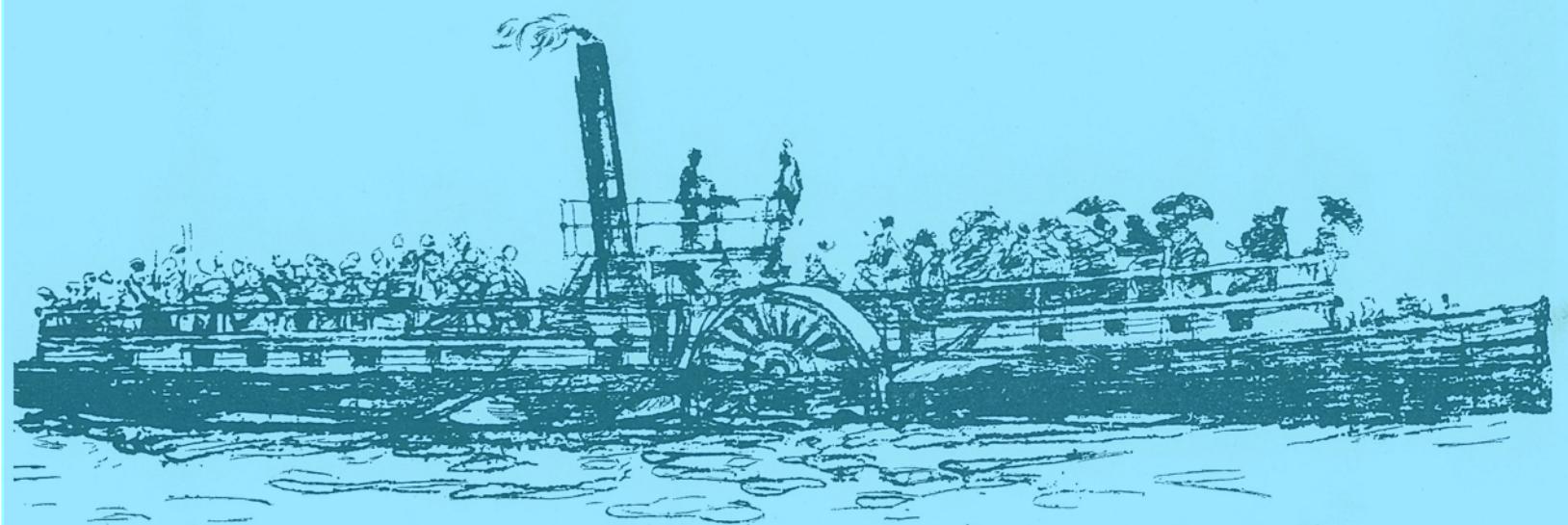


RAFAEL GUTIERREZ-COLOMER

SANTANDER

1875 - 1899

PRIMEROS TIEMPOS DEL SARDINERO • LA CORCONERA •
TRANVIAS DEL PUNTAL A SOMO, DE GANDARILLAS, DE POM-
BO Y URBANO • PLAYA DE SAN MARTIN • EL MACHI-
CHACO • BAÑOS FLOTANTES • NOTICIAS EN LA CIUDAD
• DOSCIENTAS VEINTE ILUSTRACIONES GRAFICAS DEL
SANTANDER FINISECULAR



INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA
CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES
DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

S A N T A N D E R

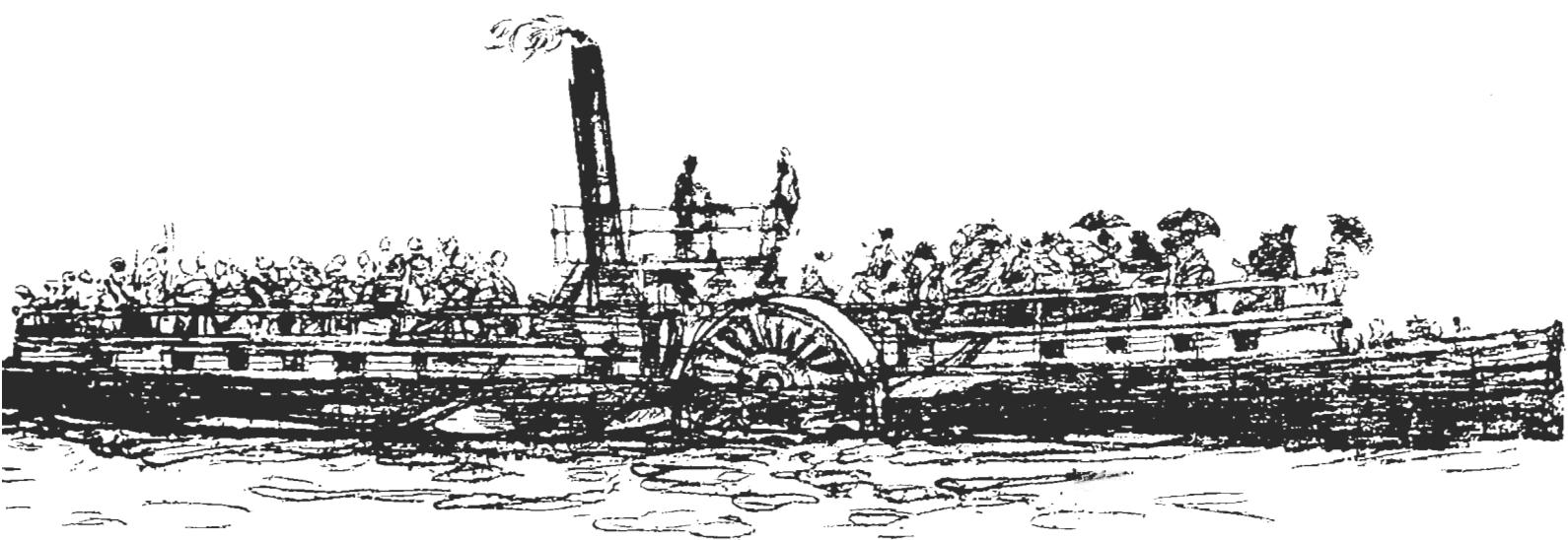
1875 - 1899

RAFAEL GUTIERREZ-COLOMER

SANTANDER

1875 - 1899

PRIMEROS TIEMPOS DEL SARDINERO • LA CORCONERA •
TRANVIAS DEL PUNTAL A SOMO, DE GANDARILLAS, DE POM-
BO Y URBANO • PLAYA DE SAN MARTIN • EL MACHI-
CHACO • BAÑOS FLOTANTES • NOTICIAS EN LA CIUDAD
• DOSCIENTAS VEINTE ILUSTRACIONES GRAFICAS DEL
SANTANDER FINISECULAR



INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA
CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES
DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

I. S. B. N. 84-00-03 848-7
Depósito legal - SA n. 32 - 1973.
Tall. Tip. J. Martínez, S. L.
Cisneros, 13 Santander

El corconera n.º 4, de ruedas,
por FERNANDO CALDERON

A la memoria de la generación de santanderinos que nos legó una lección de inteligencia, tesón y entusiasmo.

UNAS PALABRAS . . . ,

unas muy breves y sencillas palabras, que hacen temer al que las escribe que causen una demora al lector en su contacto con el entrañable Santander del último cuarto del pasado siglo, tema de este libro.

Sólo en dos razones pudo apoyarse su autor para obligarme —honrándome a la vez— a poner esta menguada portalada a la maciza, firme, sólida fábrica, que, con benedictina paciencia y sentido amor a su patria chica, fue levantando día a día, mes tras mes y año tras año: de una parte, la firme amistad, de medio siglo corrido, que a él me une; de otra, el haberme tocado ser testigo, casi cotidiano, del lento acarreo de materiales, del trazado de planos, de la sólida cimentación para el recio y sobrio edificio que es este libro de fidedignas y documentadas anécdotas del Santander finisecular.

Podría el autor haber puesto punto final a su estudio en 1898, año de triste recuerdo en la historia nacional, y por ende en la de nuestra ciudad. En ese año, se vinieron abajo dos de las empresas que se historian en este libro. Mas no quiso su autor dejar fuera el año que, aparentemente, terminaba la centuria. No sé si en este tope tuvo alguna parte la coquetería, porque nuestro querido Rafael Gutiérrez-Colomer, nació en el siglo XIX, bien que en sus amenes: el 13 de octubre de 1900. Fue el octavo hijo de los doce que D. Leonardo G. Gutiérrez-Colomer tuvo en doña Carmen Sánchez y Suárez-Quirós. De los "remotos orígenes" del prolífico matrimonio encontrará el lector cumplida información en la página 148 de este volumen.

La infancia y primeros años juveniles de nuestro flamante cronista fueron lo mismo, poco más o menos, que los de cualquier muchacho santanderino de aquellos años en el estamento social a que pertenecía. Tras los escolares, los estudios bachilleriles, en Villacarriero, primero, y, después, en el Instituto General y Técnico de la capital.

Ya de pantalón largo, no se resigna Rafael a estar ausente de las funciones de teatro, de las sesiones del casi incipiente cinematógrafo, de las fiestas sociales de la juventud. Y logró el acceso a todas esas diversiones al expedírselle por "El Cantábrico" un carnet profesional, ya que en ese diario publicaba —con el seudónimo de "Pinocho", el popular personaje creado por Carlo Lorenzini— sus crónicas de sociedad.

Y cuenta que para nuestro amigo no fue incompatible la redacción de esas reseñas —azucaradas hasta el empalago, como postulaba la moda de aquellos años— con el cultivo de los deportes: gobernando su barquía, triunfa en una regata de Santoña, y destaca como jugador de fútbol en el pionero equipo "Deportivo Cantabria" y, años más tarde, en "La Unión Montañesa".

Letras, deportes y... arte, pues el lápiz de Rafael es ágil y seguro. Los santanderinos que peinamos canas recordamos su primera exposición de caricaturas de "gente conocida", certamen muy comentado en tertulias, corrillos y, por supuesto, en la prensa local.

Hay que decir que los cortos años que vivió en Madrid —en una pensión de la calle de la Villa y en la compañía de otros estudiantes, en gran parte montañeses— fueron fáciles, alegres y sin que faltara el anecdotario de la picaresca estudiantil de la época.

Pero el desastre de Anual y la anticipada incorporación a filas de la quinta del 21 obligó a Rafael a iniciar su servicio militar en el cuartel de María Cristina de nuestro Paseo del Alta. Transcurrido un año aproximadamente, la quinta embarcó en nuestro puerto y en el vapor "Romeu" y —firmando esta vez con su nombre y apellido— Rafael Gutiérrez-Colomer publicó en "El Cantábrico" la crónica de aquella marítima y prebética expedición.

En una posición avanzada sufre el cabo Colomer, no sólo el "paqueo" del enemigo, sino el, por tenaz, más irritante, de unos "pacos" minúsculos que herían sólo a flor de piel. Y padeció también unas fiebres palúdicas por las que fue evacuado al que los soldados llamaban humorísticamente "Gran Hotel de la Cruz Roja". Luego, el permiso de un mes en Santander para reponerse del paludismo; el regreso, más tarde, a la vida campamental y, por fin, la licencia y el definitivo retorno a la patria chica.

Y ya en ella se hace cargo Rafael de la dirección de una industria familiar. Pero en las horas de ocio no deja nuestro paisano el cultivo de sus nobles aficiones. En África se había afirmado la amistad de Colomer con un compañero de campamento: Francisco Rivero Gil. Este hace, en Dar Quebdani, una felicísima caricatura de su amigo y paisano. Y, a comienzos de agosto de 1925, la Sección de Artes Plásticas del Ateneo santanderino inaugura una Exposición con cuarenta y un dibujos de Paco Rivero y una colección de muñecos de trapo proyectados por Colomer. Y, a mediados del mismo mes, en el Instituto de Santa Clara se inauguró la "Primera Exposición Provincial del Trabajo Manual de la mujer", acto que presidió la reina Doña Victoria. La augusta señora reconoció en una pareja —dibujada por Rafael y ejecutada por las oficiales de la fábrica "Pagaco", que él dirigía— a los dos perros tubo con que S. M. salía algunos días a pasear por las calles santanderinas y por El Sardinero. No hay que decir que el diseñador, ante las elogiosas palabras de Doña Victoria, se apresuró a enviar a la Magdalena la pareja canina, presente que fue agradecido, en nombre de la reina, en una amabilísima carta de su mayordomo y caballero mayor, el marqués de Bendaña.

Pero nuestro hombre ni se envanece por los aplausos y los honores ni se deja ganar por un cierto ambiente de molicie, uno de los mayores pecados de los, por otra parte, inolvidables años veinte. Para el montaje de una industria de tintorería, marcha a Madrid, con el fin de adquirir los precisos conocimientos. Al regresar de la capital, y con la adquisición de varios despachos de recogida y entrega en la ciudad, aumenta el movimiento de la fábrica, instalada en San Martín. El negocio marcha, y Rafael hace el mejor de su vida: unirse a una mujer, fiel compañera de su existencia y madre ejemplar de los tres hijos del matrimonio. En ellos se individualizan y subliman esas tres aficiones del padre: la artística, la literaria y la de hombre de empresa, esta última, como se patentiza en este libro, heredada de sus mayores.

Pero en los años iniciales de la nueva vida familiar, cuando el trabajo, el esfuerzo se veían recompensados, cuando el hogar se había visto enriquecido con los dos hijos mayores del matrimonio, cuando todo era felicidad, todo —o casi todo— se vino abajo. No voy a referirme a ese período que ha quedado historiado en unos apuntes —tan documentados como lo están todas las noticias que se registran en este volumen de recuerdos del Santander de los cinco últimos lustros del pasado siglo—, pero puedo asegurar que en esas breves pero sustanciosas memorias de aquellos trágicos días queda patente el equilibrio, la generosidad y el valor y, sobre todo, la justicia (para todos) de este hombre de una pieza, que ahora se estrena como autor de un libro.

Y a él voy a referirme para poner remate a estas palabras proemiales. Por qué y cómo se ha escrito, es lo que debo dejar esclarecido, como testigo que he sido de la elaboración del volumen.

En la segunda mitad del año 1937, cuando Colomer vuelve a hacerse cargo de la tintorería, se encuentra con que habían desaparecido todos los productos y, en su cuenta bancaria, un saldo neto de cuatro pesetas con sesenta céntimos. No se le ocultará al lector toda la capacidad y esfuerzo que hubo de emplear nuestro amigo para reconstruir su obra, para sostener con decoro a los suyos, para dar brillantes carreras a sus hijos. Estos, casados, han dado a sus padres toda suerte de satisfacciones y, la más grande de todas, les han regalado con seis nietos.

Y en el año 1966, decide Rafael traspasar su negocio. Y así lo hace, cuando empezaba a hablarse del "cultivo del ocio".

Este —el del jubilado— le llena fundamentalmente con la lectura. Se pone en contacto con la rica hemeroteca montañesa de la Sección de Fondos Modernos de la Biblioteca de Menéndez Pelayo. Todas las tardes pasa unas cuantas horas repasando los periódicos de la época por él vivida y, cuando la agota, se remonta a los años de sus antepasados. Va entonces anotando cuanto le llama la atención y, especialmente, aquellos datos que, a su juicio, no están precisados por los cronistas que ha leído. Unas dos decenas de diarios y revistas de la época —es decir, bastantes docenas de volúmenes— va "papeleteando", especialmente en lo que hace relación a tres aspectos: de una parte, a los acontecimientos y hasta minúsculas, pero expresivas noticias de la vida santanderina, y de las noticias llegadas a ella y que, mediata o inmediatamente, van a tener una influencia en el acontecer local; de otra parte, a la sociedad "La Corconera", fundada por sus mayores, y que, desde 1877 hasta finales de siglo, dibujó en las aguas de nuestra bahía la estampa de sus vapores; y, en fin, lo relacionado con otra empresa, también familiar en buena parte, la del tranvía urbano, que cruzó la ciudad desde Puerto Chico a Cuatro Caminos con tracción de sangre y que, con máquinas de vapor, amplió más tarde el recorrido hasta Peña Castillo. Aunque los ficheros abultaban considerablemente, aun faltaban precisiones que no encontraba en la prensa local, y entonces trabaja en el Archivo municipal santanderino y, en sus "ocios" de Madrid, investiga en las Hemerotecas nacional y municipal de la capital, amén de los datos que le proporcionaron viejos familiares y personas cuyos ascendientes habían tenido alguna relación con las citadas empresas.

Siente entonces la necesidad de buscar ilustraciones gráficas para los textos reunidos. Se pone en contacto con colecionistas y muy especialmente con el fondo gráfico de Duomarco.

Por fin, el autor reunió en dos tomos mecanografiados y con los dos centenares largos de ilustraciones gráficas, congruentemente repartidas junto al texto, lo que consideraba, con toda sencillez, como un álbum de recuerdos para conservar entre sus libros y pañuelos. Por fortuna, no faltaron personas que estimaron conveniente su publicación, opinión que la "Institución Cultural de Cantabria", previo informe del "Centro de Estudios Montañeses", compartió y, en consecuencia, acordó la benemérita Institución editar este libro, que —de ello estoy seguro— no precisa de ninguna presentación.

IGNACIO AGUILERA

28 - II - 1973

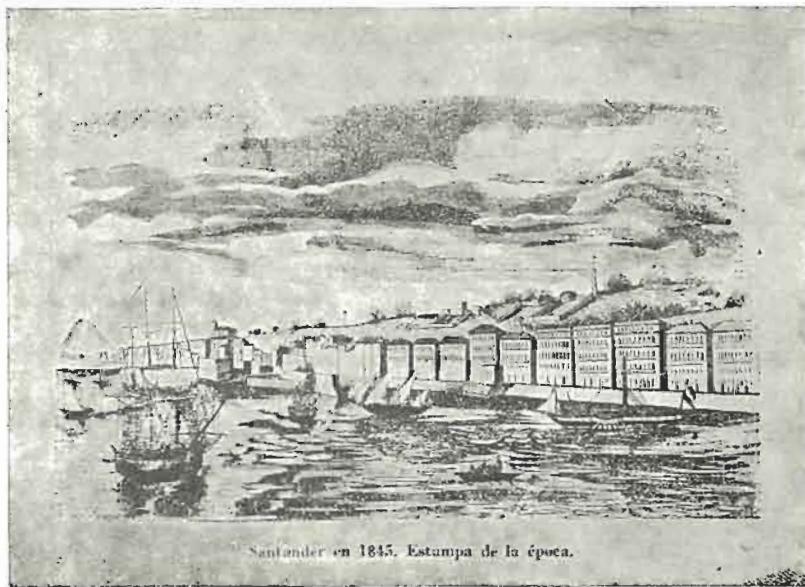
SANTANDER EN EL SIGLO XVI.



SANTANDER EN EL SIGLO XVIII.



SANTANDER EN 1845.



INDICE GENERAL

DEDICATORIA	VII
UNAS PALABRAS ...,	IX
EL SARDINERO	17

1875 NOTICIAS EN LA CIUDAD

El día de los reyes Magos. Regalo regio	27
El Sardinero en marcha	27
Banco nuevo, el de España, y veterano, el de Santander	27
Censo de la población en 1 de noviembre de 1875	28

1876 NOTICIAS EN LA CIUDAD

El tranvía de la costa	31
Visita rápida de Alfonso XII a Santander el 14 de marzo	32
Fiestas y ferias en la Alameda segunda	33
Isabel II, a su regreso del destierro, pisó tierra española en la Montaña. Preparativos	34
Llegada de Alfonso XII y de la princesa de Asturias	34
Llegada de Isabel II en el "Numancia"	35
Disposición de las habitaciones reales en la Aduana	38
El chalet de la reina	39
Noticias de prensa	39
Han llovido años y seguimos protestando	39
Crisis en el Banco de Santander	39
Formación de la guardia municipal	40
El pino de Velarde	40
Se rifa un cerdo en el ayuntamiento	40

1877 NOTICIAS EN LA CIUDAD

Ferrocarril del Sardinero (Gandarillas)	43
Voy por agua a la fuente..., rosuca de primavera	44
Las fuentes de Santander	44
Proyecto de un puerto de refugio en El Sardinero	47
Nueva fonda	47
Nuevos regidores	47
Gas público	47
Los cincuenta mayores contribuyentes de contribución industrial	47

1877 LA CORCONERA

Preliminares	51
Inauguración	52
Primer cuadro de servicios	52

1878 NOTICIAS EN LA CIUDAD

Boda de Alfonso XII	57
Dura poco la felicidad	58
Mercedes ya se ha muerto	58
Donde vas triste de ti	58
Cuba	58
El cólera. Alarma en Santander	59

1878 LA CORCONERA

Inauguración solemne en Astillero	63
Tragedia en el Cantábrico	63
Tercer vapor: Corconera n.º 3	64
Fin de fiestas	65
Siempre lo viejo es caro. Susto en el Corconera n.º 1	65
Por fin de temporada, comilona	65

1879 NOTICIAS EN LA CIUDAD

La infanta Pilar	69
Representación montañesa	69
Para la siempre inquieta Cuba	69
Las harinas de Castilla	69

1879 LA CORCONERA

La primera baja	73
Avante a toda máquina	73
El cuarto Corconera, ánade o pato	73
Inauguración del Corconera n.º 4 (el de ruedas) y de las nuevas rutas a Pedreña, Puntal y Magdalena	74
Horario que empezó a regir en los días siguientes	74
La Magdalena	74
Colaboración de "La Corconera"	75
Cómo eran las instalaciones	75
Al Puntal, de romería ¡la Virgen de Latas!	76
Al Astillero en corconera para oír buena música	76
Para los que no les gusta pasar el charco	76

1880 NOTICIAS EN LA CIUDAD

La estatua de Velarde. Inauguración	79
Historia de la estatua	79
Historia gráfica de la estatua	80
Dos errores: La morada y el pino de Velarde	82
Las amas de cría montañesas, proveedoras de la casa real	83
Condiciones para adquirir el grado de ama. Carrera difícil	83
Los enterrados en el Cristo	84
Se crea la Liga de contribuyentes	84

1880 TRANVIA URBANO

Concesión de estudio	87
----------------------	----

1880 LA CORCONERA

El hombre propone y	91
La corrida de la vaca	91
Y ya que estamos en El Astillero	91

Buen año en la Magdalena	91
Aquella feliz hacienda	92
Ningún tiempo fue mejor	92
Original acompañamiento fúnebre en La Corconera	92
El Corconera n. ^o 1 vuelve a dar disgustos	92
 1881 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Otro veraneo real, esta vez en Comillas	95
Buenas noticias	95
Los líos entre el concejal don Santos y el alcalde don Lino ...	95
Mejoras en el Sardinero ...	96
Adiós real... destronado ...	96
Casa del marqués de la Conquista ...	96
Se inaugura la calle de Calderón de la Barca ...	97
Cuando los salones se convierten en baños de Toca ...	97
Nuevo título ...	97
 1881 TRANVIA URBANO	
Continúan los trámites y competencia ...	101
Suspense ...	101
Por una “ese” ...	101
Fin de año ...	101
 1881 LA CORCONERA	
Año de abundantes iniciativas ...	105
Otro Corconera: el número 5 ...	105
Noticias corconeras de este año 1881 ...	106
Entonces, igual que ahora ...	106
Un caso en La Corconera. El 9 de octubre. ¿Contrabando?... Sí ...	106
El 10 de noviembre. ¿Contrabando?... No ...	106
Serenata nocturna ...	107
Náufragos cacareando ...	107
 BAÑOS FLOTANTES EN LA BAHIA DE SANTANDER	
Los antiguos baños flotantes ...	111
Los nuevos baños flotantes ...	112
Inauguración ...	113
Así estaban construidos en los talleres Corcho-Hijos, de Maliaño, los “Nuevos Baños Flotantes”, fríos y calientes ...	113
Noticias de prensa al año siguiente, 1882 ...	114
Repentino cambio ...	114
Los baños flotantes número uno y número dos ...	115
 1882 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
El primer taller mecánico de limpiezas al “mojado” y “seco”... al sol.	119
Rápida revista de prensa. Mazarrasa previsor ...	119
Al dentista Raizábal, le quitan los dientes ...	120
Cerradura. (No se enteró Mazarrasa) ...	120
La vieja idea del túnel de la estación ...	120
Las noches del sábado ...	120
La señora marquesa de Robrero ...	120
La cigüeña real ...	120
Biblioteca de Santander..., ¡no!	120

Gandarillas no está conforme	120
Augusto G. de Linares	120
Mejora para los médicos	120
1882 TRANVIA URBANO	
Pocas noticias	123
¿ Por qué se retrasan los expedientes?	123
1882 LA CORCONERA	
Solía, nuevo pueblo de embarque	127
El año pasado la alcaldía prohibió usar el pito	127
El ex ministro de gobernación	127
Fuegos artificiales en los corconeras	128
Una tarde de este verano	128
Pasado el verano	128
Pioneros en agencia de información y turismo	129
El remolcador Hércules se convierte en Corconera n.º 6	129
Otras noticias corconeras	130
Dique de Maliaño	130
Las aguas del río Cubas	130
Peligro solucionado	130
1883 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Duelo entre caballeros	133
Varias	133
¿ Dónde hago “pis”, señor alcalde? Una denuncia y	133
Nota de Cupido	134
LA PLAYA DE SAN MARTIN	
Fue la primera de las santanderinas...	137
Los buceadores de las machinas	139
1883 TRANVIA URBANO	
¡ Al fin se convierte en realidad tan obstruído proyecto!	143
Mejora local (antes de la subasta)	143
La subasta	143
Después de la subasta, el concejal señor Gandarillas continúa disconforme	144
Nace la calle de San Fernando para el paso del tranvía	144
“Sociedad anónima Tranvía Urbano”	144
Prueba oficial	145
Inauguración. 24 de julio de 1883	145
Dificultades	148
Accidente con final de “novela rosa”	148
1883 LA CORCONERA	
Nace el “Corconera n.º 7”	151
Cuando sopla el sur	152
Muerte “misteriosa”	152
Muchos son, pero así está escrito	152
Suben en globo y regresan en “corconera”	152
Trece, al agua	153
En la Magdalena	153
La ballena en la bahía, lucha con un corconera	153

Empezaban a construir los muelles	153
; Con lo bien que se comía!	153
1884 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Nueva playa en El Sardinero. La Concha	157
Las "chocolateras" de Gandarillas	158
; Un problema viejo! El balneario de Pombo y el paseo del Pañuelo..	160
Noticias del archivo	160
No se ofendan, caballeros... lo dice "El Correo de Cantabria" ...	160
La traída de aguas. Antecedentes	161
Tres fechas fueron las inaugurales de la traída de aguas ...	161
Inauguración oficial de la traída de aguas ante la fuente monumental	161
Recepción definitiva de las obras para el abastecimiento de aguas ...	163
1889. Desde estas fechas comenzaron las restricciones ...	163
1884 TRANVIA URBANO	
Servicio particular de mercancías	167
Más facilidades	167
Gandarillas, como concejal del ayuntamiento, se interesa porque cumpla todos los trámites relacionados con aquella corporación el tranvía urbano	168
Don Juan Gutiérrez Colomer propuso el servicio de tranvía eléctrico catorce años antes de que fuera inaugurado en Madrid. ...	168
A Cajo y Peña Castillo	169
La empresa, al cumplir el primer año, publica estos datos comparativos	169
1884 LA CORCONERA	
Algunas noticias de un año sin problemas	173
Finaliza el contrato de transbordo de pasajeros, entre La Corconera y la compañía del Marqués de Campo	173
1885 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
El cólera	177
Otras varias noticias	177
El llamado "salón de campo" conocido por baile campestre del "Reganche" y por otro nombre, el de Vargas	178
Origen de estos bailes	178
Comienza a entrar en escena el "salón de campo" o "baile del Reganche"	178
Fecha de los primeros bailes	178
Final del baile campestre en el Reganche	179
Despedida con un vaticinio de Pereda	179
Trece años después	179
1885 TRANVIA URBANO	
"Santander a vista de ciego"	183
Peña Castillo	183
A la exposición	183
1885 LA CORCONERA	
Regatas interprovinciales y Estrañi el "pacotillero"	187
Combate naval en la bahía	188

El cólera en La Corconera	188
Noticias corconeras	189
1886 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
El nuevo cuartel	193
Un sueño: Santander-Bilbao	193
Castelar y la roca	193
La reina María Cristina y la cigüeña	193
Don José Antonio del Río y Sainz	193
El templete de la plazuela	194
Frente a Cabo Mayor naufraga un barco: el <i>Cabo Mayor</i>	194
Extrañeza en Santander por las detenciones de personas conocidas ¡ Se ha sublevado el general Villacampa!	195
Epílogo a largo tiempo	196
El velocípedo llega pegando	196
1886 TRANVIA URBANO	
Diplomacia, por si acaso...	199
Puerto Chico, Numancia, Cuatro Caminos	199
Cuatro Caminos-Peña Castillo	199
Concesión por real orden del tranvía a Peña Castillo	199
1886 LA CORCONERA	
Nace el <i>Corconera</i> n.º 8	203
Barco en peligro	203
Los listos cuando no los ven	203
Viva el monopolio	203
Nocturno romántico	203
Se hunde el muelle	204
El ministro Gamazo, en <i>Corconera</i> , visita su dique	204
También el obispo	204
La época de las vacas gordas... y baratas	204
Cuando regresó a su Astillero después de una ausencia anterior al cólera, Abelardo Barreal publicó esta crónica... escrita a bordo	205
1887 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Don Lino no quiere seguir luchando. Don Santos sigue en la pa- lestra	209
La futura calle de Juan de la Cosa	209
Don Leonardo Corcho pesca un buen “enchufe”	209
El puente de Atarazanas	210
Primer puente en la calle de Atarazanas	210
Segundo puente en la calle de Atarazanas	210
Tercer puente en la calle de Atarazanas	211
Cuarto puente en la calle de Atarazanas	211
Quinto... escalierillas sin puente	212
1887 TRANVIA URBANO	
Un paso más hacia Peña Castillo	215
1887 LA CORCONERA	
¡ Salvado!	219
En diligencia a Arnuero	219

Treinta mil pesetas ¡ ciento veinte mil reales!	219
Así comenzó este año, en Santoña, La Zarceta	219
Accidente	220
Velocípedos	220
Regatas y los famosos conciertos marítimos organizados por La Corconera	220
Primera excursión al río Cubas	221

1888 NOTICIAS EN LA CIUDAD

Fallece...	225
La pesca de langosta	225
Pombo y Castañeda	225
Los jesuítas, en Santander	225
Alameda de Cacho	226
Cinco años antes de la explosión	226
Ausencia definitiva de don Lino	226
El Teatro Principal de Santander	227
Primeras gestiones del tranvía de Pombo	228
Huésped importante	228

1888 TRANVIA URBANO

A Peña Castillo. Inauguración de la línea	231
¡ A Bezana!	232
El teléfono	232
Las primeras tarifas telefónicas en Santander, 15 de noviembre de 1888	233

1888 LA CORCONERA

Ayuda de La Corconera a los estudios biológicos	237
Biología y estatua de Linares	237
Nota del autor	238
Se repite el caso de la estatua errante	239
Después de la primera excursión particular iniciada el año anterior, en el de 1888 se inaugura la nueva ruta de recreo al río Cubas	241
El 26 de julio se efectúa la excursión inaugural	241
A La Corconera, con motivo de las inauguradas excursiones marítimas al "río Cubas"	241
Otro poeta que firma A. D. F.	242
Variedades	242
"Viaje en Corconera a río Cubas", por "Bullanga"	242
Esto sí que fue un descubrimiento. Excursión de "las c.c.c."	243
¡ Qué tiempos aquellos de comilonas! Gamazo en la Magdalena	243
Noche de viento y tragedia	243
Nueva contrata	244
No empujar	244
La banda de Lavín	244
Va de globos	244
Los pescadores y La Corconera. Contrato de protección	244
Fuego a bordo del "Hércules"	245

1889 NOTICIAS EN LA CIUDAD

Primer ascensor	249
Las gigantillas	249

Nuevo ferrocarril al Sardinero (Pombo)	250
Los santanderinos siempre fuimos olvidados	250
El ferrocarril conocido popularmente por "Gandarillas" ...	250
Los abuelos de Trueba y Bahamontes	250
Las pedreñas ya regateaban en 1889	250
Naturaleza viva	251
Así empezó el ferrocarril ...	251
La compra de la finca del gas ...	251
Don Felipe Díaz Fernández ...	251
Anécdota de D. Felipe ...	251
Una visita política ...	252
 1889 TRANVIA URBANO	
Un trámite menos ...	255
¡Llegó la máquina! ...	255
Comentarios de entonces, que hoy resultan graciosa estampa ...	255
Disculpa sonada ...	256
Un trámite más ...	256
Otra de entretenimiento ...	256
El motivo era ...	256
¡Por fin! ...	256
Primer accidente del tranvía de mulas en Peñacastillo ...	256
Como regalo de Navidad ...	256
 1889 LA CORCONERA	
Mejora en San Salvador ...	259
El llamado café de La Corconera ...	259
En beneficio del hospital de San Rafael ...	259
El naufrago era cara conocida ...	259
Obsequio a don Francisco Romero Robledo ...	259
Aspirantes a indianos ...	260
Peloteo político: no, sí..., como las margaritas ...	260
Buenos clientes ...	260
A la Fuente del Francés, en Corconera van por Pedreña y en Corconera vuelven por Cespedón (Astillero) ...	261
El Corconera n.º 6, a Bilbao ...	261
Continúan las excursiones a río Cubas ...	261
Velada marítima ...	261
 1890 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
La estatua que no llegó ...	265
Se traslada el gas ...	265
La cuesta de las cadenas ...	265
Dos noticias: dos iglesias ...	266
Los primeros pasos de Desmaraïs ...	266
Fecha de nacimiento para dos templete ...	266
Las primeras corridas de toros. Plaza que termina este año 1890 (paseo de la Concepción) ...	267
Plaza que comienza (Cuatro Caminos) ...	268
La calle de Vargas, por estas razones, no se prolongó hasta Cuatro Caminos en 1890... y así continuó hasta el año 1949 ...	269
El traje prestado y con remiendos ...	270
Roban a un pobre que se llama... "ayuntamiento" ...	270
Se casó la nieta de don José María ...	270
Gripe, cólera y parientes ...	271

La ballena no fue inocentada, ni ballena	271
Al conocido tranvía de vapor, llamado por muchos santanderinos “el de Pombo”, por otros “el del túnel” y por algunos “el de Tetuán”, casi ninguno le mencionaba por su nombre oficial:	
“Compañía de tranvías de vapor Sardinero”	271
Por el invento de Koch	271
1890 TRANVIA URBANO	
La prueba del tranvía urbano .. .	275
Inauguración .. .	276
El primer accidente del tranvía de vapor con muerte... y resurrec-	
ción	276
Lo ocurrido sin fantasía .. .	276
1890 LA CORCONERA	
La marcha del “Hércules”, n.º 6 .. .	279
La galerna del 25 de abril de 1890 .. .	279
Otra escena de la galerna .. .	279
Después de la tragedia .. .	281
“La verdad en su lugar” .. .	281
Se incorpora el benjamín de la bandada: “Corconera n.º 9” .. .	281
Los ingleses perdieron su flema .. .	281
A palo limpio por las faldas .. .	282
Único balance comercial de las actividades Corconeras anuales que ha llegado a nosotros .. .	282
Relación de los vapores Corconeras por el número de matrícula, año en que comienza su servicio, nombre del patrón y procedencia de compra .. .	283
EL TRANVIA DEL PUNTAL	
La construcción de un tranvía desde el embarcadero, atravesando casi todo el arenal hasta el pueblo de Somo .. .	287
El nuevo tranvía del Puntal .. .	288
Inauguración .. .	289
Al año siguiente y último de 1890 .. .	291
Tranvía del Puntal. Epílogo en 1970 .. .	291
1891 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Primer tramo del paseo del “bulevar” .. .	295
Se inaugura el hotel Castilla .. .	295
La fábrica de petróleos “Desmaraïs Hermanos”, en Astillero .. .	295
¡ Ya viene la luz! .. .	295
Anuncio sabroso .. .	295
A Bilbao .. .	295
El tren de Solares .. .	295
Otro cariñoso y compasivo .. .	296
¿ Quién compra un lío? .. .	296
1891 TRANVIA URBANO	
Dos prolongaciones .. .	299
Al llamado “avisador”, “cagueta” o “chivato”, un consejo y una denuncia sobre este tipo popular .. .	300
Emisión de acciones para pagar las obras de prolongación .. .	301
El tranvía urbano, correo oficial .. .	301

Competidores y amigos, Colomer y Pombo, hacen un pacto para el futuro del nuevo tranvía del Sardinero	301
1891 LA CORCONERA	
Manuel Ríos, el maquinista	305
Alfredo del Río, el periodista	305
Pereda, su sobrino Gutiérrez Calderón y “La Corconera”	305
Mareógrafo	305
El remolcador “Rodas” no es “Corconera”	305
Fallece el marqués de Robrero	306
La espada de Damocles sobre “La Corconera”	306
Concierto extraño	306
Gamazo y “La Corconera”	306
Sagasta desembarca en el muelle de “La Corconera”	306
Y para descansar excursiones en “Corconera”	307
1892 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Inauguración. “Compañía de tranvías de vapor Sardinero”	311
Ferrocarril de Solares, objetivo logrado	313
La nueva fábrica de gas	313
Sueldo por sueldo... ¡ estudio para jardinero!	313
Por tres reales... ¡ tres años de cárcel y la propi...!	313
Aquellos ungüentos famosos	313
1892 TRANVIA URBANO	
Nuevas vías	317
Por algo no se prolongó la vía a Bezana	317
A la romería en el urbano	317
Acuerdo con el “tren de Pombo”	317
La eterna canción	317
1892 LA CORCONERA	
Competencia desigual	321
Indianos fracasados	321
El verano	321
La banda de música de México	321
1893 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
La fragata don Juan	325
Cuba	325
Luz eléctrica en el Muelle	326
Directiva republicana en 1893	326
La mitad de los pinares	326
La peña Horadada	326
1893 TRANVIA URBANO	
En el mismo día, dos desgracias para el director	329
El cólera	329
Otro atropello, pero... ¡ San Justo!	329
Cuadro de servicio del tranvía urbano	329
1893 LA CORCONERA	
Galerna	333
También el general Weyler fue en “Corconera”	333

En espera de la infanta Eulalia	333
Despedida eterna	333
Otros que van mejorando. ¡Adiós, Madariaga! ¡Adiós, Castanedo!	333
Con el que se construye este año, son tres los embarcaderos que tuvo	
“La Corconera” en el muelle de Santander	334
Otra vez el cólera	336
 EL MACHICHACO	
Primera explosión, 3 de noviembre de 1893	339
Tragedia	340
Actuación de “La Corconera”	343
Segunda explosión, 21 de marzo de 1894	343
¡Se acerca el momento!	345
La manifestación	346
Los más sensatos hicieron estos comentarios	346
Tercera explosión: 30 de marzo de 1894 (voladura de los restos)	347
Víspera: 29 de marzo	347
Urge la voladura	348
Pero... ¿se acabó el Machichaco?	349
El panteón de Linazasoro	350
 1894 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Llega el nuevo invento del fonógrafo al público santanderino	353
A todo gas	353
Las bernardas, comunidad religiosa de Miranda	353
La sombrerera de Gандarillas	353
Sanatorio de Madrazo en Vega de Pas	354
Restaurant “Cantábrico” y confitería “La Deseada”	354
 1894 TRANVIA URBANO	
Las cuentas claras	357
Orden del ayuntamiento: “Hagan el favor de correr la vía”	357
La atmósfera, contaminada. A la romería de Loreto en tranvía	357
Ni pitos ni campanas en los tranvías	357
Prólogo de un próximo lío	357
 1894 LA CORCONERA	
Tristeza en la Magdalena	361
Barcos de guerra	361
Visita al ex ministro	361
 1895 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Del Alta a cabo Mayor	365
Deja de llamarse “villa de Torrelavega”	365
Fallece el general don José García Velarde	365
Ha salido “El Cantábrico”	365
La almotacenia de Puerto Chico	365
Mal día de toros y leña	365
Personaje de la obra “Peñas arriba”, que don José María de Pereda publicó en este año 1895	366
 CIRCO ECUESTRE DEL REGANCHE	
Año 1885	369
La sociedad benéfica “Tienda Asilo” se fundó en el circo ecuestre del Reganche	369

Circo de gallos	370
Año 1886	370
Los conciertos de Juarranz	370
Tarde en el circo con poesía	371
Año 1887	371
Año 1888	371
Año 1889	371
Año 1890	372
Año 1891	372
Año 1892	372
Año 1893. Decadencia del circo	373
Año 1894.	373
Año 1895. Último baile campestre en el Reganche	373
"Requiem"	373
 1895 TRANVIA URBANO	
Belicismo en la calle de Atarazanas	377
Al poco tiempo ocurría que	377
Se cumple el vaticinio de la alcaldada	377
Al día siguiente descarrila el tranvía urbano	377
Respecto al suceso comentaba "El Correo de Cantabria"	378
Otra vez a los cuatro días descarrilamiento del tranvía	378
Un nuevo impuesto para "endulzar" la situación	379
Nunca mejor ocasión para suprimir los atascos en Atarazanas	379
Y para mayor circulación	379
Prolongación	379
 1895 LA CORCONERA	
El N. ^o 6, "Hércules", abandona a sus polluelos	383
Se incendió	383
¿Nuevos servicios?	383
Futuros marineros	383
Fecha final del servicio regular de transportes marítimos establecidos entre Santander y Astillero por la empresa "Corconera" desde el año 1877	383
Regatas	384
Otro entierro en "Corconera"	384
Roban a un pobre carente de ingresos	384
Un episodio de la historia española se inicia este año 1895	384
Embarques	385
 1896 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Los conciertos de Sarasate	391
La mal llamada "fuente de los meoncitos"	391
Casa de la tierruca en Madrid	391
María Cristina. Cuartel en el Prado de San Roque	392
Ciriego	392
La venta de "Volta" a Lebon	392
Nueva atracción en la Alameda. Llega el cinematógrafo	392
De Santander a Bilbao en tren. ¡Adiós a la diligencia!	392
Sanatorio de Madrazo y calles de Gándara y Bonifaz	393
A casarse "toca"	393
Plaza vacante en el banco de Santander	393
Continúan lloviendo ferrocarriles	393
Fallece don Antonio María Coll y Puig	393

Nueva casa de correos	394
Creación del sanatorio militar	394
1896 TRANVIA URBANO	
Disminuyen los ingresos y aumentan las contribuciones	397
Los rapaces juegan a la “hurria” con el tren de vapor del urbano	398
1896 LA CORCONERA	
Embarques y Cuba	401
Los primeros heridos y enfermos	402
Donativo para el soldado Eloy González, “héroe de Cascorro”	402
¡Leña entre pescadores!	403
1897 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Cambio de dueño	407
El parque de bomberos municipales	407
También los Pombo venden	407
Ampliación de la capilla de San Roque	408
Asilo de la caridad	408
Banco de Santander	408
Primera sociedad ciclista	408
El cinematógrafo	408
El tranvía de Miranda. ¡Por fin va de veras!	408
1897 TRANVIA URBANO	
Crisis. En el periódico “La Voz Cántabra”, se pide y se suplica aumento de servicio	413
A los catorce días, por el mismo periódico, se pide y recomienda no hacer uso del servicio	413
Situación difícil y embargo	413
A la censurada actuación, la “diplomacia” del entonces delegado lo resolvió de la siguiente manera	414
1897 LA CORCONERA	
La guerra de Cuba, embarques y “La Corconera”	417
Presentación del remolcador “Cuco” en nuestra bahía	417
Fallece Eloy González	418
Firmó la reina	418
Otras noticias	418
Nuestros amigos los yanquis	418
La compañía santanderina de navegación y el Peña Cabarga	419
El esperado desembarco en Santander del general Weyler	419
Aclaración final	420
1898 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Por fin “arriba” a Santander una ballena escoltada por un delfín	423
El gramófono	424
Sagasta	424
¡De Bilbao a Santander en tren! (sin transbordo)	424
Muerte del pintor montañés, Casimiro Sainz	424
El primer velódromo en la ciudad	424
Sanatorio de Madrazo	424
Las fortificaciones de la Magdalena	425

La célebre barca de Treto y el puente	426
Y va de bodas...	427
La dársena de Moinedo en Puerto Chico	427
Relleno de la dársena de la Ribera	430
 1898 TRANVIA URBANO	
Final de las empresas “Tranvía Urbano”, “Ferrocarril de la costa” (Gandarillas) y Tranvía de vapor Sardinero (Pombo)	435
Compañía del ferrocarril de vapor “Sardinero”	435
Venta por Gandarillas del tren de la costa	436
Venta por Gutiérrez Colomer del “Tranvía Urbano”	436
Comentarios póstumos	436
 1898 LA CORCONERA	
Por primera vez	441
Noticias del Hércules	441
Embarques y “La Corconera”	441
Llegan repatriados	441
Acertó Weyler	441
Galantería	441
Para terminar con la insurrección	442
¡Ha volado el Maine!	442
Amenazas a España	442
Antes de comenzar la lucha con los yanquis, la guerra declarada pa- ra Santander	442
Noticias de Filipinas: el desastre de Cavite	442
En Estados Unidos	443
En España	443
En Cuba	443
Montañeses en el “Oquendo”	443
El combate naval de Santiago de Cuba, según lo describe la prensa santanderina. 4 de julio de 1898	443
La rendición de Santiago de Cuba	444
Fin de hostilidades	444
Después de la guerra. Aguda crisis económica	444
El primer buque de repatriados	444
Los tres montañeses en el “Oquendo”	445
Continúa la repatriación. Desembarcos por “La Corconera”	446
Canalejas acusa	446
Para cuando lleguen los marinos	446
Otras informaciones de Cervera	447
Llegada a Santander de tres héroes en el “San Ignacio de Loyola”	448
La paz se ha firmado	449
 1899 NOTICIAS EN LA CIUDAD	
Aquel puerto salvavidas en El Sardinero	453
El sueldo de los médicos municipales	453
La calle de Castelar	453
Los baños de la primera playa a fin de siglo, comprados por la nueva empresa a los hermanos Pombo	453
Fuego en la refinería de azúcar	453
La cárcel de Santa María Egipciaca	454
Todo no se perdió en Cuba	455
Guardia civil montada	455
Monte de piedad	456

Se funda Nueva Montaña	456
Parque de bomberos voluntarios	457
Compra del Club de Regatas	457
Un poco de historia: Duomarco	458
Leandro	458
Pascual Urtasun	458
Duomarco (Pablo Isidro)	458
“El túnel que une la población de Maliaño con el centro de la ciudad”.....	459
Banco Mercantil	459
Después del relleno de la dársena de la Ribera	460
Cuartel de San Felipe	460
La comandancia de marina	463
Los jardines y el paseo del Muelle	464
Estación de Bilbao y plaza de las Farolas	465
 EL AYUNTAMIENTO, LOS MERCADOS Y LA PESCADERIA	
El ayuntamiento	471
Historia gráfica del ayuntamiento	473
Mercados	479
Plaza de la Esperanza	481
Inauguración del mercado en la plaza de la Esperanza	481
La plaza Nueva	482
Historia de la primitiva plaza Nueva	482
La pescadería	483
 1899 LA CORCONERA	
Cuba, embarques y “La Corconera”. Telegrama histórico	489
A ritmo acelerado continúa la repatriación	489
Cuando “La Corconera” vivía sus últimos momentos	490
Más noticias de Cervera	491
Sagasta finaliza su mandato	491
Los últimos de Filipinas	491
En la orden de plaza de 20 de abril de 1899	491
Misión cumplida	492
La Corconera	492
Mientras esto ocurría	492
El último adiós	492
INDICE ONOMASTICO	495
INDICE DE ILUSTRACIONES	509
PANTEON CONMEMORATIVO DEL “MACHICHACO”. (Bolsa en la tapa posterior).	

EL SARDINERO

Cuentan que la primitiva población de Santander se encontraba hacia estos lugares, *Puerto Sagrado de la Victoria* se llamaba, por la que consiguieron los cántabros derrotando y quemando las poderosas naves romanas de los emperadores Octaviano y Tiberio César. Esta victoria tuvo lugar en *El Sardinero*, llamado Sarcíneo por Luitprando. (El Correo de Cantabria, 18-VII-1888.)

Como en estos apuntes no se trata de investigaciones sobre el origen de la ciudad, que ya le dejaron bien discutido sabios historiadores, sírvanos a nosotros la ligera presentación del pater Sardinero, y pasamos por tiempos más próximos a las fechas en que comienzan estos escritos del último cuarto de siglo XIX.

Parece ser que, por el año 1840, en El Sardinero no había galerías, ni casetas, ni casas de campo, ni fondas, ni habitantes.

En 1845-46, por lo publicado en algunas crónicas, estuvo El Sardinero muy animado con motivo de ciertas fiestas, y un cronista, contagiado por la euforia y amor a la Tierruca, daba esta fecha como principio de los baños, pero sólo faltaba, para que se consolidara aquel optimismo, construir caminos en condiciones para que pudieran los bañistas llegar con facilidad hasta aquel lugar.

Por este motivo, el 29 de Julio de 1846, el Ayuntamiento determina que el arquitecto titular forme un presupuesto del coste que tendría un camino al Sardinero desde el Alta, bajando por la casa de don Andrés Gutiérrez (años después

de su hija, la señora viuda de don Mariano Lasstra) con el fin de “que se pudiera ir a tomar con alguna comodidad los baños de ola del mar”.

Se presupuestaron las obras por el coste de 38.400 reales y se efectuaron en este mismo año.

(Boletín de Comercio, 7-IX-1879), y J. A. del Río y Sainz. T. I - pág. 419, Efemérides.

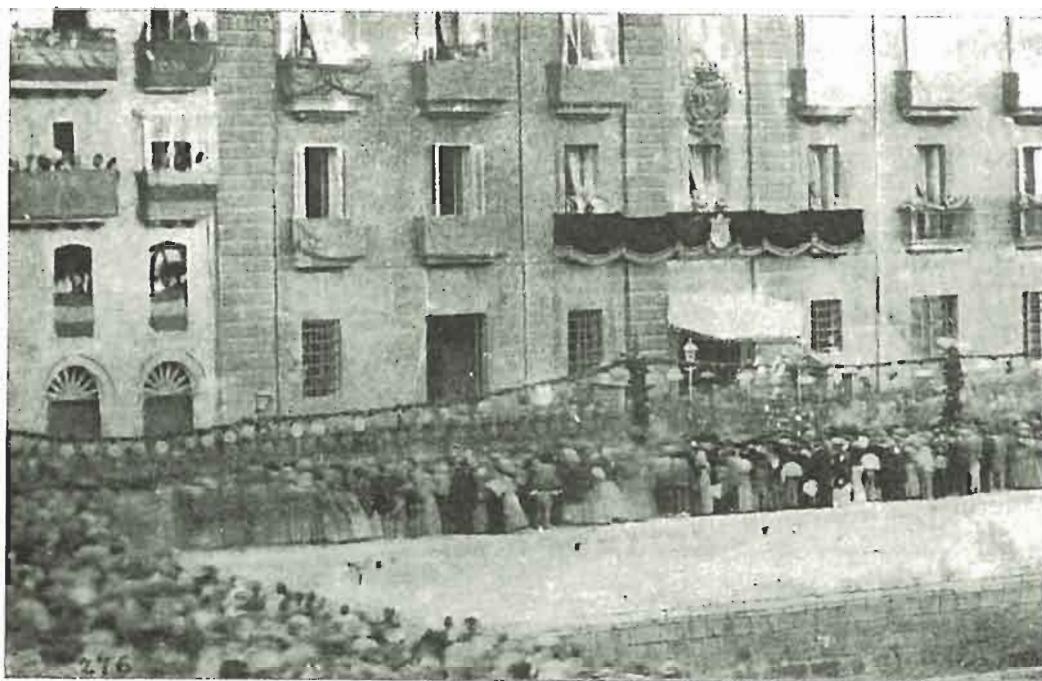
Esto fue un principio del Sardinero, si bien el principal impulso vendría después.

Una mención importante e imprescindible en los escritos relacionados con el comienzo de los baños de ola en nuestras playas, es la del primer anuncio que sobre este tema se publicaba en los periódicos de Santander y en la *Gaceta de Madrid* el 17 de julio de 1847 y decía así: *Baños de oleaje en Santander*. Habilitados los baños de ola en la espaciosa playa del Sardinero han empezado a ser concurridos de sus naturales y de muchos forasteros.

Nada se ha omitido a efecto de que los bañistas hallen todo lo necesario que requiere esta clase de establecimientos: casetas cómodas e independientes, trajes adecuados, seguridad en los baños, *camino hecho especialmente para ellos y un carroaje a propósito destinado a su servicio*.

Por el contrario, otro escritor nos presenta al Sardinero, en el año 1858, como lugar que sólo sirve para hacer meditaciones y poesías, aunque parece que empezaba a tener aceptación el baño de ola por algún joven e inexperto nadador.

En 1861, el día 20 de julio, llegan a Santander para bañarse en El Sardinero, S. M. la reina



Llegada de doña Isabel II, a la Aduana.

Isabel II y su esposo, con el príncipe de Asturias, don Alfonso, entonces niño, y las infantas doña Isabel, doña Concepción y doña Pilar. A su paso por la Alameda, se calculó en cincuenta mil personas las que concurrieron al recibimiento.

Acompañaban a la reina dos ministros montañeses, don Saturnino Calderón Collantes (Estado) y don Pedro Salaverría (Hacienda).

La real familia se instaló en la Aduana y en este día se inauguró la plaza de la dársena, que se había terraplenado apresuradamente. Era el sitio destinado a la carga y descarga de embarcaciones de cabotaje, habiéndose efectuado esta obra para ampliar las comunicaciones con la Estación y el nuevo Maliaño. El relleno terreno

se convirtió luego en la Plaza de Velarde (hoy Correos y una parte de la Plaza de la Ascensión).

La jornada duró desde el 2 de julio al 13 de agosto y, según dicen las crónicas, se bañaron por primera vez las infantas en nuestras playas.

(Efemérides, 20-VII-1861; José Antonio del Río y Sainz, Libro de 1891, pág. 349 y *El Correo de Cantabria*, 21-VII-1882.)

Estos baños, tomados por las personas reales fueron propaganda eficaz entre los jóvenes menos tímidos al agua, que se decidieron en gran número a practicar el arriesgado ejercicio de la natación.

Antes de marchar, la reina entregó veinte mil reales, para ayuda de la construcción de la iglesia de Santa Lucía.



Fiesta en la bahía.

Regatas celebradas en el verano de 1861 con motivo de la visita de Isabel II.

Pero a pesar de todo esto, aquellos bellos pajes del Sardinero mirando al Cantábrico, con sus magníficas playas, eran poco visitados por los residentes en la capital, debido a la escasez de comunicaciones, y en sus arenales, el vestido o desnudado de los bañistas se hacía generalmente por el método *cavernícola*, resguardados en alguna cavidad del terreno o escondidos entre el ramaje de las inmediaciones, exceptuándose de esta regla general los beneficiarios de algunas reducidas y modestas instalaciones.

En 1863 se inaugura el primer servicio de cajas de pago en la pionera playa de San Martín.

Al año siguiente, una importante mejora facilita la llegada al Sardinero de peatones y transportes con la apertura de un nuevo camino que se llamará Paseo de la Concepción.

El 17 de setiembre de 1864, la comisión de obras presenta en el Ayuntamiento, para su aprobación, el estado demostrativo de los trabajos terminados en aquellos días del dicho camino o paseo, que tiene una extensión de mil cuarenta y ocho metros, anchura proporcionada y buen andén al lado sur.

Este camino vino a prestar un gran beneficio al Sardinero, a favor de cuyo sitio de baños se hizo, principalmente para que los carroajes y transeúntes a pie evitasen la cuesta que existía en el antiguo llamado de Miranda, subiendo por las fábricas de gas y La Rosario (Paseo de Canalejas), que fue la vía de comunicación usada hasta comenzar este nuevo. (Ahora Paseo de Menéndez Pelayo.)

José Antonio del Río y Sainz. *Efemérides*, t. II, p. 567.

PIONEROS IMPULSORES DEL GRAN SARDINERO

Al llegar el año 1870, un grupo de santanderinos acometió la empresa de crear el gran Sardinero y llevó a la práctica su pensamiento con el presupuesto de cuatrocientos mil reales, comenzando la urbanización este mismo año, al tiempo que se construían algunos chalets.

Este grupo de montañeses fueron los señores: Antonio Cabrero, hermanos Pombo, Pedro Varona, Estanislao Abarca, Federico y Alejandro López, Norberto del Río, Vicente Calafont, Guillermo Rivero, Francisco Alday, Belisario Gallo, Juan Gutiérrez Colomer, Alejandro Bustamante, Lucas Zúñiga, Juan Sarabia, Luis Ortiz, Justo Sarabia, Alfredo y Luis Martínez, José Viademonte, hermanos Basáñez, Traynon y Modesto Piñeiro. (El Diario Montañés, 12-X-1954.)

Los hijos de don Juan Pombo (Carlos y Arturo) terminan en este año la construcción de la casa de baños en la playa primera, cuya explotación les había sido concedida en 1868 por el Ayuntamiento, siendo alcalde - presidente don Juan Pombo (padre).

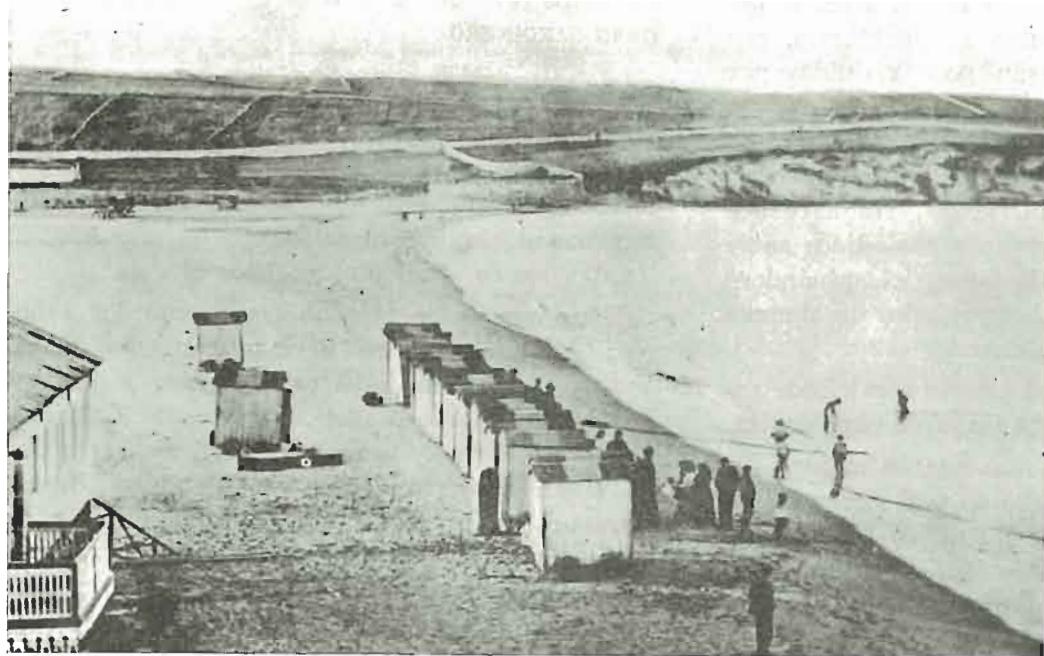
Igualmente en esta misma fecha se le adjudica a don Antonio Fernández Castañeda la llamada playa grande, o segunda playa, y por si eran pocas las coincidencias, aumentan las ocurridas con el comienzo de construcción de la capilla de San Roque sobre el rompeolas.

Por todos estos datos podemos señalar al año 1870 como meta de partida hacia la creación del gran Sardinero.



Primera playa.

Fotografía efectuada años después de la ampliación del balneario de madera. Al fondo, la capilla de San Roque.



Segunda playa.

Conocida por la playa grande, sin una sola edificación importante en la vista panorámica del fondo.

Transcurrido algún tiempo, al inaugurarse la temporada y baños de la *segunda playa*, ofrece su propietario una novedad muy especial que merece la pena mencionar.

El anuncio decía... *Esto es leche*. El señor Castañeda ha establecido junto a la playa una lechería, en la que los concurrentes a dicho lugar pueden tomar recién sacado de la vaca el estimable líquido, sobre todo para los que, viviendo en las grandes ciudades, lo beben con frecuencia adulterado. (Boletín de Comercio, 20-VII-1877.)

El 24 de julio de 1872 llega a Santander Amadeo I y solamente reside una noche en la Aduana que, por haberse pintado en aquellos días, molesta el olor a su esposa la reina María Victoria, trasladándose, llegado el día siguiente, a la casa-palacio de don Juan Pombo para estar más cerca del mar y poder practicar sus preferidos baños.

El 28 de julio asiste a la clausura de la Exposición ganadera, que se celebra todos los años por esta época de ferias desde sus comienzos en 25 de julio de 1869.

(Efemérides, de J. A. del Río y Sainz, t. I, p. 358.)
(El Aviso, 15-VII-1876.)

Recibieron al monarca don Agustín Gutiérrez, director del Instituto, colocándose a los lados de don Amadeo, don Pedro Aguirre Toca y el distinguido ingeniero mecánico don Felipe Sánchez Díaz. Éste leía los nombres de los expositores premiados, el monarca entregaba los diplomas y don Pedro daba, en paquetes de monedas de veinte reales envueltas en papeles de colores distintos muy bien dispuestos, las cantidades que correspondían a los ganaderos.

Don Amadeo dejó en Santander profundas simpatías por su trato sencillo y amable.

(Boletín de Comercio, 25-VII-1879 y El Correo de Cantabria, 28-VII-1882.)



La casa-palacio de don Juan Pombo que ocupó el rey Amadeo de Saboya en 1872.

Izquierda: Fonda de la beneficencia, adquirida más tarde por Pombo y convertida en Gran Hotel.

Derecha: Balneario de la primera playa, construido de madera antes de su doble ampliación y la caseta real de ruedas para D. Amadeo.



Los pinares del Sardinero.

Por estos acontecimientos, comenzó a considerarse elegante el desplazamiento, en horas determinadas, al Sardinero, por medio de coches, algunos a caballo y otros a pie.

La *beneficencia* fue la primera animadora de los baños de ola para subvenir los gastos de la Casa de Caridad, edificando una modesta casa o fonda (que después se convertiría en el Gran Hotel, adquirido por el marqués de Casa Pombo). Para transportar a los pasajeros que empezaban a venir en las diligencias, se construyeron dos ómnibus, por suscripción, con doce plazas cada uno, a beneficio de dicha Casa de Caridad.

(*El Correo de Cantabria*, 18-VII-1888.)

En contra de tan buenas disposiciones, existía retraimiento por una gran parte de los propietarios para edificar en El Sardinero.

En cambio, eran frecuentes las excursiones familiares de artesanos a los Pinares, para recrearse en los días de fiesta, bien provistas sus cestas, sin olvidar el vino en la panzuda bota, ni el garrafón vacío que se llenaba de agua-fresca en la popular fuente de Cacho. Al final de la sobremesa, el engallado *mozu* que presume de coplero, cantará... *Tengo que subir, subir...*, que hasta los chavales se la sabían entera.

En los pinares se establecieron unos elegantes y cómodos columpios en los cuales, por el módico precio de dos cuartos, podía mecerse durante tres minutos todo el que quisiera hacerlo (*El Avi-*

so, 5-VIII-1876), y mientras tanto, en la bolera, los mayores siempre encuentran una disculpa por el *fallo* de su fanfarroneado emboque, achacándolo a las *chinas* del mal apisonado suelo.



La bolera, sombreada por los pinares, con entrada por la Caña y, al fondo, el Hotel Castilla.

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1875





EL DIA DE LOS REYES MAGOS.

REGALO REGIO

El 6 de enero, un acontecimiento importante fue comunicado a los santanderinos por la prensa matinal: día de *reyes* con regalo, ; un rey para España!

Se proclama *rey* al príncipe Alfonso. Suscribe la comunicación el capitán general de Madrid, señor Primo de Rivera, haciendo saber que la proclamación se había llevado a cabo por los ejércitos del Norte y Centro. El gabinete Sagasta ha dimitido. (El 29 de diciembre, en Sagunto, había sido proclamado el rey por Martínez Campos.)

En Santander tuvo lugar aquel mismo día la proclamación. Se reunieron todas las autoridades, civiles y militares, en la Plaza de la Libertad, en la que habían formado en cuadro todas las tropas de la guarnición, una vez llegada la comitiva, escoltada por la guardia civil y precedida de una banda de música, el senador, don Benito Otero Rosillo, dio tres vivas al nuevo rey, Don Alfonso XII.

Acto seguido se celebró la misa, haciéndose por los buques de guerra las salvas de ordenanza, confundiéndose el estampido del cañón con los acordes de la marcha real, en el momento de elevar el sacerdote la Sagrada Forma.

(*El Aviso*, 6-I-1875.)

EL SARDINERO EN MARCHA...

HACIA EL PROGRESO

Este año, se inaugura el tranvía de Gandarillas, cuya información del acontecimiento queda aplazada hasta el próximo 1876, unificando las dos temporadas que actuaron sus vehículos movidos por caballerías. (El *Aviso*, 15- y 29 VI-1875.)

Al entrar en servicio el Banco de España en Santander, era en esta ciudad veterano el Banco de su nombre.

El 9 de enero de 1875 empieza a funcionar en Santander la sucursal del Banco de España, quedando instalado en la calle de Velasco, núm. 3.

Su director es don Manuel de la Escalera, y consejeros de administración fueron nombrados los comerciantes capitalistas de esta plaza, don José Martínez Zorrilla, don Estanislao Abarca y don Angel B. Pérez. (El *Correo de Cantabria*, 9-I-1875.)

Al llegar esta fecha, el Banco de Santander era el único establecido en la población.

Había sido autorizada la creación de este Banco por real decreto el 15 de mayo de 1857 y en breves palabras dice:

Artículo primero.—Se concede su creación a don Jerónimo Roiz de la Parra, don Juan de Abarca, don Bonifacio Ferrer de la Vega, don Antonio

López Dóriga y don Agustín G. Gutiérrez como representante del comercio de Santander.

Artículo segundo.—La duración del Banco será de 25 años.

Artículo tercero.—El capital aportado, de cinco millones de reales.

Artículo cuarto.—Será administrado por una junta de gobierno compuesta de doce individuos y tres suplentes.

Artículo quinto.—Nombramiento de comisario regio. Lo efectúa el gobierno a favor de don Higinio Polanco.

El Banco de Santander nombró director a don Antonio Diestro y comenzó las operaciones públicas el 20 de agosto de dicho 1857.

Verifican estos dos Bancos sus operaciones desde las 10 de la mañana a las 2 de la tarde.

(*Efemérides*, Río y Sainz 15-V-1875, t. 1.^o p. 239.)

CENSO DE POBLACION EN
1 DE NOVIEMBRE DE 1875

PROVINCIA DE SANTANDER

Vecinos	49.362
Habitantes	223.411

AYUNTAMIENTO DE LA CAPITAL

Vecinos	7.015
Habitantes	39.011

(*Efemérides*, J. del Río y Sainz, t. 2.^o p. 655.)

Para comparación con el anterior censo, Santander contaba novecientos vecinos en 1812, según consta en un acta del Ayuntamiento de 10 de setiembre del mencionado año.

(*Boletín de Comercio*, 12-IX-1879.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1876

EL TRANVIA DE LA COSTA

Como hemos dicho, en el verano anterior comenzó el servicio público del mencionado tranvía, más conocido popularmente como “el de Gandarillas”.
(El Boletín de Comercio, 28-VI-1876.)

Su recorrido era: Piquío, Sardinero, Magdalena, San Martín, Molledo, Puerto Chico, Hernán Cortés, Arcos de Dóriga, en cuyos bajos, hacia el número 5, tenía la estación y despacho de billetes. A continuación, el tranvía avanzaba hasta la Plaza del Príncipe, para tomar la curva y dirigirse, por detrás del Muelle, a Puerto Chico, donde nuevamente empalmaba con la vía general al Sardinero.

El transporte se efectuaba con tracción animal, empleando treinta y dos caballerías, con proyecto, por parte de la empresa, de aumentarlas al año siguiente, para activar el recorrido.
(El Aviso, 15-VII-1875.)

Muchos montañeses de los tiempos presentes oímos de nuestros mayores comentarios sobre el ferrocarril de vapor de Gandarillas, sin mencionar su primitivo nacimiento, como tranvía de mulas, con vigencia de los dos años, 1875 y 1876. La vía tenía un solo carril, para ida y vuelta.

La prensa hacía grandes elogios de los tranvías movidos por caballerías, por ser mayor el resultado, que proporcionan, en seguridad y economía. Asimismo, por la animación despertada en las gentes, que van sin cesar al Sardinero. “El tranvía está de moda y no se oye hablar de otra cosa que de sus comodidades para los bañistas. El ca-

mino sobre las alturas de la ladera que domina la bahía, accidentado y pintoresco, se recorre con facilidad, deslizándose los coches suavemente por la vía.” El viaje se hacía en quince minutos y la empresa estaba obligada a establecer cuatro trenes, de ida y vuelta, a las 8 y 11 de la mañana y 5 y 7 de la tarde... Los aumentos de servicio son por iniciativa de la empresa, según la demanda.

(El Boletín de Comercio, 28-VI-1876.)

El citado tranvía no era de servicio regular, sólo funcionaba, desde el principio de temporada veraniega hasta su final.

En este segundo año comenzó su temporada el 28 de junio, finalizándola a fines de setiembre. En el anterior, se habían observado dificultades por lo accidentado del terreno y mucha longitud en sus cuatro mil seiscientos cuatro metros de recorrido, decidiendo por ello la empresa, aprovechando el descanso a fin de este verano, llevar a cabo el proyecto de cambiar las caballerías por fuerza de vapor.

A últimos de año se hicieron ensayos con locomotora y la máquina “arrastró con facilidad” tres coches cargados de gente, pero en la curva de la Plaza del Príncipe hubo que efectuar una ampliación para evitar descarrilamiento, proyectándose a los pocos días, en vista de los buenos resultados construir en todo el trayecto la doble vía.
(El Aviso, 28-IX, 14-IX, 7-XI y 26-XII-1876.)

Hacia la playa del señor Fernández Castañeda y en el sitio denominado Piquío donde termina el tranvía, se levanta un hermoso edificio. En la planta baja están instalados el depósito de coches,



La plazuela del Príncipe y la fuente «del monstruo» a la izquierda.

locomotoras, administración y dependencias del ferrocarril de la costa. Los dos pisos superiores se destinan a gran hotel y pertenecen a don Santos Gendarillas. *(El Boletín de Comercio, 7-XI-1876.)*

(A este edificio se le dieron distintas aplicaciones hasta nuestros días y entre ellas: Hotel Inglaterra, Comandancia de la policía armada y actualmente Cafetería Benidorm, en los bajos, con apartamentos particulares en los pisos superiores.)

VISITA RAPIDA DE ALFONSO XII A SANTANDER EL 14 DE MARZO

Llega Don Alfonso en el vapor *Fernando el Católico* de su visita a Santoña y lugares principales de la guerra carlista recientemente terminada.

Junto al barco navegaba el remolcador *Hércules*, seguido de otros tres vaporcitos y multitud de embarcaciones pequeñas.

De paso por nuestra ciudad se hospedó en el Círculo de Recreo que se amuebló y alhajó lujosamente.

Al día siguiente, 15, marchó a Torrelavega, regresando a dormir por segunda vez en el dicho Círculo y partiendo definitivamente el día 16.

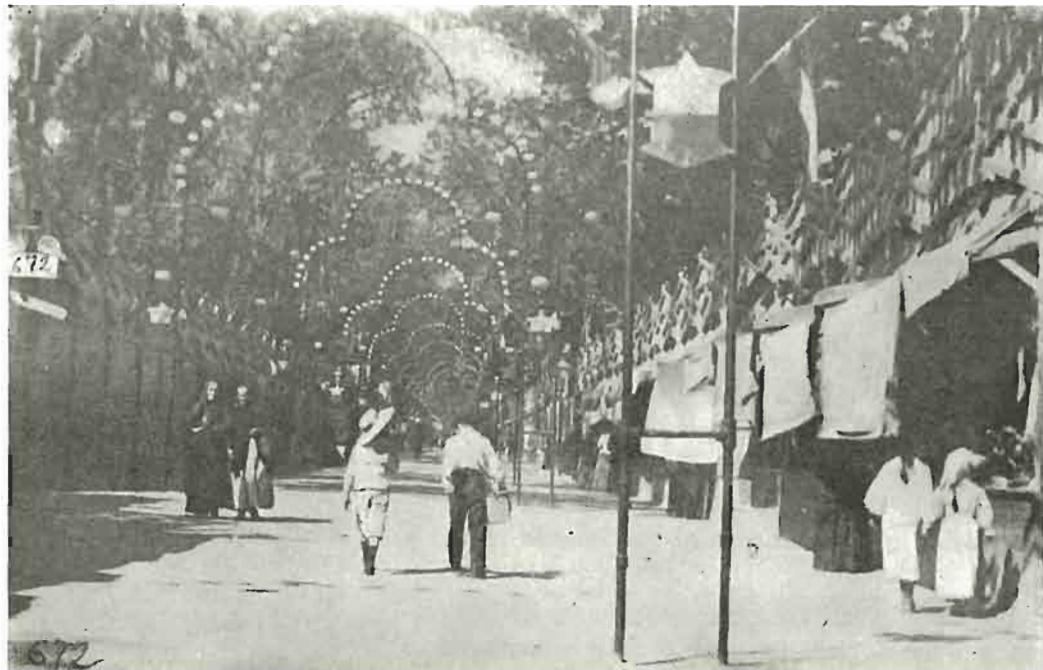
Al marchar le preguntaron qué le había parecido Santander y contestó: "Se conoce que es una ciudad bien educada."

En el Muelle se colocó un arco estilo greco-romano con la inscripción *Alfonso XII El Pacificador*. *(Efemérides, J. A. Río y Sainz, t. I, p. 486 y t. II, p. 194.)*

Pasada la primavera, don Alfonso regresa nuevamente a Santander para recibir a su madre, la destronada Isabel II, y el Ayuntamiento, que andaba mal "de reales" aprovecha este arco ligeramente reformado, dejándole instalado en terreno próximo a la dársena, frente a la regia morada de la Aduana. *(Boletín de Comercio, 17-VII-1876 y El Aviso, 18-VII-1876.)*



Arco instalado en el Muelle a la llegada de Don Alfonso XII (14 de marzo de 1876).



Fiestas y ferias en la Alameda Segunda.

FESTAS Y FERIAS EN LA ALAMEDA

Este año será Santander una de las ciudades de playa más concurrida.

Muchos son los atractivos: los principales, el nuevo servicio de tranvías que facilitan la llegada a las playas, la inauguración de la "gran fonda del señor Pombo" (Gran Hotel) y la próxima llegada de la ex-reina Isabel, que atrae hacia esta población muchas familias cortesanas.

El día 23 de julio comenzaron las fiestas. A las ocho de la mañana, la banda de música de la Casa de Caridad, precediendo a los gigantones y enanos, parte de la Plaza de la Constitución y corre las calles de la ciudad, situándose después

en los jardines de la Alameda Segunda donde toca hasta la una, lo que prueba la resistencia pulmonar de los jóvenes músicos y... sufrida paciencia de los resignados y cercanos vecinos.

Por la tarde se celebró una corrida de toros y, cuando llegó la noche, se encendió la iluminación general de la Alameda, notablemente aumentada este año con nuevas combinaciones, columnas iluminadas al gas de los jardines y escalinatas que dan subida a la exposición de agricultura y ganadería que se celebró en aquel lugar.

A continuación los fuegos artificiales con caprichosas novedades, y se alumbró "la cascada" que corre por debajo del arco, al tiempo que la música tocó escogidas piezas.



Por la noche, se encendía la iluminación en la Alameda.

273

Al día siguiente, en la bahía, la función marítima llevó gran gentío a ver "el palo ensebado", "el trapecio" y "las pipas vacilantes".

(*El Aviso*, 22 y 24-VII-1876 y *Boletín de Comercio*, 22 y 24-VII-1876.)

ISABEL II, A SU REGRESO DEL DESTIERRO, PISO TIERRA ESPAÑOLA EN LA MONTAÑA

A mediados de julio llega a Santander el Batallón de Cazadores de Alba de Tormes, que residirá en la ciudad todo el tiempo que permanezcan en ella, Ontaneda y Sardinero, la familia real.

(*Boletín de Comercio*, 15-VII-1876.)

De Cádiz se reciben veinticinco cajones de ropa y vajilla que pertenecen al patrimonio real.

(*El Aviso*, 22-VII-1876.)

Por ferrocarril vienen los carroajes de la real casa y once de los diecisiete caballos facturados para dar servicio; los otros seis quedaron abrasados en el vagón que los conducía al incendiarse cerca de Ávila.

En la mañana del día 26 fondeó en este puerto el vapor *Ferrolano*, y por la tarde lo hizo frente al Sardinero, por su gran calado, la magnífica fragata blindada *Numancia*, donde ha de permanecer durante la estancia regia, después que nuevamente regrese a Santander transportando a doña Isabel y las infantas desde Francia.

(*Boletín de Comercio*, 27-VII-1876.)

Para la reina se ha aceptado la casa de don José Pombo en el Sardinero, con el mobiliario adquirido por este señor.

(*Boletín de Comercio*, 4-VII-1876, *El Aviso*, 6-VII-186.)

Se arregla algo la carretera a la Virgen del Mar por si su majestad quiere repetir la visita al santuario que efectuó el año 1861.

(*Boletín de Comercio*, 28-VI-1876.)

El rey y la princesa de Asturias saldrán desde Madrid a la Granja y luego a Santander. Doña Isabel lo hará desde París a San Juan de Luz o Bayona antes de dirigirse a esta ciudad.

(*Boletín de Comercio*, 1 y 3-VIII-1876 y 1-VIII-1879.)

La princesa de Asturias había remitido a la capital francesa para su madre, una "flor de lis" con brillantes para que pudiera lucirla en las recepciones de Santander y Madrid.

(*Boletín de Comercio*, 31-VII-1876.)

LLEGADA DE ALFONSO XII Y DE LA PRINCESA DE ASTURIAS

Desde la estación hasta la Aduana, que servirá de morada para ambos personajes reales, se han colocado elegantes perchas, decoradas con

escudos de armas, banderas y gallardetes. En la Dársena está instalado un majestuoso arco greco- romano que lleva la misma inscripción que mencionamos anteriormente al reseñar la llegada del rey en el mes de mayo, y con la reforma, el ayuntamiento añade por la parte que mira a la población la leyenda *Ciudad de Santander*.

Ocuparán las reales personas la parte del segundo piso de la Aduana dándose entrada a las oficinas por la calle de la Blanca, y el mobiliario será facilitado por particulares.

(*Boletín de Comercio*, 28-VI y 4-VII-1876 y *El Aviso*, 6-VII-1876.)

El día 29 de julio, a la una de la tarde, las aglomeraciones de personas de todas las clases sociales que se dirigen hacia los alrededores de la estación es poco corriente; las posiciones tomadas en la "rampa" son infranqueables.

Los repiques de campanas, multitud de coches y los disparos de la fragata *Blanca* y goleta *Caridad*, anuncian que dentro de breves momentos llegan de Madrid, en el ferrocarril, el joven rey de España, acompañado de la princesa.

Al llegar, la banda de música del Regimiento de Saboya batió la Marcha real, agolpándose las gentes para ver de cerca a los augustos huéspedes.

La distancia desde la estación hasta la casa-palacio de la Aduana, apenas se tardó en recorrerla cuatro minutos.



213
Arcos levantados en homenaje al rey Alfonso XII. El arco de ramaje colocado por los artilleros delante de las primeras casas del Muelle. Al fondo, la fachada de la Aduana.

El rey, siguiendo su tradicional costumbre, montaba un magnífico caballo blanco y la princesa venía en "carretela", acompañada de Cánovas del Castillo y del general Laserna, seguida de otros numerosos coches con las autoridades militares, civiles y altos personajes palatinos por las calles de Menéndez Pelayo, Somorrostro, Ribera, Puente y Plazuela de la Dársena.



En la plaza de la Ribera se instaló el arco de los «barilleros» y junto a éste, aprovechando la base del monumento a Velarde, que lleva muchos años en espera de la estatua, se alza una esbelta columna conmemorativa.

A las cinco el rey y la princesa se trasladan al Hospital y Casa de Caridad; después, por el Paseo del Alta se dirigieron al Sardinero para inspeccionar la morada de don José Pombo, dispuesta para su augusta madre por el marqués de Casa-Pombo. Más tarde visitaron el Gran Hotel que está a cargo de la señora Viuda de Canales, la galería de baños, la playa y el Casino, manifestando la princesa que el sitio era encantador.

El Ayuntamiento ha tenido su parte en aquel embellecimiento al ensanchar los andenes y aumentando el alumbrado frente al Gran Hotel con veinticinco faroles.

Por la noche asistieron al teatro, retirándose el rey al final del segundo acto.

(Boletín de Comercio, 28 y 31-VII y 1 y 3-VIII de 1876 y 1-VIII-1879.)

LLEGADA DE ISABEL II EN EL "NUMANCIA"

Antes de partir la reina de la capital francesa, ha enviado una afectuosa carta de despedida al mariscal Mac-Mahón, dándole las gracias por las muestras de simpatía de que ha sido objeto durante los ocho años que ha permanecido en Francia y terminando así: "Vuelvo a mi patria, a unirme con mis hijos, pero conservaré la casa en París, dividiendo en lo sucesivo mi tiempo entre los dos países".

(*El Boletín de Comercio*, 31-VII-1876.)

Como final del recorrido por tierra, a las cuatro de la tarde, llegó a San Juan de Luz su majestad, acompañada de las infantes, trasladándose las reales personas desde la estación al Hotel de Francia.

Después de un descanso y almuerzo fueron conducidas en coche de la real casa hasta el muelle, embarcándose en el vapor de guerra *Ferrolano*, cuyo poco calado le permitía entrar en dicho puerto de San Juan de Luz.

El *Ferrolano* transportó a Isabel II y altezas a bordo de la *Numancia* que había permanecido esperando en alta mar con proa a Santander, y arbolando el pabellón real, zarpó inmediatamente precedida de la goleta *Concordia*, fragata *Blanca* y vapor *Ferrolano*.

(*El Diario Español*, 29-VII-1876 y *La Epoca*, 31-VII-1876.)

Los periódicos de la ciudad anunciaron al día siguiente de la llegada de don Alfonso que, según noticias de París, la reina madre y las infantas desembarcarían en Santander por la mañana, dando esto motivo a que empezaran a circular desde las ocho por el Muelle tal número de espectadores que era imposible transitar. Todos querían presenciar el acontecimiento histórico del regreso de Isabel II, después de tantos años de ausencia al pisar tierra española. ¡Precisamente en Santander! La ciudad a quien ella misma había concedido años antes de ser destronada el dictado de *Decidida* y el tratamiento de *Excelentísima*.

El rey y la princesa de Asturias, acompañados de algunos ministros, habían salido a las once de la mañana (30 de julio) para recibir a su augusta madre en una "falúa" de la fragata *Blanca*, que, entrada en el puerto, saluda con nutrita salva a Don Alfonso.

Una vez llegada la embarcación a la escalinata de la *Numancia*, anclada frente al Sardinero, se trasladaron a ella sus ocupantes, esperándoles sobre cubierta la reina madre y sus hijas: Doña María del Pilar, Doña Paz y Doña Eulalia. Después de bajar unos momentos al camarote de po-

pa la familia real, donde dieron expansión a los sentimientos de cariño, descendieron todos nuevamente a la embarcación con parte de la comitiva, al tiempo que la *Blanca*, empavesada y con la tripulación sobre las vergas, anunciaba con veintiún cañonazos la entrada de la falúa en la bahía transportando a SS. MM.

Eran las doce y media cuando, desde los muelles, se divisaban en lontananza gran número de lanchas que parecían mariposas revoloteando sobre la superficie del mar.

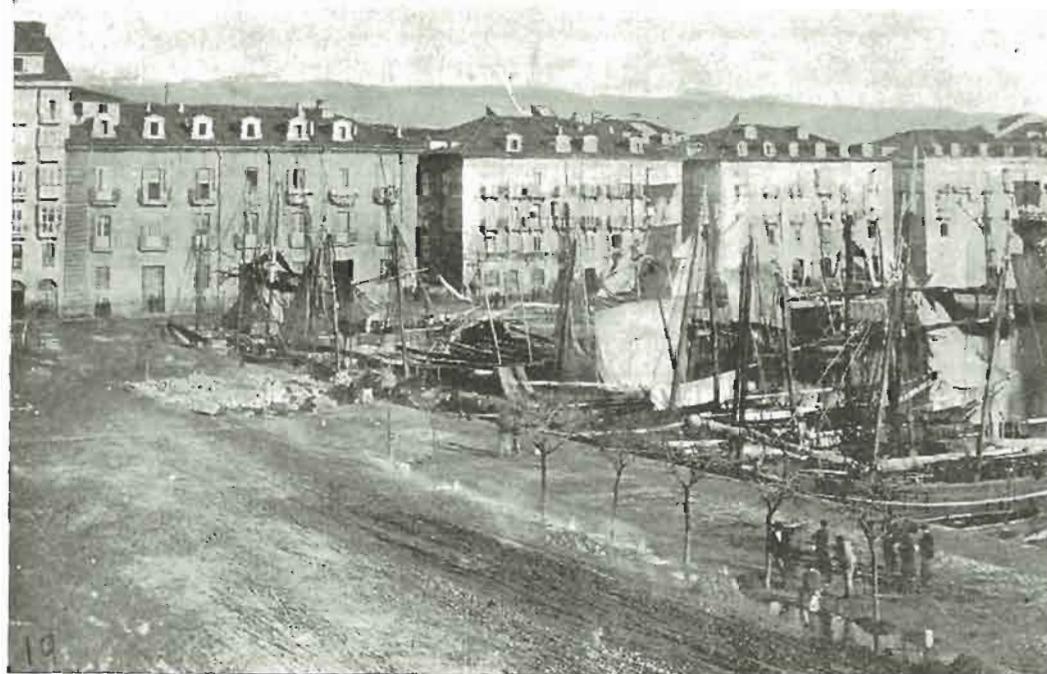
La *Blanca* repitió sus salvas; por otra parte, la *Concordia* (que había conducido los equipajes de la reina) y los artilleros de las piezas colocadas en el muelle de Maliaño dispararon las suyas. Las campanas se echaron a vuelo, las gentes seguían buscando sitios para no perder el espectáculo y desde los balcones del Muelle se agitaban

Por cierto que, a causa del calor, se varió la carrera y la comitiva, en vez de seguir por el Muelle, pasó por detrás, marchando por la calle de Calderón a salir nuevamente por la bocacalle de la Aduana.

De regreso trasladáronse al Sardinero que estaba animadísimo, como muy pocas veces. El tranvía y los coches de alquiler no bastaban a conducir la gente que solicitaba asiento y los particulares que tenían carroaje parece que se habían dado cita para acudir al acto.

El precioso sitio de los Pinares, los caminos, la fonda, las playas y las galerías estaban repletos.

Al caer la tarde, se iluminó la población y se quemaron fuegos artificiales, que fueron presenciados por la familia real desde un balcón de la Aduana.



En la dársena, hasta el tope de pataches; pero en la Aduana, morada de reyes, en la segunda planta destinada a tan augustos huéspedes, cuelgan de sus balcones, cara al sol, las prendas de una democrática colada familiar que preganan, en esta ocasión, la ausencia de personajes reales.

los pañuelos, mientras la familia real desembarcaba en la rampa del Merlón, entre el saludo de las autoridades, los acordes de la marcha real y el gritar de las gentes. (*El Diario Español*, 31-VII y 2-VIII-1876.)

Cerca del Merlón, en el Muelle, se había colocado un arco de ramaje que tenía las siguientes inscripciones: *A su majestad la reina madre*; y por la cara opuesta: *El Ayuntamiento de Santander*.

(*Efemérides*, Río y Sainz, 29-VII-1876, t. II, p. 492.)

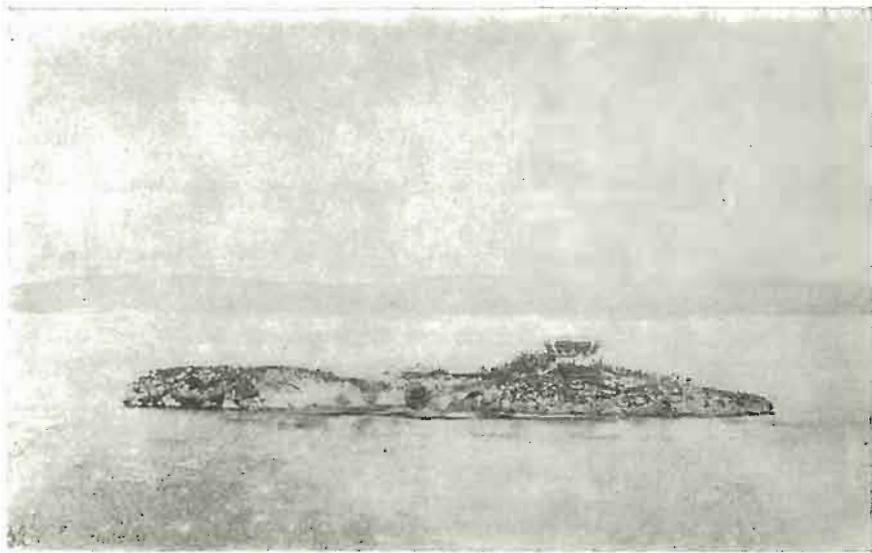
Desde allí, el rey, la reina y princesa, en carreta abierta, seguida de otras con las infantes, ministros y demás autoridades, se dirigen entre tropa y pueblo a la catedral, donde oyeron misa y Te Deum.

El día 31 Don Alfonso asistió, en compañía de su hermana, a la clausura de la exposición, y este mismo día, a las nueve y media de la noche, salieron ambos hacia la estación acompañados de la reina, infantes, jefe del gobierno, Cánovas del Castillo, y numerosa comitiva para despedirlos. Poco antes comenzó a llover.

(*Boletín de Comercio*, 31-VII y 1 y 3-VIII-1876 y 1-VIII-1879.)

Quedaron en Santander Isabel II y las infantes, dirigiéndose el día 3 de agosto a Ontaneda y allí permanecen unos días tomando baños, preparado su alojamiento en el palacio de doña Estanislada Villegas.

(*Boletín de Comercio*, 28-VI y 3 y 4-VIII-1876.)



La isla de «La Corona» y pabellón real.

El día doce regresa a esta ciudad, haciendo cargo, seguidamente, de la residencia en el Sardinero, donde toma aguas, con sus augustas hijas, para lo cual la Sociedad Hijos de Pombo, concesionaria de los baños, ha construido una caseta muy decorativa para la reina, que consta de espaciosos departamentos vestidos de raso blanco, obra del tapicero don Juan Rasilla. Igualmente se han hecho otras dos casetas de muy buen gusto para las infantas y una bajada a la playa para los coches reales.

(*El Aviso*, 3 y 12-VIII-1876 y *Boletín de Comercio*, 14-VIII-1876.)

Tal fue la satisfacción de Isabel II en Santander, que prolongó su veraneo hasta el 22 de setiembre, en cuya fecha salió la real familia en dirección a El Escorial. (El Aviso, 23-IX-1876.)

Durante su estancia frecuentaron el entretenimiento de la pesca por nuestra bahía. A la reina le agradaba practicarla en alta mar y en los alrededores de Mouro; las infantas lo hacían frente a San Martín.

(*Boletín de Comercio*, 10-IX-1876 y *El Aviso*, 12-IX-1876.)

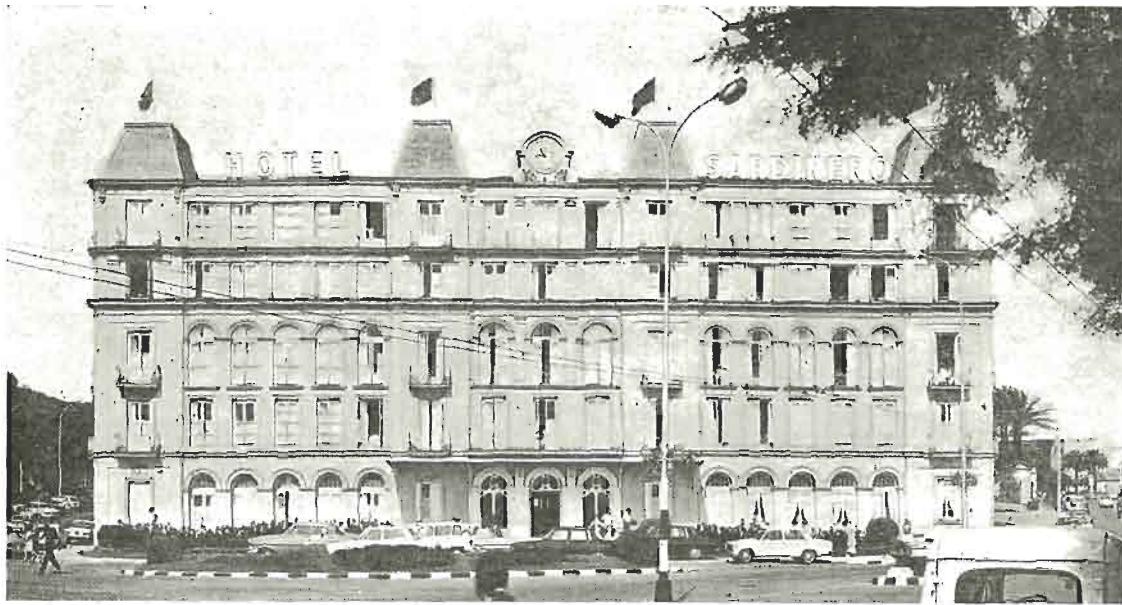
Al final de la jornada, la madre gustaba reunirse con sus hijas y acompañantes de la excursión a tomar un refrigerio en la isla de la Torre, frente a la playa de la Magdalena.

La isla no encierra belleza alguna, pero su situación, vista panorámica de la bahía y del puerto, la hacían muy del agrado de Doña Isabel.

A esta isla se la llama desde entonces *Isla de la corona*, probablemente por habersé instalado para comodidad en aquel lugar un pabellón



Mientras las reales personas reposan en la confortable casapalacio (al fondo), el marqués de Pombo no descansa, y después de reformado el edificio fonda que compró a la beneficencia, lo inaugura este año con el nombre de Gran Hotel. (*Boletín de Comercio*, 28-VI-1876).—Delante de su fachada, la parada de coches de alquiler.



Curiosa comparación, con el anterior grabado, transcurridos noventa y cuatro años.

Puede observarse que el Gran Hotel o fonda en 1876, después de múltiples reformas a través de los años en octubre de 1970 (fecha de esta nota) aun conserva casi iguales a las primitivas las tres entradas principales, y lo mismo ocurre con las ventanas, derecha e izquierda, situadas a los costados de aquellas tres puertas.

con forma de "corona", y a sus lados dos tiende-citas de campaña para los servicios.

(*El Correo de Cantabria*, 23-VII-1888.)

Bajaron otras veces reina e infantas a la ciudad paseando por el muelle de Maliaño.

Visitaron el vapor *Alfonso XII*, invitando a comer en su casa a una representación de la oficialidad. Otro día salieron a las cuatro de la mañana en una goleta de guerra para visitar Santona, haciendo una excursión por la ría de Colindres.

(*Boletín de Comercio*, 3 y 5-IX-1876.)

En esta capital asistió Isabel II a la procesión de los Santos Mártires que por esta circunstancia se celebró con más pompa que de costumbre acompañándola los generales Moltó y Espina, las infantas con el séquito palaciego, autoridades, y las bandas de música de Saboya, la de Alba de Tormes y la de niños expósitos.

(*El Aviso*, 31-VIII-1876.)

El rey envió diez mil reales vellón para distribuir entre los pobres y la reina entregó al capitán de la guardia, antes de abandonar su morada del Sardinero, la cantidad de mil reales para repartir entre los músicos de la charanga del batallón de Cazadores de Alba de Tormes. Otros donativos fueron: tres mil reales vellón, por partes iguales a la Casa de Caridad y Hospital de San Rafael, cuatro mil reales a distribuir entre las personas que la hicieron solicitud de limosna y otros tres mil reales para el Asilo de San José y convento de ursulinas.

A los señores don Carlos, don José y don Antonio Pombo había con anterioridad regalado "tres joyas de gran valor".

Marchó Isabel II muy contenta de nuestro Sardinero, pronunciando antes de partir estas palabras: "Este delicioso sitio me ha encantado y no

será la última vez que pase el verano en Santander".

(*Boletín de Comercio*, 12-IX y 17-X de 1876 y *El Aviso*, 19 y 23-IX-1876.)

DISPOSICIÓN DE LAS HABITACIONES REALES EN LA ADUANA

Para el rey estaban primorosamente amuebladas.

Antecámara: Cortinajes amarillos, sillones de terciopelo morados y candelabros de hierro y bronce.

Cámara o salón de recibo: Tres muebles de Bull muy notables, sillería de raso-damasco en verde y amarillo, espejo dorado y cuadro al óleo de Carlos IV, Fernando VII, Isabel II y su esposo don Francisco de Asís.

Despacho: Una mesa de palo santo con incrustaciones doradas y acero, sillería de tafilete nogal y figuras de bronce en las rinconeras.

Cama: También de palo santo, tallada, pabellón de damasco carmesí y cortinas blancas bordadas.

Dependencias de la princesa de Asturias en la Aduana: Pieza de entrada igual a la del rey, salón de sillería de damasco azul y colores, con "neceser" de Bull, velador y bastantes floreros.

Tocador: Con "toilette" de palo santo y mármol de Carrara, sillería de "Reps" encarnada y un espejo.

Cama: De Bull, con dosel de raso encarnado y cortinas blancas bordadas.

Sillería: De cretona y reclinatorio de palo santo.

Comedor: Para veintiocho cubiertos.

Escalera: Imitando a un jardín lleno de flores.

EL CHALET DE LA REINA ISABEL

Como sabemos, estaba situado en El Sardinero, con entrada majestuosa. *Vestíbulo*, convertido en un salón jardín y la escalera igual que la del rey adornada de plantas y flores.

Salón: Tiene dos “neceseres” de metal con mosaicos y candelabros de plata, cortinaje y sillería de lanilla floreada, una mesa velador y cuatro sillas doradas.

Despacho: Se compone de una mesa de palo santo, esribanía de plata, divanes y sillón cachemir rojo floreado, espejos dorados y arañas de cristal.

Tocador: De muy buen gusto con cortinajes de raso.

Dormitorio: Muy elegante, de palo santo y los colchones de pluma.

Las dependencias de las infantas: Muy sencillas y con exquisito arte.

(*Boletín de Comercio*, 3-VIII-1876.)

¿Baño...? No le instaló el contratista o se le olvidó mencionarlo al cronista, pero ¡qué demontrés! la solución es fácil: el que se quiera bañar ¡a la playa!, que Pombo le sirve calentito y con algas.

NOTICIAS DE PRENSA

Por ellas pudo enterarse la reina que la inquieta Cuba seguía dando quebraderos de cabeza a nuestro gobierno, por lo que el ministro de la guerra había organizado veinte batallones para combatir a los insurrectos, conociendo por aquella prensa que Santoña dejaba también formado un batallón con cuatrocientos mozos de Santander.

(*Boletín de Comercio*, 1-VIII y 11-IX-1876.)

...Y no se enteró, pues ya se había marchado, de las malas artes empleadas por la prensa de “otra provincia”, comentando los “elevados precios” que se cobraban a los veraneantes en los hoteles del Sardinero, para alejar hacia “otro lugar” a los bañistas...

Para combatir esta falsedad, los dueños de los hoteles y fondas allí establecidos: *Gran Hotel de París*, *Gran Hotel Canales*, *Hotel Barbotán*, *Hotel Coterillo* y *Fonda Zaldívar*, manifestaban en la prensa que los precios no han pasado de treinta reales en habitaciones de segundo orden, cuarenta reales en las de primera, con vistas a la playa. Comiendo en mesa redonda, mitad de precio a los niños. De veinte a veinticuatro reales para los criados, comiendo a segunda mesa y según el cuarto

que ocupan. Las personas que comen aparte, diez reales más por día.

Con eso pueden comprobar si los precios de los comentaristas son allí más baratos, decían nuestros hoteleros al final de la nota.

(*Boletín de Comercio*, 19-X-1876.)

HAN LLOVIDO AÑOS..., Y SEGUIMOS PROTESTANDO

Protesta la prensa contra el proyecto de la Junta de Obras del Puerto, de establecer un *tranvía* que, arrancando de la plataforma giratoria en el muelle de la Monja (Puerto Chico), vaya a empalmar en Maliaño con los raíles y ferrocarril del Norte, porque, aparte de otros muchos inconvenientes, dificulta y anula el paso y vista de nuestro hermoso Muelle. (*Boletín de Comercio*, 11-XI-1876.)

Dos meses después se adjudicaba en la subasta para la construcción de la primera sección, por una distancia de cuatrocientos metros, a don Eduardo López Dóriga en la cantidad de 91.760,— pesetas.

A pesar de esto, continuaron las obstrucciones dos o tres años, al cabo de los cuales pudo realizarse tan molesto pero indispensable servicio.

(*Boletín de Comercio*, 20-I-1877.)

CRISIS EN EL BANCO DE SANTANDER

A consecuencia de una real orden publicada en 13 de febrero de 1875. Cuestión surgida entre el Banco local y la sucursal del Banco de España en Bilbao, debido a una reclamación que produjo rumores de quiebra, por lo que un grupo de comerciantes santanderinos, le prestaron su apoyo para salir de la equívoca situación.

Estos comentarios fueron publicados por *El Aviso* en diciembre de 1876:

“Correspondiendo el Banco de Santander a la nueva prueba de confianza, que en estos momentos le está dispensando la gran mayoría del comercio, aquel establecimiento hace los mayores esfuerzos para salvar la breve crisis que desidencias desagradables provocaron algunos días.

Casi diariamente recibe de uno y otro punto cantidades de numerario, y anoche mismo reforzó su caja con tres millones de reales.

El comercio ha comprendido lo difícil y arriesgado que podía llegar a ser la situación económica. Con tal motivo ha empezado a firmarse un convenio, para recibirse mutuamente en los pagos de talones contra el Banco de Santander cuya situa-

ción a ninguno inspira recelos, y he aquí la lista nominal de los señores que han suscrito el compromiso:

Señores Manuel G. Corral, Francisco González Camino, Manuel Cabrero, Alberto Gutiérrez Vélez, Juan Pablo Gutiérrez Colomer, Justo Gutiérrez Vélez, Hijos de Pedro de la Torriente, Hijo de Porrúa, Carlos Hoppe, Hijos de Pombo, Hijos de Yllera, Hijos de Arrarte, Guillermo Yllera, Matías Mowinkel, Juan Pombo, Pereda y Compañía, Modesto Pineiro, Vial, Plasencia y Fernández, y otros.

(*El Aviso*, 28 y 30-XII-1876.)

“El Banco de Santander al público siempre le dispensó el crédito a que se hizo acreedor, no mermando ni en los momentos en que por decreto firmado por el ministro demócrata Echegaray en marzo del año 1874 se convirtió el Banco de España en Banco Nacional.” (*Efemérides*, Río Sainz, t. II, p. 525.)

FORMACION DE LA GUARDIA MUNICIPAL

El alcalde interino, don Pedro Escalante, hace público el siguiente comunicado en 28 de noviembre de 1876:

“Acordado por el Excmo. Ayuntamiento la fusión de los cuerpos de guardia diurna y nocturna en uno que se denominará “Guardia Municipal” y la creación para el mismo de una plaza de jefe, se avisa al público para que presenten sus solicitudes en la Secretaría Municipal.

Los aspirantes habrán sido jefes u oficiales de la guardia civil o del ejército y hallarse dentro de la edad de 30 a 50 años.”

(*Boletín de Comercio*, 30-XI-1876.)

El anterior cuerpo o policía municipal se constituyó el 1 de julio de 1834 y le componían nueve individuos y un cabo.

(*Efemérides*, Río y Sainz, t. I, p. 349.)

OTRA EX-REINA DE ESPAÑA

Doña María Victoria, esposa de D. Amadeo, fallece el día 8 de noviembre de este mismo año en San Remo (Italia).

Varios diputados han protestado por la prohibición de celebrar sus funerales en Torrelavega.

(*El Aviso*, 8-XI y 7-XII-1876.)

EL PINO DE VELARDE

“El pino que había plantado nuestro paisano don Pedro Velarde en el pueblo de Muriedas ha sido derribado por el huracán en los primeros días de diciembre.”

(*El Aviso*, 5-XII-1876.)

SE RIFA UN CERDO EN EL AYUNTAMIENTO

La alcaldía de esta ciudad ha dispuesto que la rifa del cerdo de la Casa de Caridad, cuyo producto se destina al socorro de los infelices acogidos en aquel benéfico establecimiento, se celebre en el salón de sesiones públicas del Excmo. Ayuntamiento a las doce de la mañana del día 30 de noviembre (1876), con objeto de que este acto reúna la publicidad y solemnidad debidas. Se celebró y tocó en el núm. 1.267.

(*Boletín de Comercio*, 28-XI-1876.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1877

**FERROCARRIL DEL SARDINERO
(GANDARILLAS)**

Han llegado las dos primeras locomotoras para el ferrocarril de vapor; se las ha denominado *Santander* y *Sardinero* y con ellas, una vez puestas en servicio, se anula la tracción por caballerías.

(*Boletín de Comercio*, 20-VI-1877.)

En los primeros días, el miedo cunde en el público por creer que existe un peligro de seguridad en el funcionamiento de las calderas por vapor. El temor cede al poco tiempo de quedar conven-

cidos que el peligro no es mayor que con caballerías.

(*Boletín de Comercio*, 11-VIII-1877.)

En los sucesivos, arrastra la máquina tres vagones repletos de viajeros tanto en el *interior*, que vale veinticinco céntimos, como en el *imperial* por sólo quince céntimos de peseta.

(*Boletín de Comercio*, 30-VII-1877.)

El día de la romería de San Roque condujo al Sardinero 3.459 pasajeros, que era el máximo de sus posibilidades.

(*Boletín de Comercio*, 16-VIII-1877.)

Este año suspendió el servicio, por fin de temporada, el 24 de setiembre.



El tren de Gandarillas al pasar por la curva de la plazuela del Príncipe.

VOY POR AGUA A LA FUENTE...
ROSUCA DE PRIMAVERA...

Ya estaba proyectada este año la traída de aguas, pero aun tardaría algunos más para aliviar aquella fatigosa labor de trasvase a las amas de casa o sirvientas, que recogían tan necesario elemento diariamente en sus herradas y calderones, transportándolo a sus hogares desde las fuentes, salvo excepcionales casos de viviendas, con pozos y manantiales propios.

En la historia de Santander de fines de siglo pasado, quedaron muchos nombres de estas fuentes para la posteridad, citadas por escritores y hasta en coplas que aun se cantan.

LAS FUENTES DE SANTANDER (EN 1877)

La fuente santa de Molledo

La cañería pasaba por el Gas y esto debía ser motivo de que algunas veces venía adulterada el agua. Otras, por los jabones de aguas sucias que se filtraban, procedentes del Paseo de la Concepción.

La fuente del Río de la Pila

Constaba de cuatro caños. Sus manantiales procedían del Prado de San Roque, llevados por cañerías al depósito del Río de la Pila.

Las fuentucas del Paseo de la Concepción y Plaza del Cuadro

Se alimentaban por cañerías de los manantiales que bajan de la Calleja del Arna.

La fuente de los frailes o del Cubo

Junto al convento de Santa Úrsula, de donde procedía el manantial. La fuente del Cubo, conocida por el apodo de la fuente de los frailes, era así denominada popularmente porque, próximo a ella, se encontraba el convento de San Francisco, luego cuartel con este mismo nombre. Ocupaba la parte posterior del actual ayuntamiento y mercado de la Esperanza.

La fuente estaba rematada por una cúpula y en su extremo una gran alcachofa de bronce, surtiendo de agua muy abundante por cuatro caños.

En el año 1894, cuenta Gutiérrez Calderón, que una mañana se acercaron a la fuente unos obreros, al parecer del ayuntamiento, bien provistos de andamios y herramientas, desmontaron

la gran alcachofa de bronce y se la llevaron al terminar su trabajo. Enfrente, presenciaba un concejal desde su vivienda la entretenida operación de los activos operarios... aclarando, cuando fue al ayuntamiento, que los "arregladores" eran unos vulgares ladrones. Se avisó a la policía, pero la alcachofa debía ser digerible pues nunca más apareció después del "desaguisado".

(José M.^a Gutiérrez Calderón, *Santander fin de siglo*, p. 102.)

La fuente de Becedo

Manantial junto a correos (actual ayuntamiento).

Fuente de la Alameda

Manantiales junto a las casas de Marañón y de García.

La fuente del Reganche y San Fernando

Manantiales de Perines. La Fuente del Reganche, inaugurada en 1876 por el alcalde don José Ramón López Dóriga. Por la necesidad de agua en la población, fue de gran utilidad y elogiada por el público y por la prensa. Unicamente señalaban un "pequeño" defecto: ¡era mala!

La fuente de Cañadío

Se ignora el manantial.

(Boletín de Comercio, 6-IX-1877.)

La fuente de Cacho del Sardinero

Manantial propio y rico.

Hubo en la población gran escasez de agua en 1877 y 78. El ayuntamiento, de acuerdo con el ferrocarril del Sardinero, respecto al precio, decidió trasvasar la de *Cacho* a un gran depósito, situado junto a la plaza de *Cañadío*. Para ello se añadió al tren un vagón donde se colocaron las "pipas", en cuya forma eran trasladadas a dicha plaza. Se transportaron este año dieciséis pipas y el siguiente aumentaron a cincuenta y seis.

(*El Eco de la Montaña*, 14-VII-1878 y Boletín de Comercio, 25-VIII-1877.)

En 1879, se presentó al ayuntamiento un proyecto del ingeniero don Luis Quintanilla para la traída provisional de aguas de la fuente de *Cacho*. El presupuesto ascendía a más de treinta y un mil pesetas y podría darse a la ciudad "tres mil herradas" de agua diarias. Fue desechada la idea, por salir más económica la de otros manantiales más cercanos. (Boletín de Comercio, 1-I-1879.)



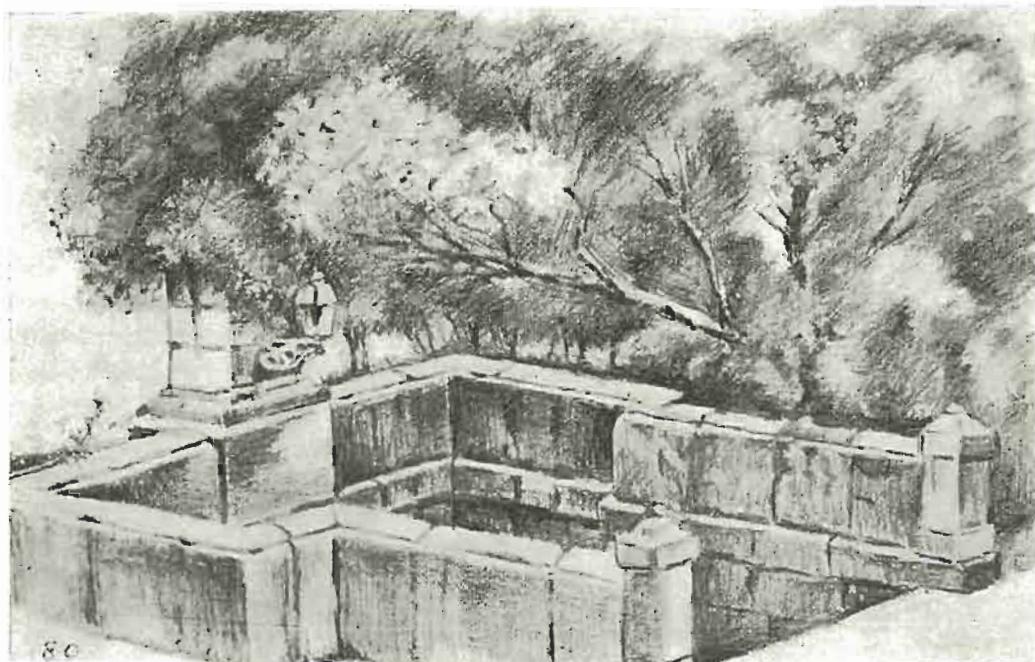
Fuente del Río de la Pila.
Hubo ocasión de ocupar fila a
las cuatro de la mañana, 160
mujeres esperando turno para
llenar las herradas.

Enfrente el edificio de los cono-
cidos Baños de Toca y a la
izquierda, la casa tapón que
impedía el paso a la calle de
Guevara.



Desaparecidas fuente y casa de
baños, en su terreno se ha edi-
ficado el Teatro Pereda.

El solar de la derecha será años
más tarde La Telefónica.



La fuente de Becedo.

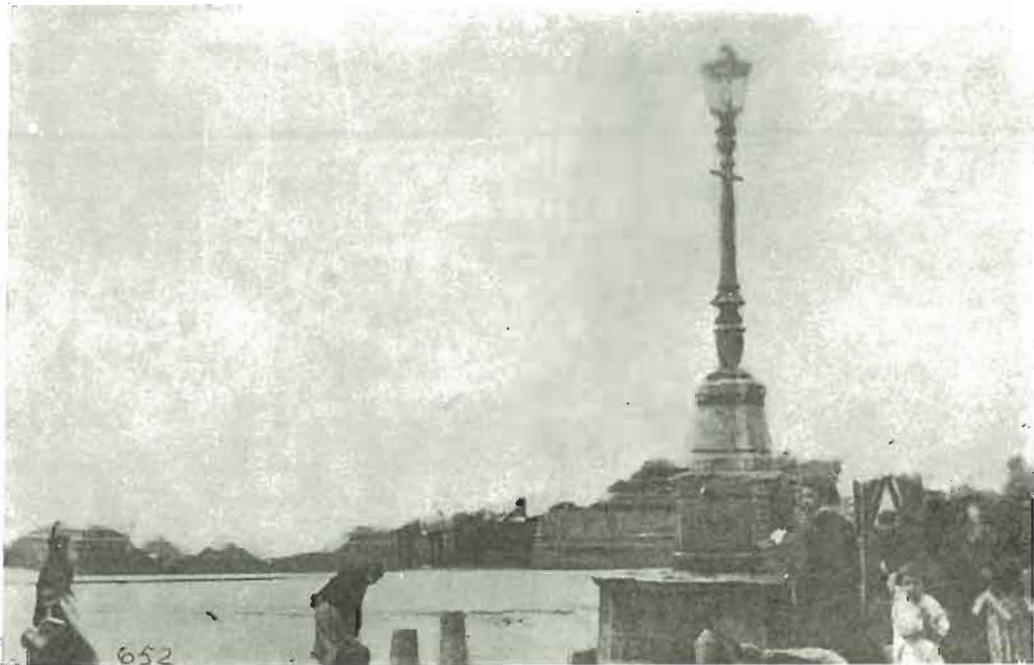


Las fuentucas del Paseo de la Concepción.



La fuente del Monstruo.

De posterior construcción que las anteriores, derrama el cristalino pero exceso líquido, por cuatro bocas de monstruosas cabezas en la Plazuela del Príncipe.



La fuente de Miranda

Esta conocida fuente de todos los montañeses es la única que subsiste y con su coplaca popular...

Dime dónde vas morena
tan pronto por la mañana.
Voy a la fuente de Cacho
a beber un vaso de agua,
que me han dicho que es muy buena
beberla de madrugada.

En febrero de 1886, siendo alcalde don Marcelino Menéndez, por suprimir el ayuntamiento algunas fuentes públicas, se originó un motín en la ciudad que duró seis horas, con varios asaltos y destrucción de otras fuentes, por los amotinados. La prensa lo tituló "La gran algarada".

(*El Atlántico*, 17-II-1886.)



Con la herrada en la cabeza y la sobrecarga en las manos desde el Río de la Pila, remonta la cuesta de la Atalaya esta ama de casa que no pide para su hogar, nevera, ni lavadora, sólo se conformaba... ¡con agua!

PROYECTO DE UN PUERTO DE REFUGIO EN EL SARDINERO

Se considera de mucha utilidad el establecimiento de una "chata", en el fondeadero del Sardinero, para que los buques que no pudieran tomar el puerto en los temporales, se sirviesen de ella.

Ha sido tomada en consideración por la Junta de Obras del Puerto esta proposición presentada

por el señor marqués de Villatorre en dicho sentido y se espera que el proyecto se llevará a efecto oportunamente.

Se hacía mención del lugar...: hacia la playa de los Molinucos. (*Boletín de Comercio*, 7-II-1877.)

NUEVA FONDA EN EL SARDINERO

Aumenta este año el número de hospedajes, en el edificio recientemente abierto al público, con pensión y restaurante, propiedad de don Cleto de la Colina, situado cerca de la playa.

(*Boletín de Comercio*, 1-VI-1877.)

LOS NUEVOS REGIDORES

Son nombrados concejales los señores Lino Villa Ceballos, Manuel G. del Corral, Santos Gandarillas, César Pombo, Ramón Cabrero, Marcelino Menéndez, Justo Colongues, Casiano Arrarte y José Uzcudun. (*Boletín de Comercio*, 10-II-1877.)

GAS PUBLICO

El ayuntamiento renueva este año 1877 el primer contrato para el alumbrado público por medio de gas que había efectuado el 13 de mayo de 1852 por término de veinticinco años.

(*Ejemérides*, J. A. del Río, t. II, p. 308 y p. 487.)

LOS CINCUENTA MAYORES CONTRIBUYENTES CONTRIBUCION INDUSTRIAL Y COMERCIAL

A petición de la Junta de Obras del Puerto, publica el *Boletín Oficial* la relación nominal. Son los siguientes:

Estanislao Abarca, G. Abarca y Junco, José María Aguirre, Angel B. Pérez y Comp., Isidoro Castanedo, Pablo Contreras, José Ceballos Bustamante, Andrés Crespo y Comp., Antonio Diestro, Galán, Cortiguera y Comp., Luis García, Tomás Gómez, Gómez Aparicio, Francisco González Camino, Hijos de Gurtubay, Juan Gutiérrez Colomer, Enrique de la Gándara, Gamba, Aldalur y Comp., Alberto Gutiérrez Vélez Dosal, Manuel Gutiérrez Calleja, Manuel Huidobro, hijos de Alday, Hijos de Pedro de la Torriente, Hijo de Illera, Hilario Lund, Julio Hoppe, Luis Ortiz, Hijos de Pombo, Hijos de Porrúa y Comp. Juan Peñález Pineda, Eduardo Ponda Vigne, Francisco Revuelta y Hermano, Thomas Vylde, Villegas y Solar, Valle hermanos, Santos Zorrilla del Collado, Lucas Zúñiga, José María Aguirre y Compañía, Almiñaque y Calderón, Viuda de Aparicio e Hijo, Guillermo Illera Tejedor (omitidos nueve).

(*Boletín de Comercio*, 24-V-1877.)

LA CORCONERA

1877

En nuestra bahía, desde muchos años antes, hasta la llegada de los vapores *Corconeras* que lo harán este año de 1877, el servicio marítimo de pasajeros y transportes era efectuado por diferentes embarcaciones: botes, lanchas de pesca, pinazas y otros barcos de más categoría que en sus horas o días libres eran aprovechados por sus propietarios para conducir pasajeros a los pueblos ribereños, creciendo el número de competidores los domingos o por motivo de excursiones y romerías.

Los más conocidos por grado de importancia eran el remolcador *Hércules* (que años más tarde comprará La Corconera), el *Carlitos* y *Santander 1 y 2*, vaporcitos propiedad de don Carlos Saint Martín.

Entre Santander y Bilbao, existía también un servicio regular de carga y pasajeros que hacían los vapores *Pelayo*, *Vizcaíno*, *Montañés* y *Fomento*. El precio por el pasaje de ida y vuelta solía costar diez pesetas en proa y dieciséis en popa.

(*El Aviso*, 17-VIII-1876 y *El Boletín de Comercio*, 1-VI-1875 y 17-VIII-1876.)

Para contrarrestar aquellas irregularidades efectuadas en continua anarquía de puntualidad a la salida y regreso, don Juan Gutiérrez Colomer, antiguo veraneante en El Astillero, al que profesaba gran cariño, proyecta la creación de una línea regular de vapores entre este pueblo y la capital, recibiendo inmediatamente la colaboración de sus íntimos amigos, los hermanos Tijero y Cordero, nacidos en aquel lugar. Venancio, el mayor de ellos, soltero y alcalde del pueblo, le anima en su intento y promete por el cargo apoyar toda empresa que suponga mejora para su ayuntamiento.

Don Juan organiza la sociedad que denomina *La Corconera*, a la que quiere dar carácter familiar, y de amistad íntima con el resto de los componentes. Por esta razón, interesa en ella, en primer lugar, al ingeniero don Felipe Sánchez Díaz, casado con la hija de doña Ascensión Gutiérrez Colomer, su hermana.

Interviene también como accionista otro parente, don Joaquín Bolado Ibarra, casado con la hermana de don Felipe. Don Joaquín, de elevada posición económica, llevaba el mayor paquete de acciones, pero tiempos después, por reveses inopacos de banca y bolsa, tuvo Gutiérrez Colomer que hacerse cargo de todas ellas, quedando por este motivo con mayoría absoluta. Este revés económico lo confirma en fecha 7 de junio de 1882 la venta ante el notario, don Urbano Agüero Ca-jigas, de varios locales de caza; en 17 del mismo mes y año una finca y el 7 de abril de 1887, el remate de fincas en el juzgado, tasadas en 53.738 pesetas, embargadas a don Joaquín Bolado para pago de deuda. (Fue alcalde de Santander en 1831.)

(*El Aviso*, 7-IV-1887.)

Don Alberto Gutiérrez Vélez Dosal es igualmente otro socio familiar, hermano de doña Francisca, esposa de don Juan. Este cuñado fue inseparable en sus negocios, como veremos más adelante.

Su hijo, don Enrique Gutiérrez G. Colomer, es nombrado representante de la empresa *Corconera*.

Fueron además accionistas el mencionado don Venancio Tijero, don Felipe Quintana, marqués de Robrero, también íntimo del organizador. Estaba por entonces el marqués entusiasmado de su *Magdalena* con su balneario, el proyectado *Hotel-Fonda*, la construcción por su cuenta de la

carretera de Miranda a la Magdalena (hoy Pérez Galdós), y le interesaba la colaboración de *La Corconera* para llevar público. Fue un pacto de amigos.

Otros socios, de los que ignoro su relación amistosa y cuantía de capital aportado, fueron don Leopoldo Pardo, don José María Aguirre y don José Pérez Carral (de Torrelavega).

(J. M. Gutiérrez Calderón, *Santander fin de Siglo*, año 1935, p. 27.)

Una vez constituida la Sociedad, don Juan Gutiérrez Colomer es nombrado Presidente del Consejo de Administración; don Felipe Sánchez Díaz, Ingeniero de la Empresa, y, por último, don Venancio Tijero, Director-Gerente.

Con calculada prudencia comienza *La Corconera* su organización, adquiriendo solamente dos barcos para con ellos aclarar la incógnita del éxito o fracaso. Se los bautiza con los nombres de *Corconera n.º 1* y *Corconera n.º 2*.

(*Boletín de Comercio*, 14-VI-1877.)

El Corconera n.º 1, había sido propiedad de don Eduardo López Dóriga, que le utilizaba como barco de recreo, con el nombre de *Matilde*. Fue reformado en los Talleres de San Martín. De veintiséis toneladas y con un cupo máximo de pasajeros, dado por la Comandancia de Marina, de noventa y siete.

El Corconera n.º 2, totalmente nuevo, comprado en Nantes y con la asignación fijada en ciento treinta pasajeros.

(*El Aviso, y B. de Comercio*, 12-VII-1877.)

INAUGURACION

A fines de junio, los dos vaporcitos se dirigen al muelle embarcadero para dar comienzo su servicio al público. Allí espera un numeroso grupo, que toman posiciones por asalto, apenas atracados a la escalera. Todos quieren ser testigos en el acontecimiento, como cosa nueva.

Por aquellas fechas, El Astillero de Guarnizo es el punto predilecto de afluencia de gentes, y elegido como uno de los pueblos más pintorescos de nuestras cercanías.

Aun no se conocía la excursión inigualable, con el maravilloso paisaje por el río Cubas, que sería descubierta diez años más tarde por *La Corconera*.

La comodidad del viaje en vapor era para aquellos santanderinos muy agradable y entretenida.

En este día de la inauguración, no cesaron de ir y venir los *Corconeras* repletos de personas de ambos性es y de todas las edades. El Sardinero estuvo igualmente concurrido que el Astillero.

Además de *La Corconera*, otros dos vapores de la competencia llamados *Empresa Santander* no cesaron de hacer viajes de ida y vuelta hasta bien entrada la noche. Y como para todos había, por si no fueran suficientes, llegaron también bastantes expedicionarios en esquifes, lanchas y algunos carruajes, y a pie, por la parte de la estación de Boo.

Se bailó en la fonda, en todos los rincones del pueblo, y en la Planchada se improvisó un baile con la música de la Casa de Caridad, que duró hasta la noche.

Al regreso, un forastero que acudió a la fiesta, comentaba en la popa del barco que le conducía a Santander, la grata impresión que le había producido el bonito efecto del Astillero, visto desde el *Lazareto* y mucho más, el que veía entonces del *Muelle* rielando sus luces sobre el agua cuando ya se acercaban al desembarcadero.

(*Boletín de Comercio*, 2-VII-1877.)

La prensa publicaba este comentario:

“Ha tenido lugar la inauguración de la línea de vapores entre esta ciudad y El Astillero, hoy, día 28 de junio.

Deseamos a la empresa el mejor éxito y que pueda realizar, sin inconvenientes, los laudables deseos que la han impulsado a acometer una especulación de tal naturaleza.

Como cosa nueva, El Astillero fue ayer el punto predilecto. Los expedicionarios venían de este nuevo servicio sumamente satisfechos.”

(*Boletín de Comercio*, 28-VI-1877.)

PRIMER CUADRO DE SERVICIOS

La Corconera

Línea de vapores entre Santander y el Astillero de Guarnizo.

Horas de servicio

Por las mañanas, salida de Santander a las 7, 8, 9, 10 y 12. Salidas del Astillero, a las mismas horas por otra *Corconera*, cruzándose ambas en mitad del trayecto. Por las tarde, salidas de los vapores a las mismas horas desde Santander y el Astillero, con el horario 2, 3, 5, 6, 7 y 8.

Precios de pasaje

1.^a clase: 2 reales. 2.^a clase: 1 real.

Abonos, el 25 % de rebaja. Transporte de efectos y servicio a domicilio: precio convencional.

El precio del flete, adelantado.

(*Boletín de Comercio*, 6-VII-1877.)

Durante este verano dicho cuadro de viajes y horas se duplicó en los extraordinarios.

Por las facilidades obtenidas para trasladarse al Astillero en los nuevos vapores, un domingo de agosto, a pesar de que toreó *Lagartijo* no cesaron los dos *Corconeras* de llevar y traer gente para acudir a la Planchada, donde era tal la afluencia de jóvenes con ganas de divertirse que se hicieron bailes improvisados con la actuación de unos músicos que habían venido de Torrelavega, alternando con los violines y guitarras de los ciegos. (*El Aviso*, 9-VII y 13-VIII-1877 y *El Boletín de Comercio*, 13-VIII-1877.)

En otro de aquellos viajes frente al muelle de la Monja, uno de los vapores arrolló a un bote que se cruzaba por delante, conduciendo a doce soldados, de los que iban a Cuba; se fue a pique la lancha, con los doce soldados que se refrescaron con el baño, hasta salir nadando hacia las escalellas del embarcadero.

Como el día estaba de aventuras militares, por la noche el fogonero del *Corconera n.º 1* sacó del agua, donde se había caído, a un demente que fue sargento y licenciado de Cuba, siendo trasladado al Hospital por carecer de albergue.

(*El Aviso*, 16-VIII-1877.)

POR ESTAS FECHAS, SOMO ERA UN PUEBLO CON ESCASAS COMUNICACIONES CON LA CIUDAD

Pocos se interesaron entonces en la capital por la noticia de estar finalizando las obras de la

carretera de Argoños al Puntal, hasta entonces intransitable.

Se arrojaron al aire voladores y se repartió entre los pobres pan, vino y limosnas y un edil del pueblo dijo: Con ello se acerca más fácilmente Santander a Santoña que por la carretera general, camino mucho más largo.

Y recordando “el parlante” la línea de vapores *La Corconera*, que tan cerca de Santander ha puesto al Astillero, con su servicio diario, continuó diciendo: Para ello es indispensable atravesar nuestra bahía y llegar por el *Puntal a Somo* si queremos imitarlos, pues lo que en algunos días del invierno podría retraer del viaje, en el resto del año servirá de agradable distracción para excursionistas y nativos. La excelentísima diputación está en el deber de favorecer esta empresa.

Poco tiempo después no fue la diputación quien resuelve el problema de unir por vía marítima a Somo con Santander.

La Corconera, sin subvención oficial alguna, se encarga de hacerlo realidad, construyendo primero un embarcadero en el arenal del Puntal y al año siguiente deja comunicados por mar, con sus barcos, a todos los pueblecitos de aquel Ayuntamiento.

(*El Boletín de Comercio*, 23-I-1877.)

Las obras finales de la carretera de Argoños al Puntal (tercer trozo) fueron subastadas al final de este año 1877 por la diputación y concedidas a don Martín Mendicuti, de Camargo, en 37.641 pesetas. (*El Boletín de Comercio*, 18-XII-1877.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1878

CUANDO DON ALFONSO Y DOÑA MERCEDES ERAN NOVIOS

Una vez enteradas las cortes del próximo enlace de *Alfonso XII* con su prima la infanta Mercedes, hija de los duques de Montpensier, dieron comienzo los preparativos.

(*Boletín de Comercio*, 6-VII-1877.)

Doscientos operarios se ocuparon en palacio de adornar los salones que debía habitar la futura reina.

Se doraron los techos, haciéndose los suelos de maderas finas, en sustitución de las baldosas anticuadas. Restauráronse preciosos muebles de gran mérito artístico.

A Francia se pidieron la cama de bronce y algunos tejidos de seda de Lyon.

(*Boletín de Comercio*, 19-XI-1877.)

La reina doña María Cristina y el rey don Francisco de Asís llegaron a Madrid para apadrinar a ambos nietos.

Por otra parte, los duques de Montpensier llegaban a Aranjuez con sus hijas doña Mercedes y doña Cristina, y al día siguiente don Alfonso visita a su prometida. Uno de los regalos a su futura esposa fue la corona, que contiene cinco mil brillantes, dieciséis de ocho quilates, y pesa veintiún onzas. Otro regalo fue un collar de perlas de extraordinario valor. (*Boletín de Comercio*, 18-I-1878.)

LA BODA ¡ VIVA LA MADRINA ! Y AL CURA QUE LOS CASO... UN BUEN REGALO

A las seis de la mañana del día 23 de enero, santo del rey, comenzaban a invadirse las calles de Madrid.

A las siete, las bandas y músicas recorren la capital tocando a diana.

Los balcones adornados con blasones, escudos, damascos y colgaduras están repletos de ocupantes.

Las tribunas cerca de palacio, calle Mayor, Prado y otros puntos se llenaron de damas elegantemente vestidas.

A las diez, las fuerzas del ejército de la capital y sus cantones forman en el trayecto.

A las diez y media, las músicas militares de la plaza de la Armería anuncian la salida de palacio de la regia comitiva. Son veintiocho carrozas conducidas por seis caballos con penachos de distintos colores en una y en otras, seguidas de varias escoltas de guardias del rey. La última, ocupada por el rey Alfonso y su augusta madre.

Seis carroajes a continuación para los jefes y alta servidumbre de palacio.

Los diputados de la nación esperan en el pórtico del congreso.

A las once llega la comitiva a la basílica de Atocha y a los cinco minutos de entrar su majestad, lo hacían también la futura reina doña Mercedes de Orleáns y Borbón; su madrina, la reina doña María Cristina; la princesa de Asturias; los padres de la novia, duques de Montpensier y condes de París.

Poco después se realizan los regios desposorios y bendijo la unión el patriarca de las Indias, al que el rey ha regalado el pectoral, cuyo valor se eleva a la enorme suma de "seis mil duros".

(*Boletín de Comercio*, 18-I-1878.)

Al terminar el acto, los reyes se dirigen a palacio por los paseos de Atocha, Botánico, Prado, Alcalá, Puerta del Sol, calle Mayor y Armería de Palacio.

Desde los balcones fueron arrojados coronas, flores, versos y palomas a su paso.

(*Boletín de Comercio*, 23-I-1878.)

DURA POCO LA FELICIDAD

Cinco meses después de la boda, el presidente del consejo de ministros comunica al pueblo:

"Desde la una y media de la madrugada se empezó a notar en S. M. la reina gran depresión de fuerzas, seguida poco después de abundantísimas evacuaciones de vientre en las cuales se observa considerable cantidad de sangre. Este accidente pone en gravísimo peligro la preciosa vida de su majestad." (*Boletín de Comercio*, 24-VI-1878.)

MERCEDES YA SE HA MUERTO...

Fue el día 26 de junio. S. M. la reina doña María de las Mercedes de Orleáns y Borbón ha muerto en lo más hermoso de su vida, cuando apenas había ceñido en sus sienes una corona, a los dos días de haber cumplido 18 años y a los cinco meses de haber unido su suerte al rey don Alfonso. El día de su cumpleaños recibió el santo viático.

El rey Alfonso, abrazado al cadáver de la que había sido su idolatrada esposa, no quería en manera alguna que le separasen de ella. Su dolor era tan intenso y era tal la excitación de que se hallaba poseído que costó gran trabajo arrancarle de allí. Sus más fieles servidores pudieron por fin conseguirlo, y el afligido monarca, derramando copiosas lágrimas, pronunció estas tiernísimas palabras que encierran todo un poema de amor y sentimiento: *Para qué habré conocido tanta felicidad.*

Efímero reinado, pero ahora comienza un segundo y eterno en el romance popular.

(*El Eco de la Montaña*, 25-VI-1878.)
(*Boletín de Comercio*, 26-VI-1878.)

¿DONDE VAS TRISTE DE TI?...

...A sufrir una nueva desgracia.

La reina María Cristina, madrina de su boda y abuela, fallece en su palacio del Havre a consecuencia de una enfermedad de vientre que venía padeciendo. A su España tan lejana regresaría poco tiempo después, junto a Mercedes... en El Escorial. (*Boletín de Comercio*, 24-VIII-1878.)

Don Alfonso guarda luto riguroso y se propone no salir este verano de la corte. Allí tomará baños con aguas de mar, que se le enviarán desde Santander, todos los días en barriles.

(*Boletín de Comercio*, 2-VIII-1878.)

Su estado merece la atención del Gobierno y se programa una visita por varias provincias para distraerle.

Durante esta ausencia, se comentan en corrillos y prensa las probabilidades de que el rey contraiga nuevo matrimonio con Cristina de Orleáns y Borbón, hermana de la reina Mercedes, su difunta esposa. (*Boletín de Comercio*, 10-IX-1878.)

La historia nos dice que se equivocaron los "casamenteros", pero acertaron el nombre.

Al regreso de su viaje triunfal por territorio nacional, el rey llega a Madrid, donde es recibido con entusiasmo, pero cerca de la plaza de la Villa, un individuo, confundido con la multitud que le aclamaba, disparó un tiro de pistola. Su majestad, que vio el fogonazo, acortó el paso del caballo y continuó tranquilamente, sin sufrir percance, en dirección a palacio.

El capitán general de Madrid, con la ayuda del pueblo, detuvo al agresor, que en sus declaraciones afirmó ser de oficio tonelero y de ideas "socialista internacionalista". Hacía cuatro días había venido desde Tarragona para cometer el delito que tenía premeditado.

Pasado un tiempo, fue condenado a muerte.

(*Boletín de Comercio*, 26-X-1878.)

C U B A

El dos de marzo, un día de júbilo en Santander, el repique de campanas anunció la confirmación oficial de la pacificación de Cuba. Los gigantones, una vez quitado el polvo en el ayuntamiento, recorren la ciudad, las colgaduras adornan los balcones y las bandas de música alegran las calles con sus marchas. ¡*La paz!* ¡*La soñada paz tan alabada en la prensa del día!*... Y en la otra página de alguna de estas publicaciones se relataban, contrariamente a lo expuesto, los ataques del cabecilla Maceo y Vicente García a pueblos y ejército. El primero embarca meses después para Estados Unidos; el segundo ¡no tiene prisa!

(*Boletín de Comercio*, 2-III-, 17-IV y 22-V-1878.)

Con este motivo se publica esta curiosa estadística de la guerra de Cuba:

Hasta el 1 de enero del año 1878:

Soldados que fallecieron en los hospitales	183.555
" " por heridas o accidentes.....	12.500
" licenciados mutilados o enfermos	37.726
" fusilados y enviados a <i>presidio</i>	2.486
 <i>Total bajas españolas</i>	 186.267
Bajas causadas al ejército cubano y otras	100.000
 	 286.000

(Boletín de Comercio, 24-V-1878.)

En junio el general Martínez Campos comunica en el congreso la "pacificación total de Cuba"; y según dicen los periódicos, esta vez, por fortuna, "completa", por lo que se procede a la repatriación. (Boletín de Comercio, 8-VI-1878.)

A Santander llega el *Gijón* con 814 soldados. Despues lo hizo el *A. López* con otros 994 licenciados. (Boletín de Comercio, 2-VIII-1878.)

Por setiembre habían regresado a la península *doce mil cuatrocientos treinta y cinco*.

(Boletín de Comercio, 14-IX-1878.)

EL COLERA ALARMA EN SANTANDER

El gobierno español, en vista del incremento que adquiere el cólera en Marruecos, adopta las mismas medidas sanitarias practicadas por Francia, Italia, Portugal e Inglaterra, para evitar que se propague en la península, hasta que el doctor Cortezo declara que en el hospital de la Princesa existen dos casos típicos de esta fiebre, y para más confirmación se descubren en la calle de Tetuán otros enfermos del mal. En Santander, por precaución, pues aun la plaga no ha dejado tarjeta, se fumiga en el Lazareto a las tropas licenciadas de Cuba, que conduce el vapor *Coruña*.

(Boletín de Comercio, 15-IX y 4-X-1878.)

LA CORCONERA

1878

INAUGURACION SOLEMNE EN ASTILLERO

A primera hora de la tarde, fines de mayo, salía para El Astillero el vapor *Corconera n.º 2*, atracado momentos antes frente al café Suizo, para recoger con más comodidad a los invitados.

Engalanado con guirnaldas de laurel y flores, conduciendo a su bordo comisionados de las corporaciones civiles, militares y eclesiásticas, representantes de prensa e invitados, para asistir a la inauguración de las obras de la escuela para niños y casa consistorial.

Dos botes de la goleta *Consuelo* eran llevados a remolque, transportando en ellos al comandante de Marina y comandante y oficiales de la mencionada goleta de guerra.

Al llegar a Pontejos, el viaje no continuó tan feliz para estos últimos, pues las nubes empezaron a descargar agua.

En Astillero, fueron recibidos con repique de campanas por el alcalde don Venancio Tijero, concejales y cura párroco. Embarcadero y carretera estaban adornados con gallardetes, perchas y follaje.

Como la lluvia molestaba demasiado, se activó la ceremonia de bendición.

A continuación, en la fonda del Cid, en la Planchada, de los señores Regatillo y Llaguno, se sirvió un *lunch* y al refrescar las gargantas de los invitados se aliviaron un poco de la humedad exterior proporcionada por la lluvia, adherida a los trajes de los excursionistas.

El alcalde, dando por terminada la fiesta, se dirigió con la comitiva hacia el *Corconera n.º 2*, cuya empresa mereció los elogios y simpatías de

todos, expresando don Venancio el agradecimiento del Astillero por el aumento considerable de tráfico, conseguido gracias a la regularidad en los viajes de esta nueva línea de barcos en el año escaso que lleva de servicio.

Desde el vapor se dieron vivas, que el estómago después de comer siempre se invade de optimismo, mientras que desde la Planchada se disparaban cañonazos y en el aire hacían explosión los cohetes.

Como nota final y curiosa diremos lo que un invitado fisgón leyó en el anuncio pegado al cristal de la puerta de entrada a la fonda del Cid: Esta fonda ha establecido para el público mesa redonda de doce a dos de la tarde, a diez reales cuberto, compuesto de: sopa, dos cocidos, principio, postres, pan y vino. (*Boletín de Comercio*, 30-V-1878.)

TRAGEDIA EN EL CANTABRICO

El 20 de abril, sábado de Gloria, con día sereno, zarparon de Santander a las cinco de la madrugada 23 lanchas mayores, y barquías y una trainera, además de varias otras embarcaciones cuyo número y circunstancias se ignoran.

A las diez empezó a revolverse el tiempo cuando los pescadores se dedicaban a la recogida de las sardinas atrapadas en sus redes y los patrones comenzaron a temer, pero venía el viento Sur tan rápido que no dio tiempo a más pensamientos, desencadenándose una infernal galerna que enfureció las aguas.

Las embarcaciones quedaron dispersadas y otras destruidas, impulsadas por el huracán con-

tra los arrecifes de la costa, cuando estaban situadas entre el N. O. del Cabo Mayor y el frente de Suances.

Hacia las cuatro de la tarde llegaron al puerto las primeras lanchas que se habían salvado del naufragio y momentos después los supervivientes comunicaban en el muelle al pueblo pescador la noticia del trágico fin de sus compañeros que fue recibida con agudos gritos de dolor por las madres, esposas y huérfanos.

Se perdieron seis embarcaciones y el número total de ahogados fueron 121 hombres correspondiendo 52 a la capital santanderina y el resto repartido entre los puertos de la provincia. (En Vizcaya, el total de muertos ascendió a 151.)

La Corconera se suscribe con mil reales de vellón para las familias de las víctimas.

(*Boletín de Comercio*, 24-IV-1878.)

TERCER VAPOR: CORCONERA N.^o 3

El 10 de junio llega de Nantes a nuestro puerto otro de los vapores que allí se construyen para la empresa, situándose en uno de los lados del *wharf de la monja*. Es un elegantísimo modelo que, a partir de este momento, se denominará *Corconera n.^o 3*. Su fuerza es de cuarenta y cinco caballos. Mide 22 metros de largo, 4 de manga, 3 de puntal y podrá conducir cerca de 300 pasajeros.

La maquinita que lleva instalada produce un haz de luz eléctrica para alumbrar a distancia de 1.500 metros y poder observar por este medio *los objetos que se presentan de noche por delante de la proa*. Es sinceramente conveniente y ha costado a la empresa una *cantidad respetable*.

Por la tarde, hizo su viaje de estreno rumbo al Astillero, conduciendo gran número de amigos de la sociedad.

Su marcha probada en la bahía fue de 14 nudos. Tiene dos cámaras, una a proa para 60 viajeros y otra a popa de 40, cómodamente sentados.

(*Boletín de Comercio*, 10-VI-1878.)

Por la noche, encendió su luz eléctrica, situándose frente al Muelle, iluminando primero con la natural y luego con reflejos de distintos colores una parte de la bahía y gran extensión de edificaciones, donde, y desde los balcones, asomados los vecinos, lo contemplaron haciendo elogios del progreso de este servicio. Y como la novedad o traje nuevo a todos nos gusta lucirlo...

(*Boletín de Comercio*, 1-VII-1878.)

Llega a los pocos días en el vapor correo *Ciudad Condal* el general Jovellar y con el *Corconera n.^o 3* van a recibirlo el señor gobernador, co-

mandante de Marina, comisión de comercio y representante de la casa A. López, trasladándole en el nuevo vapor al muelle de Calderón, donde le esperaba el resto de autoridades e inmenso gentío, atraídos por el deseo de contemplar al distinguido caudillo que ha dado días de gloria a su patria. En esta ocasión se consideraban como pacificadores de Cuba a Jovellar y Martínez Campos. El primero, extirmando el cáncer que ha corroído aquella administración y el segundo, combatiendo a los filibusteros.

(*Boletín de Comercio*, 5-VII-1878.)

Fue una pena que no hubiera llegado unos días después para que el recibimiento hubiera sido con doble estreno por parte de *La Corconera*. Efectivamente, el 20 de junio se inauguraba el embarcadero de esta empresa, construído en el muelle de Calderón, y que será en los sucesivos años de su existencia punto central de distribución de sus barcos hacia los distintos lugares de la bahía.

(*Boletín de Comercio*, 20-VII-1878.)

Tuvo más suerte, pisándolo recién estrenado, el potentado naviero don Antonio López y su hijo Claudio que llegaron de Comillas, y embarcando en un *Corconera* visitaron a los barcos-correos de su empresa *Ciudad Condal*, *Comillas* y *Guipúzcoa*, surtos en el puerto.

(*Boletín de Comercio*, 17-X-1878.)

Los *Corconera 1, 2 y 3* no cesaron de hacer viajes durante aquel verano al Astillero, tan repletos de gente para transportar a los miles de personas, que fue preciso llevar pinazas a remolque para mayor cabida de pasajeros.

La número tres, con motivo de la inauguración en Astillero de la fonda de los Vapores de don Manuel Goyechea, estuvo a disposición de los invitados, y en el viaje de regreso bullían las calderas... de los estómagos repletos de combustible y se vieron varias "merluzas" tiradas en cubierta.

(*Boletín de Comercio*, 24-VI-1878.)

Por este gran movimiento de personajes que comprendían todas las clases sociales, el *muelle de la Corconera* estaba siempre animadísimo, viendo embarcar y desembarcar a los pasajeros, a su regreso de los bailes, romerías y excursiones.

Fueron tales las aglomeraciones en ciertas horas punta en los vapores, que un escritor publicaba en *Ecos de la Montaña* este humorístico suelto:

Receta para adelgazar. Por si alguno de nuestros lectores tiene cuarenta o cincuenta libras de sobra y quiere desembarazarse de ellas, vamos a dar aquí una receta infalible contra la obesidad. Es un remedio barato y de fácil ejecución. Allá va:

Se espera a que llegue un domingo o cualquier otro feriado. Una vez en ese día, el paciente se

dirige al muelle, entre dos y media y tres de la tarde, y toma un par de reales o un solo real “de Corconera”. En seguida se deja llevar suavemente al Astillero aunque maldita cosa tenga que hacer allí.

Al desembarcar en aquel punto empezará ya a sentir los efectos del específico: pero es preciso, para completar la cura, quedarse allá hasta las seis y en esta hora cabalística volver a tomar otra dosis “de Corconera” en sentido inverso, es decir, de regreso a Santander.

El paciente sentirá entonces durante el camino algo semejante al aplastamiento de la aceituna bajo la prensa. Tal vez sude el “kilo” por todos los poros. Tal vez le crujan los huesos, pero no hay que hacer caso: esos síntomas indican que la cura toca a su fin.

En efecto, la más voluminosa mole no resiste aquellos treinta y cinco minutos de “alta presión”.

Al desembarcar en Santander el paciente pue de mirarse a cualquier espejo con entera confianza porque, si ha tenido la suerte de no echar los hígados por la boca, de seguro se encuentra más airoso y esbelto que una cimbradora ceña.

¿Preguntan ustedes que dónde se queda la gordura, suprimida por eficaz tratamiento?

¡Se la llevan los codos de los compañeros de viaje!

(*El Eco de la Montaña*, 13-VI-1878.)

FIN DE FIESTA

Como final de ellas, el Club de Regatas organizó una de traineras, corridas de gansos, cuñas y cierta comparsa de “chinos”, que hicieron reír mucho a los espectadores. Luego, anochecido, fuegos artificiales, indispensable espectáculo para chicos y grandes, deleitados todos al contemplar la quema del “castillo”, sosteniendo rudo combate con dos de los vaporcitos.

(*Boletín de Comercio*, 30-VII-1878.)

SIEMPRE LO VIEJO ES CARO.

SUSTO EN LA CORCONERA N.^o 1 (MATILDE)

Salió del Astillero como siempre con el completo de pasajeros. Una vez rebasado el Lazareto se oyó una fuerte detonación que impresionó al

pasaje y le llenó de incertidumbre. Arrojándose con excesiva precipitación dos individuos al agua, se cayó un tercero que no sabía nadar y se lo llevó la corriente, igual que a sus compañeros de desgracia.

A la voz “in mente” de salvase el que pueda, cada cual pensaba en lo que debía hacer para librarse del peligro, en medio del aturdimiento que producía la nerviosidad de las mujeres, entre las que hubo algunos desmayos.

El patrón del vapor puso inmediatamente rumbo hacia tierra, mientras sus ayudantes retiraban los fuegos del horno para evitar el peligro de explosión de la caldera por rotura de un tubo. Al quedar sin movimiento, fue remolcada por el *Corconera*, n.^o 2 hasta el muelle, para la colocación de un tubo nuevo, con el retraso consiguiente.

Lo raro es que el pasajero que cayó al agua y no sabía nadar fue arrastrado, sosteniéndose a flote haciendo *el muerto* hasta quedar en seco, en un arenal, donde fue recogido por una lancha que lo condujo de nuevo al vapor *Corconera*.

De los dos que se arrojaron al mar, uno ganó tierra a nado y el otro se embarcó luego en una lancha en la que vino a Santander...

(*Boletín de Comercio*, 27-VIII-1878.)

POR FIN DE TEMPORADA, COMILONA

Para conmemorar el éxito del movimiento e importancia dado al Astillero por la empresa *La Corconera*, se reúnen los principales “actores” en la fonda de los Vapores.

Salieron todos los concurrentes en el *Corconera* 3, a las doce. La comida, servida con el esmero y gusto con que lo hacía siempre, fue espléndida y se pronunciaron elocuentes y oportunos discursos sin mencionar el agua, que de ésta ya estaban hartos los veteranos marineros.

El diplomático y propagandístico brindis que dedicó a los representantes de prensa uno de los empresarios, fue contestado por otro de éstos, deseando siguieran siendo tan gratos los servicios que la *Corconera* ha de proporcionar en un futuro a los pueblos ribereños de la bahía, y como todo lo que sea propaganda vale, otras muchas gracias devolvió la empresa y ¡hasta el año que viene cuando pases hoja! (Boletín de Comercio, 17-IX-1878.)

NOTICIAS DE LA CIUDAD

1879

LA INFANTA PILAR

Que con sus hermanas doña Eulalia y doña Paz acompañaron a Isabel II en su regreso de Francia a Santander el año 1876, y que tantas simpatías se granjeó por su carácter comunicativo, falleció el día 5 de agosto en Escoriaza, según comunica el gobernador don Ricardo Villalba.

Había nacido el 4 de junio de 1861 y era la hermana siguiente a don Alfonso XII.

Su cadáver recibió sepultura en el panteón de infantes del Escorial, y al regresar el día 7 un coche que conducía a la familia real a San Ildefonso, volcó en el sitio llamado "las Siete Revueltas" por la rotura de un eje, resultando herido el rey don Alfonso con una pequeña dislocación en un brazo y recibiendo parecida lesión el general Echagüe que formaba parte del acompañamiento.

(*Boletín de Comercio*, 6, 7 y 8-VIII-1879.)

REPRESENTACION MONTAÑESA EN LA SEGUNDA BODA DE ALFONSO XII

Se efectúa la petición de mano en el mes de agosto de la archiduquesa doña María Cristina de Habsburgo y Lorena.

La primera entrevista de los novios fue en el sur de Francia y como a veces el dicho popular *las cosas de palacio...* falla, en 28 de noviembre se celebró la real boda.

A los pocos días, el rey encarga de formar nuevo gobierno a Cánovas del Castillo, que lo hace con Romero Robledo en gobernación.

(*Boletín de Comercio*, 24-VIII, 29-XI y 9-XII-1879.)

En Santander han sido designados don Vicente Aparicio, don Manuel Polanco, don Arturo Pombo y don Belisario de la Cárcoba diputados provinciales para felicitar en nombre de la Excmo Diputación al rey Alfonso XII con motivo de su enlace.

(*El Aviso*, 27-XI-1879.)

PARA LA SIEMPRE INQUIETA CUBA

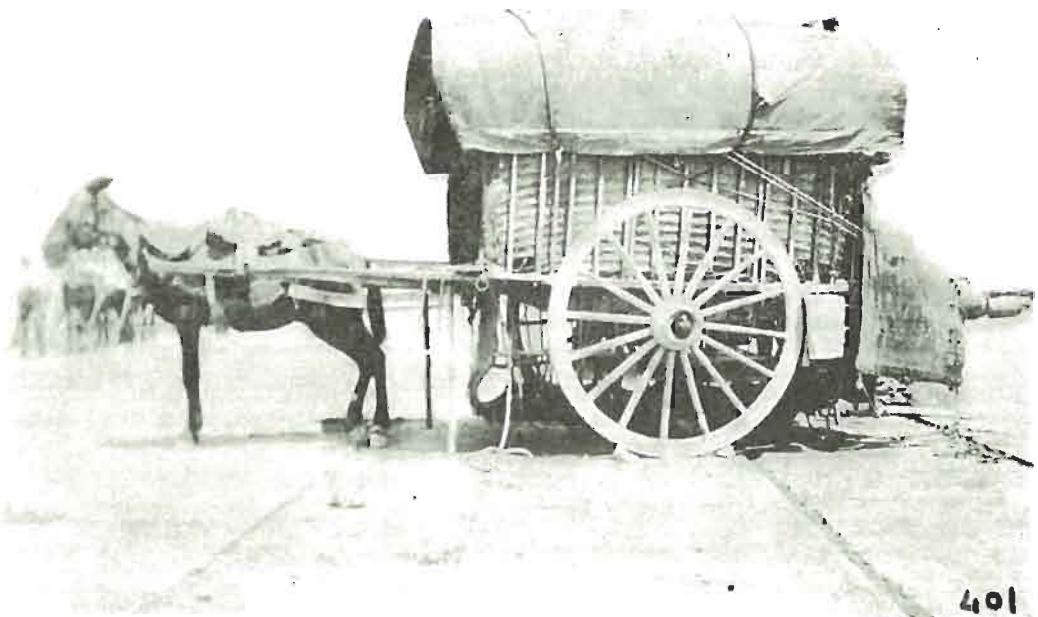
Comienzan a salir en diferentes correos fuerzas militares. De Santander, mil quinientos de los que les "ha tocado".

El año anterior se celebró la total pacificación con repique de campanas.

(*Boletín de Comercio*, 15-IX-1879.)

LAS HARINAS DE CASTILLA

Una de las actividades más importantes que daban gran incremento a los transportes marítimos en Santander fue la exportación a Cuba de las harinas de trigo procedentes de Castilla en cuya región tenían instaladas sus fábricas algunas firmas comerciales santanderinas, siendo muy nombradas entre aquellas las denominadas "Zoila", "Martinica" y "Santa Isabel", establecidas en Palencia.



Descanso después del embarque.

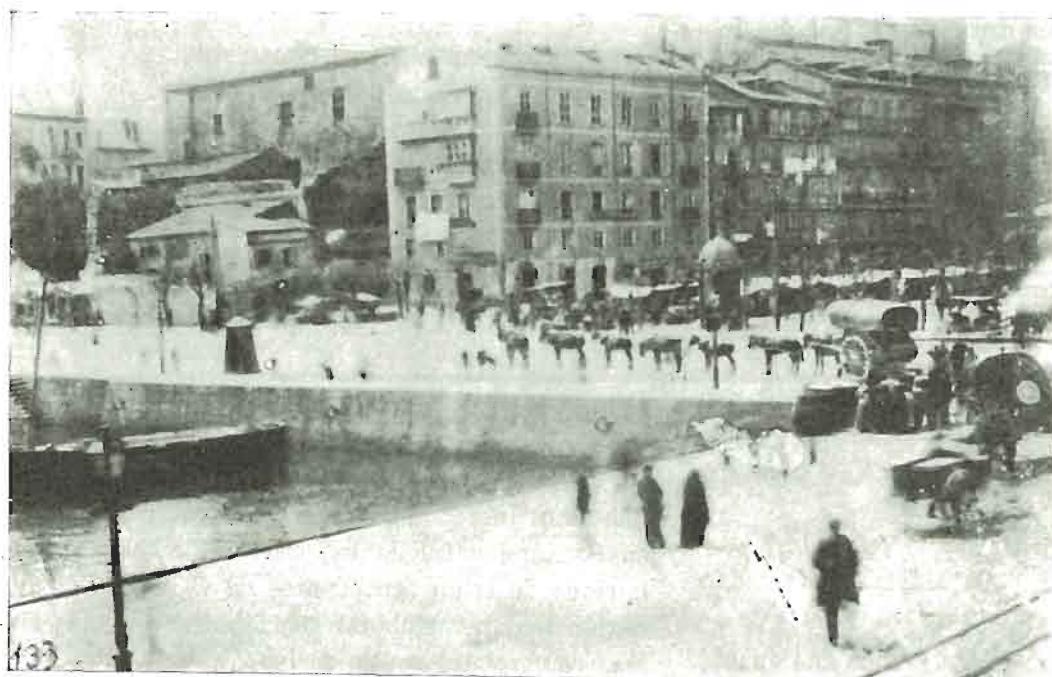
401

Estas harinas eran transportadas en carretones, impulsados por reatas de seis a ocho caballerías, que generalmente eran mulas, carretera adelante, hasta los muelles de nuestro puerto donde embarcaban rumbo a América.

Fueron muchos los montañeses interesados en el comercio de exportación con nuestras posesiones de ultramar, particularmente en el mencionado de harinas, que adquirió máxima importancia,

estableciéndose para dichas operaciones, en este año 1879, un "depósito de comercio" en nuestra plaza como garantía oficial de su cometido, cubriendo las formalidades y fianza exigidas por el gobierno los señores: Don Angel B. Pérez, don Juan Pombo, don Juan Gutiérrez Colomer, don Antonio Cabrero, hijos de Porrúa, don Matías Mowinkel, don Manuel G. del Corral y otros.

(*El Aviso*, 23- IX-1879.)



Carretón que transportaba harinas desde Castilla a nuestro puerto, a su paso por la Dársena, de camino hacia «tan lejanas» tierras.

LA CORCONERA

1879

LA PRIMERA BAJA

Regresa de Madrid el alcalde del Astillero y gerente de la *Corconera*, don Venancio Tijero Cordero, donde le ha sorprendido una enfermedad, falleciendo el 28 de mayo en su pueblo natal. El periódico daba la noticia con este elogio final:

Fue alcalde ejemplar y entre los beneficios que proporcionó a su Astillero fue conseguir, por su mediación con don Juan Gutiérrez Colomer, el establecimiento de la línea de vapores de utilidad y recreo llamada *La Corconera*.

La empresa, en memoria y agradecimiento a su interés en favor de *La Corconera*, nombró gerente a su hermano don Tomás.

(*Boletín de Comercio*, 3-IV y 28-V-1879.)

AVANTE A TODA MAQUINA

Cumplimentado su objetivo número uno, línea de Astillero, *La Corconera* emprende la etapa número dos: comunicar también desde el muelle de Santander con Pedreña y Puntal, ampliando este servicio a la playa de la Magdalena.

EL CUARTO CORCONERA, ANADE O PATO

Para esta mejora se precisa la llegada de Nantes de otro barco allí encargado. Tan deseada fecha tiene lugar el 14 de junio y son muchos los curiosos que acuden a ver sus elegantes formas,

junto al muelle de la Monja. Lleva tambores a los costados que defienden las aletas, productoras, al girar, de su movimiento. Tiene muy poco calo, cualidad esencial para la labor que se le asigna en aquellos lugares. (*Boletín de Comercio*, 14-VI-1879.)

Se le denominó *Corconera* n.º 4 (el de ruedas).

De este *Corconera* hablará don José María de Pereda en su obra *Nubes de estío*.

Otros muchos periodistas mencionan al *Corconera* n.º 4 en sus escritos durante fechas sucesivas.

En estos años actuales, don José Simón Cabarga, cronista oficial de Santander, a quien tanto debemos los amantes de la Tierruca por sus acertadas investigaciones y bellos escritos sobre la historia de Santander, recuerda al *Corconera* n.º 4 de esta forma:

“Aguas arriba por el Cubas, hasta donde la marea permitiese, a bordo del famosísimo *Corconera* n.º 4, genial creación de Gutiérrez Colomer y que Pereda inmortalizó con el nombre de *Los pitorras* en *Nubes de estío*. Claro que eran excursiones de cupo limitado, propias para la exhibición de la “crema” o de la “high life”, como entonces se decía, que iba allá no de trapío, sino bien apersonada y a cotillear lo suyo. Gutiérrez Colomer inventó esa costumbre social allá por el año 1886, si no es de todo infiel nuestra memoria, y para ello botó al agua aquel pimpante *Corconera* de vapor con ruedas y erecta chimenea. El *Corconera* n.º 4 era un lindo juguete sobre las aguas de la bahía.”

(*Hoja del Lunes*, Glosa, por J. Simón Cabarga, 2-XI-1970.)

INAUGURACION DEL CORCONERA N.^o 4
(EL DE RUEDAS) Y DE LAS NUEVAS
RUTAS A PEDREÑA, PUNTAL
Y MAGDALENA

“El 22 de junio, a las cuatro y media de la tarde, salió del muelle el precioso vaporcito *Corconera n.^o 4*, con el objeto de hacer una expedición inaugural de prueba por nuestra bahía, habiendo sido invitadas al efecto varias personas, que pueden decir con verdad que hicieron un verdadero viaje de placer.

Partiendo del muelle, se dirigió a la Magdalena, de allí al Puntal y luego Pedreña, deslizándose después por toda la costa sur de la bahía, para entrar en la ría de Tijero, llegando hasta el punto de ese nombre de donde regresaron, deteniéndose como una hora en Astillero.

Expedición magnífica, enviable, de esas que se harían a cada momento deleitosamente, si hubiera ocasión para ello. Y como a lo hermoso del viaje, en una tarde placentera y en vaporcito tan elegante como seguro y cómodo, se unía la galantería de los señores empresarios que obsequiaron con un espléndido refresco a los convidados, pueden decir los excursionistas si exageramos al calificar de viaje de placer la expedición del domingo.

De los pueblecillos por donde el vapor pasa o en los que se detenía salía la gente admirada al verle, lo que no tiene nada de particular, pues es el primer buque de su clase que había visitado sus playas.”

(*Boletín de Comercio*, 24-VI-1879.)

HORARIO QUE EMPEZO A REGIR EN LOS DIAS SIGUIENTES INCLUYENDO POR PRIMERA VEZ A PEDREÑA, PUNTAL Y MAGDALENA

SALIDAS	MAÑANA	TARDE
Santander-Astillero	8,15-11	2-4-5,30
A Magdalena-Pdreña y Puntal	7-9-11,30	1,30-3,30
Magdalena, temporada veraniega, cada media hora.		

(*Boletín de Comercio*, 11-X-1879.)

La exactitud en el cumplimiento de estos servicios por *La Corconera* inclinó hacia ella la predilección del público, desapareciendo en estos años los pequeños restos de la competencia en el transporte de bahía.

Se hace notorio el beneficio a estos pueblos. A los pocos días de unidos aquellos puntos con Santander, el conocido cochero Matías Pérez establece en Pedreña un servicio de carruajes, en combinación con los vapores, a varios puntos de Trasmiera.

(*El Aviso*, 15-VII-1879.)

LA MAGDALENA

Nuevo establecimiento balneario y gran hotel-restaurante propiedad de don Felipe Quintana, marqués de Roblero.

(Quedó abierto al público el 1 de agosto del año anterior, pero *La Corconera* no comienza su servicio hasta la actual temporada 1879.)

(*Boletín de Comercio*, 3-VIII-1878.)



Al fondo la carretera construida por el marqués de Roblero.

Por iniciativa del opulento marqués y gracias a su voluntad enérgica y perseverante, están transformándose en bello y atractivo centro balneario, con una espaciosa y limpia playa para los baños de ola, aquellos vastos arenales con terreno accidentado de la Magdalena.

Para facilitar la llegada de carrozales, ha construído por su cuenta una carretera que, partiendo del alto de Miranda, termina en el punto conocido por el cañón, próximo a los baños, con dos aceras para que sirva de paseo (hoy de Pérez Galdós).

(*Boletín de Comercio*, 6-IX-1877.)

COLABORACION DE "LA CORCONERA"

A los medios de locomoción conocidos, se ha añadido este año un servicio de seguros y cómodos vapores, que hacen viajes de media en media hora desde el muelle de Calderón a la misma playa, donde se ha construido para el desembarco una sólida escollera con un magnífico muelle flotante de hierro.

La empresa establece viajes extraordinarios cuando se precisen para fiestas. El precio es de un real en primera clase y medio real en segunda.

Con motivo de la inauguración, el señor marqués de Robrero organizó una quema de fuegos artificiales, "para que todos los asistentes pasen un buen rato".

(*Boletín de Comercio*, 21-IX-1878.)

COMO ERAN ESTAS INSTALACIONES

La galería de baños es hermosa y puede competir, por su magnífica construcción, con las más

reputadas de su clase en el extranjero, con la ventaja de su inigualable situación topográfica.

Está dotada de dos grandes depósitos de aguas, una dulce y otra salada, y la caldera de vapor correspondiente.

La belleza de la galería es lo más admirable. Mide ochenta metros y está construida sobre un solado nuevo de escollera. Tiene sesenta cuartos para los bañistas y dieciocho bañeras. Estas habitaciones, con magníficas pilas de mármol, tienen al efecto *cuatro llaves para las aguas frías y calientes, dulces y saladas con sus correspondientes cañerías* cada pila; una excelente sección de hidroterapia *con los aparatos más perfeccionados hasta el día*, y otro "escocés" de ducha con grifos de agua caliente y fría, *según deseo del bañista*.

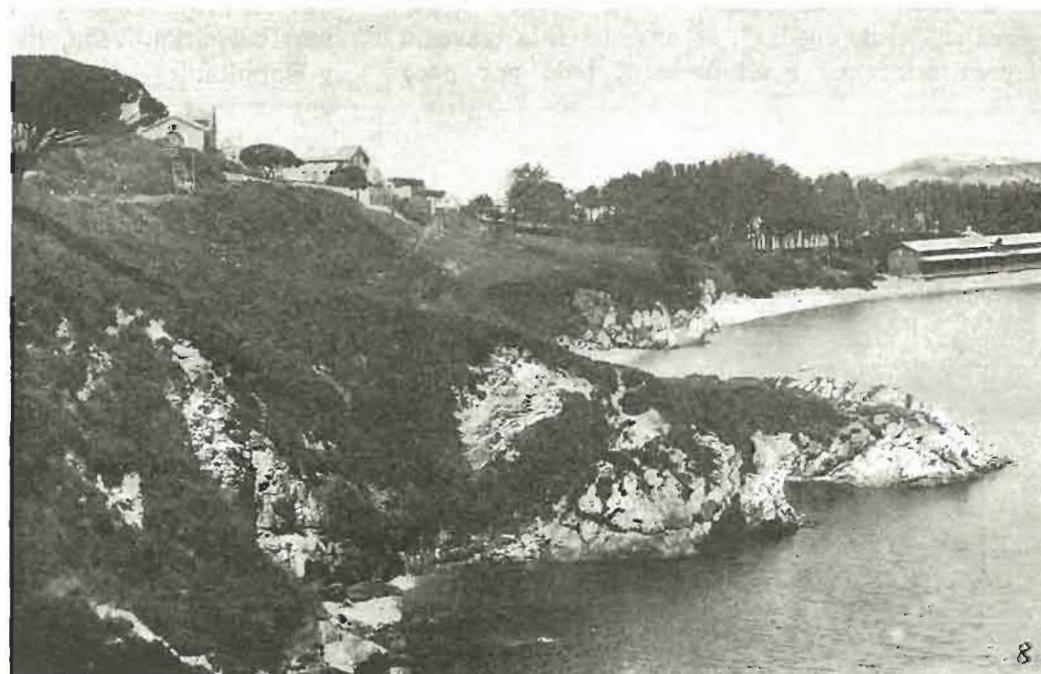
La fonda. Independientemente de esta gran galería de baños, se ha construido un edificio sencillo y elegante, compuesto de planta baja y tres pisos. Mide 144 metros de frente por 45 de fondo.

En la planta baja está el comedor principal y dos más pequeños para grupos particulares. Oficina de administración, cocinas y un local para despacho de refrescos.

Espaciosos salones en el primer piso, con trece cómodas habitaciones. La segunda planta, con veintiuna.

En el tercero, cinco habitaciones y una sala grande para la servidumbre, *en la que pueden colocarse cincuenta camas*.

El café-restaurant, situado en la planta baja, con su cocina y servicios que actúa totalmente independiente de los correspondientes a la fonda.



Vista del balneario de la Magdalena y entre árboles el hotel.



Hotel y Restaurant de la Magdalena.

Al final del balneario, la pequeña edificación para servicio permanente de baños.

En el espacioso terreno, comprendido entre los dos edificios, dedicado a jardines, se han colocado elegantes mesitas donde se sirve toda clase de repostería y refrescos.

(*Boletín de Comercio*, 22-VI-1878 y 29-VI-1879.)

AL PUNTAL DE ROMERIA ¡ LA VIRGEN DE LATAS !

Por primera vez, los romeros van en la Corconera a tan renombrada fiesta.

Desde las primeras horas de la mañana mostró el sol sus esplendorosos rayos, y por ello fue mucha la animación de gente que se dirigía por el muelle hacia el lugar de embarque en el vapor que tenía dispuesto la empresa para ser trasladados al Puntal de Somo, donde todos los años, como es costumbre, se celebra esta gran romería.

El baile alrededor de la "ermita" estuvo más animado que en años anteriores, por las facilidades del viaje, y al anochecer regresaron los romeros en "el de ruedas", entonando en la travesía alegres canciones montañesas..., todo por poco

dinero, dos reales en "primera" y un real en "segunda".
(*El Aviso*, 9-IX-1879.)

AL ASTILLERO EN CORCONERA PARA OIR BUENA MUSICA

A mediado de agosto, en la fonda de los Vapores dio un magnífico concierto el sexteto que dirige el eminentísimo violinista, señor Fortuny.

Hubo concurrencia, gracias a las facilidades que la empresa de los vapores proporcionó para el traslado y regreso a las horas convenientes.

(*Boletín de Comercio*, 18-VIII-1879.)

Y PARA LOS QUE NO LES GUSTA PASAR EL CHARCO...

En el casino del Sardinero fueron favorecidos con un gran concierto por los reputados profesores Ibarguren, Villa, Beltrán, Espinosa, Carvajal y Enguita.
(*El Aviso*, 10-VII-1879.)

NOTICIAS DE LA CIUDAD
1880

LA ESTATUA DE VELARDE. INAUGURACION

Tuvo lugar el 2 de mayo de 1880 en la plaza que se llamó de la dársena por haberlo sido aquel sitio, hasta que se terraplenó en 1861, muy aceleradamente por la llegada de la reina Isabel II, denominándola por este acontecimiento *Plaza de Velarde*.

La inauguración se hizo en medio de una gran concurrencia, hallándose los balcones de las casas inmediatas con elegantes colgaduras y los alrededores de la plaza con banderolas y guirnaldas de distintos colores.

A las 11 de la mañana llegó a la plaza el gobernador civil, el señor obispo, don Vicente Calvo y Valero, autoridades y familiares de Velarde.

El gobernador, acompañado del escultor don Elías Martín, autor de la efigie, tiró del cordón a que estaban sujetas dos grandes banderas, la nacional y la de Santander, quedando descubierto el monumento.

A continuación se dijo una misa, tocando durante la ceremonia la banda de música del regimiento de Luzón.

Por la noche hubo iluminación vistosísima y se colocó un kiosko para tocar, alternando varias bandas.

Después de la inauguración de la estatua, se dejaban colocados el 29 de setiembre los bajorrelieves, hechos, como la efigie, en la renombrada fundición de Trubia, dándose con esto por terminadas las obras de manera definitiva.

(*El Aviso*, 25-IX-1880 y *B. de Comercio*, 4-V-1880.)

HISTORIA DE LA ESTATUA

Partió la idea del pintor Esteban Aparicio, que inició una suscripción y consiguió del gobierno una real orden para que se fundiese la estatua en la fábrica nacional de Sevilla, facilitando el bronce de cañones inservibles.

Se formó una primitiva comisión presidida por don Cornelio Escalante, encargándose del proyecto el famoso escultor señor Piquer, que hizo planos y bocetos del pedestal, estatua y bajorrelieves con la dirección del arquitecto montañés don Manuel Gutiérrez. Al señor Piquer le sorprendió la muerte y sólo pudo dejar terminadas en 31 de diciembre de 1864 las obras de cimentación y pedestal.

Surgen dificultades sobre los planos del fallecido artista, pasan los años y el solitario pedestal sigue esperando a su inquilino.

(*Boletín de Comercio*, 2-V-1880.)

En 1875, once años después, comienza de nuevo a tomarse algún empeño en finalizar la obra.

Don Sinforoso Quintanilla consigue de la diputación "veinte mil reales".

(*Boletín de Comercio*, 10-VI-1875.)

En 1876, se espera que gracias a la iniciativa del gobernador, don Francisco Camuño, pronto coronará la estatua del inmortal Velarde el pedestal que existe hace algunos años en la plaza de la Dársena. (Boletín de Comercio, 26-VII-1876.)

En 1877, por real orden, el Ferrocarril destina veinticuatro mil trescientas setenta y dos pesetas para tan esperada obra, a las que se suman veinte mil reales del ayuntamiento y otros dieciocho mil del comercio santanderino.

(*Boletín de Comercio*, 11-VI-1877.)

El nuevo escultor de la figura y de los bajorelieves es don Elías Martín, afamado artista de la Academia de Bellas Artes.

La valla alegórica que circunda el pedestal se construyó en los talleres de don Justo Colongues.

El presidente de la última junta que consiguió

inaugurarla fue el gobernador don Ricardo Vilalba.

Pesa la estatua 4.341 kilos. El monumento mide 9,50 metros de altura. En un lado se lee "Velarde - Dos de Mayo - 1808", y en el otro, "Santander a la gloria del héroe - 1880".

Puede calcularse el total de los gastos de la obra en doscientos veinte mil reales vellón, sin contar el bronce cedido por el gobierno.

(*El Correo de Cantabria*, 2-V-1894.)

En este año de la inauguración cumplió la base de la estatua sus quince años largos en solitario.

HISTORIA GRAFICA DE LA ESTATUA



En 1864 colocaron la base en la plaza de la Dársena y durante muchos años permanece solitaria, esperando la llegada del «inquilino».



2 de Mayo de 1880, fecha oficial de inauguración de la estatua del héroe, en la plaza de la Dársena que desde ahora se llamará Plaza de Velarde. Al fondo la calle de la Ribera.



En 1903, el día 2 de Mayo fecha del centenario, el pueblo santanderino tributó un gran homenaje al héroe montañés.



Por precisar el terreno donde estaba emplazada, para construir el nuevo edificio de correos, «el señor casero» le desahucia y traslada al centro de la plaza de la Libertad; contra las protestas de un grupo montañés, capitaneado por el populísimo don Ángel Basave.



El defensor de Velarde y su protegido visitan en la redacción de «El Cantábrico» al director, don José Estrañí, para recabar su ayuda en favor de la campaña emprendida y de la que el valiente artillero no entiende ¡ni pum!... aunque, al parecer, por su ademán expone de manera enérgica la protesta.
(Composición fotográfica.)

Posteriormente al incendio de la ciudad, Velarde, cañón y "base", son transportados por tercera vez a su nuevo domicilio en la plaza Porticada el 27 de junio de 1947, pero breve tiempo, porque el voluminoso inquilino y pertrechos que le

acompañan desentonan en tan reducido cuadrilátero.

(Desconocemos la existencia de ilustración gráfica.)



Es trasladado por cuarta vez a la Avenida de Alfonso XIII donde parece fue de su agrado tan entretenido, soleado y amplio lugar, pródigo en recuerdos de su cercano primer domicilio. Aquí continúa en la actualidad mientras no vuelva a intervenir otro «casero» con influencia.

**DOS ERRORES:
LA MORADA Y "EL PINO DE VELARDE"**

Durante mucho tiempo se dio crédito a la versión que señalaba el nacimiento de don Pedro Velarde como efectuado en la casa solariega fundada en Muriedas por don Juan de la Puente Castejón, abuelo materno del glorioso capitán montañés, pero fue erróneo este señalado lugar, ya que la casa donde vio la luz el héroe del 2 de Mayo, está situada próxima a ella, con modestos interiores y sencilla arquitectura.

El error se debe, sin duda, a la existencia de un pino que plantó Velarde junto a su morada y que fue derribado por un huracán en primeros de diciembre de 1876; fue sustituido por otro plantado en años posteriores por manos desconocidas, enfrente de aquellas edificaciones y en el interior de la finca.

Este pino sustituto ha sido motivo, como decíamos, de la posterior confusión.

(*El Aviso*, 5-XII-1876 y *Nuevo Mundo*, 30-IV-1908.)



En primer término el pino que no plantó Velarde y casa solarega de su abuelo donde no nació don Pedro, que lo hizo en otra situada en la parte posterior del edificio más bajo.



Junto a la finca anterior se encuentra esta modesta vivienda donde nació el héroe.

LAS AMAS DE CRIA MONTAÑESAS, PROVEEDORAS DE LA CASA REAL

Llega a Santander una comisión nombrada por su majestad el rey para elegir amas de lactancia. Se hospedó en la fonda de la viuda de Redón, en la calle de Atarazanas, n.º 3, inaugurada en 1876. Estaba integrada dicha comisión por don Laureano García Camisón, médico de la real casa y don Antonio Giménez Flórez, jefe de negociado de Intendencia, también de la real casa.

(*El Aviso*, 19-VIII-1880.)

CONDICIONES PARA ADQUIRIR EL GRADO DE AMA. CARRERA DIFÍCIL.

Edad de diecinueve a veinte años, compleción robusta, buena conducta moral; estar criado el segundo o tercer hijo como más; la leche, máxima de noventa días; no haber criado hijos ajenos; estará vacunada en su infancia; su familia y la de su marido no habrán padecido erupciones de la piel, y tendrá preferencia la que su marido se dedique al cultivo de la tierra.

(*Boletín de Comercio*, 13-X-1882.)

Pocos días después salen para Madrid las cuatro "concurcantes" que la comisión juzgó, después del examen correspondiente, que estaban en las condiciones que se exigen para amamantar a la criatura que dé a luz la reina, eligiendo la real señora a las dos de aquellas que le parezcan mejores.

Las aprobadas eran nacidas en: Vega de Pas, San Pedro del Romeral, Peña Castillo y otra de un pueblo de Burgos.

En la competición fue triunfadora, en primer lugar, la de Peña Castillo y su nombre, María Lasca, a la que se dio el título de *primera nodriza*.

La segunda elegida es de San Pedro del Romeral, se llamaba Leocadia Fernández y fue nombrada "*suplenta*".

Las otras dos, con mil pesetas de regalo, regresaron a sus casas en "*reserva*".

(*El Aviso*, 26- y 28-VIII-1880.)

Las nodrizas del futuro vástagos real vestirán "traje de pasiega" de terciopelo encarnado con franjas de oro, en días de gala, y de terciopelo celeste con botones de plata en media gala.

El pelo lo llevarán a la "*guipuzcoana*" con las trenzas sueltas.

(*El Aviso*, 2-IX-1880.)

En setiembre nace el esperado vástagos y heredero del trono que ha sido bautizado con el nombre de María de las Mercedes, Isabel, Fernanda, Alfonso, Feliciana y Jacinta.

(*El Aviso*, 16-IX-1880.)

LOS ENTERRADOS EN EL CRISTO

Durante este verano se efectúan excavaciones en la cripta y extraídos restos mortales que en quince grandes cajas fueron trasladados al cementerio de San Fernando, acompañados de la cruz seguida de varios sacerdotes, mientras se siguen sacando más huesos humanos de las excavaciones.

(*El Aviso*, 28-VIII-1880.)

SE CREA LA LIGA DE CONTRIBUYENTES

Se celebra en el Círculo de Recreo la junta para la formación de un *Círculo Mercantil* que defienda los intereses colectivos de la localidad, en cualquier esfera que se sientan lastimados.

La junta directiva, nombrada en la reunión previa que se verificó, dio conocimiento de algunos detalles al caso, acordando su ampliación con los señores marqués de Robrero, don Antonio López Dóriga, don Marcelino Sautuola, don Vicente Aparicio, don Miguel Gutiérrez Colomer y don Andrés Crespo, que se encargará de estudiar los reglamentos y redactar el que ha de regir en la que ha de constituirse, con el nombre acordado de *Liga de contribuyentes de Santander*.

(*Boletín de Comercio*, 6-III-1880.)

TRANVIA URBANO
1880

Este año, don Juan Gutiérrez Colomer concibe la idea de poner en marcha un tranvía que atravesie la ciudad de este a oeste de la población, pasando por el centro.

Para realizar este proyecto, igual que anteriormente lo hizo al fundar la empresa de vapores *La Coreonera*, se pone de acuerdo con su sobrino, el ingeniero industrial don Felipe Sánchez Díaz, y ambos solicitan a mediados de octubre autorización del ministro de Fomento para hacer el estudio, con datos que omitimos por no ser necesarios ya que sobre ellos insiste, repitiéndolos, el siguiente documento oficial. (*El Aviso*, 19-X-1880.)

CONCESIÓN DE ESTUDIO

20 de noviembre de 1880 "Vista la instancia de don Juan Pablo Gutiérrez Colomer y don Felipe Sánchez Díaz, para que se les permita proceder al estudio de un tranvía, que partiendo de la estación del ferrocarril termine de un lado en la Alameda y de otro en Puerto Chico, esta dirección general ha acordado autorizarles a que verifiquen dichos es-

tudios en el término de un año, pero entendiéndose que por esta autorización no se les otorga derecho alguno a la concesión de la línea, ni indemnización de ningún género y que los peticionarios tienen que sujetarse respecto a indemnizaciones de los perjuicios que puedan causarse en las propiedades, a lo dispuesto en el artículo 57 de la ley de Obras Públicas."

Enterado el señor Gandarillas, concesionario del *Ferrocarril del Sardinero*; vistas las circunstancias de la situación y en competencia con la efectuada por Gutiérrez Colomer, presenta otra petición de estudio para un tranvía "de vapor", que partiendo igualmente de Puerto Chico termine en la estación del ferrocarril, *añadiendo la mejora* que desde la estación partirá otro ramal a Maliaño.

También fechas después fue aprobada esta petición en las mismas condiciones que la anterior.

(*El Eco de la Montaña*, 25-XI-1880.)

En vista de esto, don Juan y su sobrino no se duermen: presentan el 4 de diciembre en el gobierno civil los planos y la memoria solicitando la construcción del tranvía. (*El Aviso*, 4-XII-1880.)

LA CORCONERA

1880

EL HOMBRE PROPONE Y...

Por fin la nueva meta a que la empresa se refería ¡ hace dos años!, con optimismo y como próxima, ha sido lograda con la llegada de sus vapores hasta *San Salvador*, habiendo vencido todas las dificultades y terminado de construir el embarcadero para el atraque de los *Corconeras* en este pueblecito. Los precios son tres reales en "primera" y dos en "segunda" clase.

(*El Aviso*, 15-VI-1880.)

Coincide con este nuevo servicio, la construcción de la fábrica de refinería de petróleo que se empezaba a edificar en El Astillero, a la que se aceleraba el ritmo con el trabajo de un gran número de obreros para ver de conseguir su inauguración este mismo año.

(*Boletín de Comercio*, 19-VII-1880.)

Por esta circunstancia, aumentó la afluencia de curiosos y excursionistas al nuevo y pintoresco lugar de "arribada" en aquel verano.

(*El Aviso*, 2-IX-1880.)

Hubo error de cálculo, inaugurándose la fábrica de refinamiento de petróleo titulado *La Cantábrica*, propiedad de Deustch y Comp.^a de París, el 16 de febrero de 1881.

(*Efemérides*, Río y Sainz t. II, p. 138.)

LA CORRIDA DE LA VACA

En la Planchada de Astillero tuvo lugar una fiesta, con cucañas, regatas y otros espectáculos marítimos.

La corrida de la vaca resultó animadísima. Durante la brega un gentío inmenso ocupaba el campo de la Planchada, cuyo centro se acotó con cuerdas.

La vaca dio mucho juego y no pocos revolcones a los neófitos. Por fin el "maestro", con perdón de los licenciados, banderilleó a la "jubilada" productora de "materias lácteas" y aprovechando la distracción del animal... le mató a disgustos después de administrarle varios pinchazos, más tres o cuatro estocadas. (*El Aviso*, 5-X-1880.)

Durante la lidia, la contratada *Orquesta*, "aterrorizó" el espectáculo, pues sus salidas de "tono" asustaban a "la bicha", que debía ser muy entendida de la mala música.

Y YA QUE ESTAMOS EN EL ASTILLERO

Aprovechamos para quedarnos a cenar en la nueva y recién inaugurada *gran fonda*, situada al pie del muelle desembarcadero de los vapores *Corconeras*, bajo la dirección de Francisca Puerta, viuda de Aja, con local *restaurant* independiente, a precios mórdicos. (*Boletín de Comercio*, 15-VI-1880.)

De fama eran los guisos y a precios mórdicos.
¡Anímate, hombre!

BUEN AÑO EN LA MAGDALENA

Efectúa su servicio de temporada el 13 de junio, con un animado movimiento diario de pasajeros transportados en *La Corconera*, de igual o mayor número que el conseguido en la anterior.

Fue tan considerable este año el tráfico en estas nuevas líneas de Pedreña, Puntal y Magdalena, que hubo ocasiones de insuficiencia en el servicio, desbordado por tanta demanda.

Las instalaciones de la Magdalena por tan benéfico motivo no se clausuraron hasta fines de octubre.
(*Boletín de Comercio*, 21-VI-1880.)

AQUELLA FELIZ "HACIENDA"

Como los ingresos eran optimistas, los impuestos eran benignos y no había obligación de declarar las "utilidades", *La Corconera*, en junta general de accionistas, hace público el acuerdo de suscribirse con *cuatro mil reales* para la traída de aguas definitiva a esta población.

(*El Aviso*, 2-IX-1880.)

NINGUN TIEMPO FUE MEJOR

Una mañana, el leer el periódico el jefe de la empresa, entre "moja y chupa" del bizcocho al salir humeante del confortable tazón para el desayuno, se enteró por el *Boletín de Comercio*, de la siguiente reclamación:

"Personas que regresaron en uno de los últimos viajes de *La Corconera* desde El Astillero, se nos han quejado amargamente de una gracia que algunos mozalbetes llevaron a cabo con heroica resolución, entonando a voz en cuello, sin el menor respeto a las señoras que en el vapor venían, canciones tan escandalosas como repugnantes; y ya que *ninguno de los pasajeros tuvo valor* para poner coto al desmán de los graciosos calaveras, bueno es que la empresa lo sepa, porque a nadie como a ella interesa que escenas semejantes no se repitan, lo cual es fácil si da a sus representantes las severas órdenes que el caso requiere."

(*Boletín de Comercio*, 16-VI-1880.)

Y después de enterado el señor representante de la empresa, recordando que la persona reclamante pudo al desembarcar en el muelle de los vapores denunciar a las autoridades que allí se encuentran a los "heroicos graciosos" y demás quejas..., pasó hoja hasta finalizar la lectura del diario, el contenido del tazón y el de los bizcochos.

ORIGINAL ACOMPAÑAMIENTO FUNEBRE EN LA CORCONERA

Ocurría en El Astillero, a fines de octubre. La cámara de "primera" del vapor quedó cuidadosamente preparada: al fondo un pequeño crucifijo,

los cuatro grandes cirios puntuizando el cuadro, bien sujetos, para prevenir los movimientos bruscos del barco, y por último el suelo cubierto de lujosa alfombra completaban la severa ornación de la cámara mortuoria dispuesta para recibir los restos mortales del fallecido.

La familia anunció el duelo omitiendo intencionadamente las señas del domicilio para que fueran los asistentes directamente al *Corconera*. Decía así:

"Ruega asistan a la conducción del cadáver desde el muelle de la Corconera, en este pueblo, para ser conducido en uno de estos vapores y enterrado en el cementerio de San Fernando."

El féretro se colocó en el centro de la cámara y a los lados de ésta, sentados en los bancos, los acompañantes muy severamente vestidos y respetuosamente silenciosos durante todo el trayecto, sin oírse más ruido que el de la máquina, ¡que lo hacía por todos!

Al llegar a Santander, fue despedido el duelo en el mismo embarcadero de la empresa, mientras un coche fúnebre se llevaba el féretro del personaje: *Don José María Orense, marqués de Albaida, ex-presidente de las Cortes españolas*.

(*Boletín de Comercio*, 31-X-1880.)

EL CORCONERA, N. 1. ANTIGUO "MATILDE" VUELVE A DAR DISGUSTOS

Era la noche del 16 de noviembre, cuando se desencadenó un furioso viento del noroeste con alarmante impetuosidad.

A las nueve de la mañana estaba fondeado cerca del muelle de *La Monja*. Le faltaron las amarras, yendo a merced del viento sobre la rampa del mismo muelle, en donde los fuertes golpes que recibió le destrozaron la quilla, la obra muerta y otras partes del buque, terminando por sumergirse en el agua. El bote del *Corconera* también fue destrozado.

Los dos marineros que estaban a bordo pudieron salvarse saltando a tierra, aprovechando un momento en que las sacudidas eran menos bruscas.

Afortunadamente no hubo desgracias, pero la pobre *Matilde* se puso fea y quedó hecha una calamidad, pasando al laboratorio de belleza a reparar.

(*El Aviso*, 16-XI-1880.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD
I88I

OTRO VERANEO REAL, ESTA VEZ EN COMILLAS

El 25 de agosto llega a Torrelavega, en el tren correo, la princesa de Asturias, infanta doña Isabel, esperándola en la villa sus hermanas doña Paz y doña Eulalia, que habían venido unos días antes. Comieron en casa del general Ceballos, continuando viaje a su residencia de Comillas: y al día siguiente lo hicieron los reyes, por mar.

Durante su estancia, una escuadra de seis magníficos vapores-correos de la empresa *A. López* hizo maniobras en Comillas en presencia de las reales personas.

La reina doña María Cristina tomó su primer baño tirándose de cabeza desde la falúa como pudiera hacerlo el más diestro nadador. Las infantas no perdieron un solo día de baño.

Asistieron en Santander a una corrida de toros, regresando en barco a Comillas.

Al finalizar la temporada, el 15 de setiembre, llegan de Comillas nuevamente a la ciudad sus majestades e infantas en el ferrocarril con los generales Pavía, Quesada, Echagüe y Terreros. Inmediatamente se dirigieron al embarcadero y de allí a la fragata *Tornado*, zarpando, seguida de las goletas *Ligera* y *Concordia* en visita a Santona, regresando directamente a Comillas.

El 16 de setiembre salieron para Madrid.

(*Boletín de Comercio*, 25-VIII-1881.)

BUENAS NOTICIAS

“La empresa *A. López y Compañía* dueña de los vapores correos, se convierte en sociedad por

acciones de 2.500 pesetas y posiblemente residirá en nuestra capital su dirección.

Las oficinas se instalarán en este caso en el nuevo edificio que va a construir en el Muelle don Claudio López, cuyas obras darán comienzo brevemente.”

(*El Diario de Santander*, 25-VI-1881.)

LOS LIOS ENTRE EL CONCEJAL D. SANTOS Y EL ALCALDE D. LINO

Lo cierto es que estuvieron durante muchos años a greña política, pero sólo nos ocuparemos del que fue “lío” sonado este año 1881.

Don Santos Gendarillas y don Lino Villa Ceballos son este año concejales del ayuntamiento. En junio es nombrado alcalde de Santander don Lino.

(*Boletín de Comercio*, 30-VI-1881.)

En junio el alcalde indica a la empresa del ferrocarril del Sardinero, representada por Gendarillas, que la marcha de los trenes dentro del casco de la población sea de “un caballo al paso” y que en los pasos a nivel se pongan barreras y vigilante.

Igualmente el alcalde prohíbe el empleo del silbato al atravesar las locomotoras las calles extremas de la ciudad, por donde hace recorrido al regreso del Sardinero.

(*El Aviso*, 9 y 16-VII-1881.)

El 4 de agosto ordena don Lino Ceballos a Gendarillas que en el término de veinticuatro horas cumpla las condiciones establecidas y abone las 221 multas que a 200 reales suman 44.200 reales.

Anteriormente había pasado la alcaldía varios oficios a dicho señor, advirtiendo lo que tenía que

hacer para seguridad y garantía de los transeúntes.

A los tres días, ante la falta de cumplimiento por don Santos, suspende la alcaldía el servicio del tranvía al Sardinero.

Gandarillas acude al gobernador y éste, considerando que la medida ocasiona perjuicio al público, ordena al alcalde que levante la suspensión.

El alcalde obedece en atención a la llegada de los reyes. Pasadas aquellas circunstancias, el alcalde don Lino vuelve a suspender el servicio, en vista de que Gandarillas, "se niega" a cumplir lo acordado..., pero otra orden del gobernador, y vuelve a funcionar.

Un periódico dice: "El gobernador de la provincia, en vez de obligar a la alcaldía a que cediese, debió dar iguales consejos a la empresa del ferrocarril."

(*Boletín de Comercio*, 4-VIII-1881. *El Aviso*, 6-VIII-1881; y *Diario de Santander*, 9 y 27-VIII-1881.)

Por fin, Gandarillas se ve obligado a cumplir lo no cumplido y para ello deja colocados, con los requisitos exigidos, la barrera del paso a nivel de la Magdalena y para terminarse las de las Higueras, en San Martín.

El 26 de setiembre, Gandarillas suspende por fin de temporada el servicio al Sardinero y mientras tanto en el ayuntamiento sus partidarios arman continuas broncas en las sesiones y en la prensa rival en política disparan veneno contra el alcalde Villa Ceballos, mientras que otros periódicos, partidarios de éste, exaltan sus dotes de carácter energético y honrado.

(*Boletín de Comercio*, 26-IV y 1-X-1881.)

SEÑALADAS MEJORAS EN EL SARDINERO

En la fachada del *Gran Hotel* se coloca un gran reloj y en varios establecimientos han instalado cañerías para establecer el alumbrado de gas, que ya luce en aquellas alamedas y plazas.

"Figurábamosnos que también habría penetrando en el recinto del *Casino*, pero no, sería un derroche: allí se entroniza aún el aromático petróleo, y, como reina y consorte, la "esperma lacrimosa". (El *Diario de Santander*, 28-VI y 17-VII-1881.)

ADIOS REAL... DESTRONADO

Por disposiciones recientes, desde primero de año será obligación sustituir letras y contabilidades que se llevaban contadas por reales y se extenderán aquéllas y realizarán éstas por pesetas.

(*El Diario de Santander*, 29-XII-1881.)

CASA DEL MARQUÉS DE LA CONQUISTA

La casa que fue del marqués de la Conquista Real estaba situada en la acera de enfrente a la iglesia de la Compañía.

En el primer piso efectúa los trabajos propios de su industria la prestigiada imprenta de Solinís y Cimiano, establecimiento que con algunas variaciones en su dirección ha subsistido hasta nuestros días.

El segundo y último piso del edificio fue destinado a "casa de préstamos", propiedad de don José Trallero que en el mes de junio de 1881 se trasladó a la calle de los Tableros, n. 1, principal, en donde también perduraron sus actividades hasta principios de siglo.

(*El Eco de la Montaña*, 30-VI-1881.)

El título de marqués de la Conquista Real fue expedido en Nápoles por el rey Don Carlos luego Carlos III de España, a favor de D. Roque Francisco de Herrera y Sota, el 1.^o de enero 1740, por virtud de los muchos y distinguidos servicios militares prestados a España.



Casa del Marqués de la Conquista Real.

Fueron sucesores en el título su hermano don Francisco Antonio Joaquín de Herrera y Sota, cuyo título se registró en Santander en 1774 y el hijo de éste, don Francisco Joaquín de Herrera Azoños, que por razón de su poco común obesidad, era ordinariamente conocido en esta ciudad por el “marquesón”.

(*Efemérides*, J. A. del Río y Sainz, t. II, pp. 3 y 15.)

SE INAUGURA LA CALLE DE
CALDERON DE LA BARCA

Con motivo de celebrarse el segundo centenario de la muerte de don Pedro Calderón de la Barca, ocurrida en Madrid el 25 de mayo de 1681, se celebraron varios actos conmemorativos en Santander, entre ellos la inauguración de la calle que en la nueva población de Maliaño, lleva en lo sucesivo su nombre, y fue descubierta la lápida,

previa la venia del señor gobernador, por el diputado provincial don José María de la Pedraja.

(*El Eco de la Montaña*, 26-V-1881.)

CUANDO LOS SALONES SE CONVIERTEN
EN BAÑOS DE TOCA

Los *Salones de Toca*, donde hasta ahora se dieron los renombrados bailes tan frecuentados por la juventud, se convierten en establecimiento de baño montado a todo lujo, sin omitir gasto alguno y con servicio permanente durante todo el año.

(*El Eco de la Montaña*, 2-VI-1881.)

NUEVO TITULO

El 20 de junio de 1881 se concede merced de título del reino con la denominación de condesa de Limpias a doña Serafina Trevilla y Ladrón de Guevara. (*Efemérides*, J. A. del Río y Sainz, t. II, p. 391.)

TRANVIA URBANO

1881

CONTINUAN LOS TRAMITES Y COMPETENCIA,
SEGUN NOS INFORMAN ESTOS COMUNICADOS

Enero.—“Tanto Gutiérrez Colomer como Gandarillas que solicitan la concesión del tranvía, según sus proyectos publicados el año anterior, se hallan dispuestos a empezar las obras tan pronto se acceda a sus deseos.” *(El Aviso, 15-1-1881.)*

Marzo.—“En vista de que no se presentan reclamaciones en la información pública próxima a cerrarse, por expirar el plazo, créese que antes de que termine el mes actual, comenzará la construcción del tranvía entre la estación, Puerto Chico y final de Burgos (Alameda-Proyecto G. Colomer). *(El Aviso, 3-III-1881.)*

Pero...

Abril.—Santos Gandarillas presenta el proyecto prolongando su línea de Puerto Chico al Reganche (Alameda), quedando de esta forma igualado en el recorrido de la ciudad con el de Gutiérrez Colomer, superando a éste con la mejora de prolongar a Maliaño el trayecto de estación. *(El Aviso, 23-IV-1881.)*

Con ello, el optimismo de Gandarillas aumenta. ¡Está ganando puntos!

SUSPENSE

Mayo.—“La prensa se extraña del silencio al no tener información de nada ni de cuándo darán principio la colocación de materiales para el tranvía que ha de comunicar la estación del ferrocarril del Norte con varios puntos de esta población.” *(El Aviso, 10-V-1881.)*

Pasan cuatro meses más y, mientras tanto, Gandarillas y Colomer... calladitos.

POR UNA “ESE”

Octubre.—“Pasa a informe de la diputación el expediente incoado a instancia del señor Gutiérrez Colomer, para establecer un tranvía de sangre entre: Estación del Norte, Puerto Chico y las alamedas.” *(El Aviso, 8-X-1881.)*

Al parecer, no se diferencia de sus anteriores más que en la “s” plural de Alameda.

El tránsito rodado sólo podía circular por la primera Alameda, calle de Burgos, para terminar en el punto que la mayor parte de los ciudadanos conocían con el nombre de “Reganche”, otros le citan con el de “alameda” por tener ésta allí su comienzo, o “Vargas” cuya calle se encuentra situada también en aquel lugar, y para evitar este confusionismo el alcalde, en este año 1881, puso placa a la nueva plaza, nominada Numancia. *(El Aviso, 13-I-1881.)*

La calle de San Fernando no existía, era un cerrado de fincas tapiadas y prados con sus vallas de cierre.

Por la expresada razón el expediente presentado por la empresa del tranvía urbano se convirtió en imprevista y fría ducha vertida sobre las ilusiones forjadas por don Santos. ¿Cómo un tranvía podrá caminar por las dos alamedas hasta su final en Cuatro Caminos? ¿A cuánto ascenderán las indemnizaciones si se llevan a cabo?

FIN DE AÑO

Ahora son muchos puntos los ganados a su competidor Gandarillas por los autores del proyecto, pero don Santos, hombre de lucha, seguirá combatiendo en esta competición interminable.

LA CORCONERA

I88I

AÑO DE ABUNDANTES INICIATIVAS QUE FUERON LOGRADAS

A los costados del muelle de Calderón, puesto de mando para embarques y desembarques de *La Corconera*, se ha construído sobre pilotes de madera una bonita y bien decorada sala de espera para refugio y descanso de sus pasajeros.

(*El Diario de Santander*, 25-VI-1881, y *El Aviso*, 26-VII-1881.)

OTRO CORCONERA: EL NUMERO 5

Trata la empresa de resolver el problema planteado por las insuficientes plazas para los viajeros y a las consabidas protestas de los que se quedan en tierra, con la compra de otro vaporcito para aumentar la flota, a los señores Fernández y Gutiérrez, cuya firma comercial había sido disuelta y puesta en venta su encargada embarcación a los astilleros de San Martín. Fue el primer vapor que construía López Dóriga en sus talleres metalúrgicos, tres años después de su apertura. El *Corconera n.º 5* era el menor de la flotilla, con nueve caballos de fuerza y diez millas de marcha.

Esto ocurría a principios de julio, pero a pesar del refuerzo "número 5", y no bastando vapores, ni pinazas, ni botes, ni lanchas conduciendo excursionistas y pasajeros, la empresa toma en alquiler a los señores de Dóriga, mediante un contrato especial su potente remolcador de ciento veinticuatro toneladas llamado *Hércules*.

(*Boletín de Comercio*, 19-VIII-1880 y 17-VIII-1881.
El Diario de Santander, 13-VII-1881.)

Establece otro embarcadero en el Cespedón, pero durante este año no hacen allí servicio oficial los *Corconeras*, limitándose únicamente sus visitas a algunas festividades y romerías, esperando sea normalizado a principios de enero próximo.

(*El Aviso*, 20-X-1881.)

En *El Puntal* fue inaugurada una estación de madera con salas de espera de primera y segunda clase, muy próxima al embarcadero construído por la empresa.

Se edifica otra de piedra en *San Salvador*, con sala de viajeros y espaciosas cocheras.

Otro proyecto a fines de otoño. Se trata de que los barcos lleguen a Solía para facilitar las comunicaciones con La Concha, Sarón, Villacarriedo, Selaya y otros, pero como no pueden pasar por debajo del puente de San Salvador, por la poca altura de éste, para conseguirlo, la empresa vara en la parrilla al *Corconera n.º 5*, el más pequeño de los vapores, con objeto de limpiar fondos, arreglar la cámara y colocar una chimenea giratoria, que en segundo tiempo se inclina como la tapa de un estuche.

Este servicio fue aplazado cuando iba a ponerse en marcha, por haber roto la hélice contra una roca, al atracar en Pedreña uno de los vapores y precisar ser sustituido por el destinado a Solía. (*El Diario de Santander*, 12-VIII-1881, y *El Aviso*, 17 y 24-XI-1881.)

En Pedreña se establece un servicio de coche diario con Solórzano, en combinación con las llegadas y salidas de *La Corconera*.

Con ello se proporciona un gran beneficio a los pueblos citados, y a los de Hazas, Valle de Aras, Matienzo y algunos más, por el precio de doce reales billete. *(El Aviso, 21-VI-1881.)*

Por último, también en Pedreña espera las llegadas de los *Corconeras* un nuevo servicio de coches diligencias, hasta la Fuente del Francés, a seis reales asiento. *(Boletín de Comercio, 1-VIII-1881.)*

NOTICIAS CORCONERAS DE ESTE AÑO 1881

En los salones de la fonda de La Magdalena tuvo lugar un baile organizado por la sociedad "El Diapasón", que estuvo animadísimo. Los concurrentes, ya de noche, regresaron al muelle en un *Corconera*. El viaje a La Magdalena vale veinticinco céntimos en "primera" y quince céntimos en "segunda". *(Boletín de Comercio, 3-VII-1881.)*

Allí mismo, en la noche del 30 de julio, don Felipe Quintana, que no cesa, en cuantas ocasiones le es factible, de llamar la atención del público hacia aquel lugar, organizó una gran fiesta.

Nada menos que el joven Albéniz dará un concierto para poner de relieve su extraordinario mérito como pianista.

El señor don Isaac Albéniz estuvo admirable y los aplausos que recibía fueron una ovación más que pudo añadir a las muchas con que fue premiado entre los grandes músicos extranjeros.

Se leyeron composiciones poéticas de don Teodoro Guerrero, Estrañi, Olarán, Bravo y Del Río.

El precio de la entrada costó diez reales.

Los asistentes fueron en esta ocasión igualmente transportados en *Corconeras* a la ida y regreso. *(Boletín de Comercio, 3-VII-1881.)*

Esta es una noticia publicada en *El Aviso* el día 30 de julio de 1881:

"Hay el proyecto de iluminar con luz eléctrica nuestra bahía, si los reyes (D. Alfonso y D.^a María Cristina) aceptan el paseo que se les va a proponer en los vapores *Corconera*."

(Los motivos y contestación recibida, si es que fue cierta esta noticia, quedaron en el misterio... Busqué muchas fuentes de información sin lograrlo.)

ENTONCES... IGUAL QUE AHORA

En uno de los viajes del Astillero, se promovió a bordo, entre dos hombres y por una mujer, un altercado tremendo que concluyó por abofetearse de una manera soberana, pues cuando se quiso ponerlos "en paz", ya se habían sacudido la bádiga de lo lindo. Y la linda joven suponemos que

después de presenciar con regocijo la competición de boxeo en su honor, levantó el brazo del vencedor depositando el ósculo de reglamento en su deteriorado rostro. *(El Aviso, 16-VIII-1881.)*

Alumnos del Instituto Libre de Segunda Enseñanza de Madrid, acompañados de sus profesores visitan, en un *Corconera*, varios lugares de la bahía para comprobar si existe alguna "diferencia" cuando renueven sus paseos en bote por su estanque del Retiro.

(Boletín de Comercio, 17-VIII-1881.)

Desde la escalera de Puertochico se cayó al agua un niño, que hubiera perecido de no verle el patrón del vapor N.^o 2, don Angel del Río, que se arrojó sin despojarse de sus ropas, sacando a tierra al niño y arrimando a la caldera las "partes chapuzadas" de ambos. *(El Aviso, 1-X-1881.)*

UN CASO EN LA CORCONERA EL 9 DE OCTUBRE ¿ CONTRABANDO?... SI

Un amigo nuestro, que marchaba ayer tarde en uno de los vapores, compró antes una manta, producto de la industria del país, acondicionada perfectamente en una caja.

En el muelle le detuvo un carabinero y le dijo que no podía llevar la manta sin guía.

—Si es por la caja —le replicó nuestro amigo—, ya está salvado, la arroja al agua y entra en el vapor con la manta al brazo.

El carabinero penetró tras él, e insistió en el requisito.

El jefe, que se encontraba casualmente en el *Corconera*, confirmó la exigencia del carabinero.

El interesado quiso entregar la manta por si fuera contrabando, pero no le fue admitido y tuvo que abandonar el buque con el dicho "cuerpo del delito", que entregó al vendedor para que lo cumplimentara con los requisitos necesarios.

Admitiendo como debemos admitir que el carabinero cumplía con su deber, por más ridículo que fuese, tratándose de una manta que acaso fuera llevada para envolverse los pies en la travesía, no se comprende que un gobierno que trata de abrir de par en par las puertas a los artículos extranjeros, mantenga trabas dentro de una zona tan limitada como la que recorren los vapores *Corconera*. *(Boletín de Comercio, 9-X-1881.)*

EL 10 DE NOVIEMBRE ¿ CONTRABANDO?... NO

El nuevo administrador de aduanas, ante la petición de la liga de contribuyentes exponiendo la queja dada por personas que viajan en los va-

pores *Corconera* respecto a dificultades y molestias que se ocasionaban a los mismos por los cababineros, ha oficiado al jefe de éstos que se permita a los viajeros, sin "incomodidad" alguna, embarcar los géneros que se calculan necesarios para el consumo de una familia.

(*El Eco de la Montaña*, 10-XI-1881.)

SERENATA NOCTURNA

Con motivo de celebrarse una serenata marítima en la noche del 7 de agosto por la venida a esta ciudad de S. M. el rey, la empresa de *La Corconera* ha dispuesto que sus vapores admitan pasajeros por la noche para presenciar la serenata.

Para evitar aglomeraciones de última hora en los barcos, se despacharon el día anterior los billetes al precio de seis reales en *primera* y cuatro en *segunda*.

Aunque la serenata marítima fue hecha con efectos de relumbrón y poco coste, resultó preciosísima, mereciendo especial mención la iluminación de los vapores *Corconeras* y los muchos cohetes que se dispararon.

(*El Aviso*, 4-VIII-1881, y *El Diario de Santander*, 6-VIII-1881.)

NAUFRAGOS CACAREANDO

Al saltar del *Corconera* al muelle de Calderón una mujer, portando dos gallos, pisó en falso y cayó al mar sumergiéndose completamente.

Auxiliada por algunas personas, "la naufragia", no bien pudo sacar la cabeza fuera del salobre elemento, comenzó a gritar con todos sus pulmones: ¿ dónde están mis gallos ?

Los gallos estaban sin novedad cacareando al unísono de la propietaria.

(*El Diario de Santander*, 14-VII-1881.)

BAÑOS FLOTANTES EN LA BAHIA
DE SANTANDER

LOS "ANTIGUOS BAÑOS FLOTANTES"

La idea de los baños flotantes no fue exclusiva de Santander pues existieron en varios puertos de la península.

En nuestra bahía, los primeros establecidos, de que tenemos noticia, lo hicieron en fechas muy anteriores a 1875; eran propiedad de don Eulalio Ardanaz y presentaban al llegar el año 1880 una silueta poco grata por su pobre y deteriorada arquitectura.

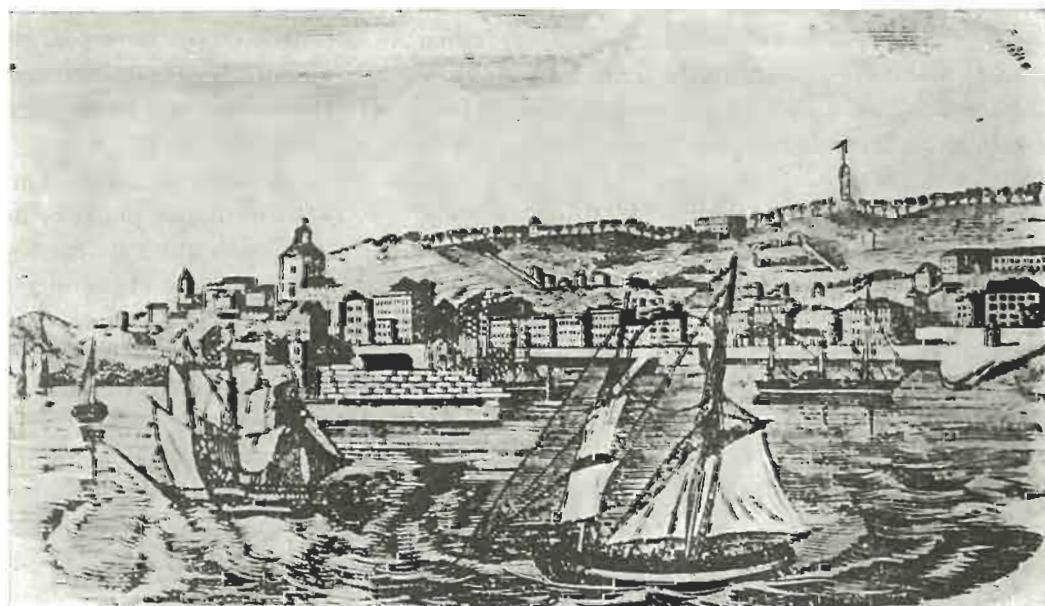
Forman el conjunto del balneario dos cuerpos o barracones en forma rectangular rematados por el clásico tejadillo de zinc, a semejanza de las to-

cas casetas construidas en obra para almacén de materiales. Estos dos compartimentos estaban destinados uno para baños de señoras y otro para los caballeros, separados por un lanchón o gabarra que, cubierto con el indispensable toldo y unas sillas de madera, completaban el conjunto de la llamada "sala de espera".

Aunque su nombre era *antiguos baños flotantes* fueron más popularmente conocidos por *los viejos*.

En el año 1883 don Eulalio Ardanaz, que vivía en Santoña los ofrecería en venta "a precio muy arreglado", pero no debió encontrar arreglador porque en 1885 todavía publicaba esta interesante tarifa de precios: (*El Correo de Cantabria*, 13-IV-1883.)

En 1859, al parecer ya existían baños flotantes en nuestra bahía en situación de fondeo, junto al muelle del Martillo, como podemos observar en este grabado.





Los antiguos baños flotantes llamados 'los viejos' construidos por don Eulalio Ardanaz, quizá pudieran tener alguna relación con los anteriores.

72

BAÑOS FLOTANTES ANTIGUOS

Baño general sin ropa	0,25
Baño particular ídem.	0,50
Baño con algas ídem.	1,25
Ropa	0,25
Bañero	0,25

Rebaja 20 % tomando diez baños fríos de estas clases.

Baños calientes, una peseta, con rebaja del 10 % tomando diez baños.

(*El Aviso*, 23-VI-1885.)

Apuntamos un chiste de "entonces" sobre este anuncio:

"Llegó un paleta con prisa de quitar el 'ruma', y en el mismo acto o sesión se tomó los diez baños fríos con algas haciendo una decena de entradas y salidas al "recipiente", y al ausentarse... pidió el 20 % de descuento."

Continuó resistiendo el deteriorado "abuelo", pero al parecer debió ser jubilado o vendido algún tiempo después ya que no le menciona la prensa en artículo de propaganda indicando su lugar de apostadero, como era costumbre a principio de las temporadas.

LOS NUEVOS BAÑOS FLOTANTES

Gran aceptación habían tenido los baños de agua salada que "fortalecen, abren el apetito y

quitan el reúma". La gente joven, por ser más atractivo, prefiere el de ola.

Un número elevado de personas de distintas edades y diversas posiciones sociales, no podían tomarse tan "propagandizado" baño de agua marina por causas distintas; entre otras, falta de tiempo necesario por tan lejano desplazamiento hacia las playas, gastos de transporte y, los *mayores*, para evitar las molestias del viaje.

Aunque existían los llamados *baños flotantes viejos*, eran insuficientes sus antiguas y defectuosas instalaciones para solucionar, con tan elevado número de personas, sus problemas económicos y de lejanías.

Interesados varios santanderinos en que se construyera uno nuevo próximo al muelle, para que a la vista de tantos forasteros como visitan en verano nuestra población no desentoné con su presencia en la hermosa bahía, "tuvieron el pensamiento" de instalar otro moderno, pero... debieron "volar las ideas" y olvidaron los buenos propósitos.

A fines de 1880, don Juan Gutiérrez Colomer y su hermano político, don Alberto Gutiérrez Vélez Dosal, que ya tienen examinado y aprobado favorablemente el plano y presupuesto de obra, pretenden organizar este servicio tan necesario con la instalación de un nuevo balneario.

El primero de dichos socios, muy ocupado con sus negocios de *La Corconera* y en este momento más aún por la complicada tramitación que está llevando el establecimiento de un futuro tranvía urbano, después de finalizar los estudios citados anteriormente, otorga poderes "totales" a nombre de su cuñado.

Debido a este nombramiento, figura, como es lógico, el nombre de don Alberto Gutiérrez Vélez en los antiguos archivos y notas de prensa como único participante de tan feliz idea, salvo alguna publicación aclaratoria que veremos en párrafos posteriores.

En enero de 1881 comienza la construcción, y según informa *El Aviso*: "cuantas obras se practiquen para la instalación de los *nuevos baños flotantes* se harán con estricta sujeción al proyecto. Este balneario está llamado a prestar un gran servicio a la ciudad al ser un establecimiento de tanta importancia que estará terminado para este verano."

(*El Aviso*, 10-II y 31-V-1881.)

INAUGURACION

"El 24 de julio tuvo lugar la apertura oficial del magnífico establecimiento" y los invitados lo fueron, no solamente al vino de honor con pastelillos, sino también al "baño de algas".

(*El Aviso*, 26-VII-1881.)

El lugar designado para su estacionamiento y servicio durante este año ha sido al sur de la dársena de Puerto Chico. El estacionamiento se concedía por la Comandancia de Marina con validez sólo de temporada, y en la siguiente podía corresponderle otro punto.

Gran número de curiosos desfilaron por el muelle para admirarle. Desde el borde de éste parte un puente con el suelo cubierto por una alfombra para entrada de los bañistas y a su final se encuentra la taquilla.

Durante el resto de la temporada estuvo asiduamente concurrido por personas distinguidas de la sociedad santanderina, que lo hicieron centro de reunión y moda. Por las mañanas, toma de baños, con mayoría fríos, y aumento de los calientes por las tardes. A la hora de la merienda, hasta el tope para saborear un chocolate a la española con "suizo", espeso, espeso... como le gusta al simpático canónigo.

ASI ESTABAN CONSTRUIDOS EN LOS TALLERES CORCHO-HIJOS, DE MALIAÑO, LOS "NUEVOS BAÑOS FLOTANTES" FRIOS Y CALIENTES

Dos pisos, de madera, sobre dos grandes flotadores de hierro con 32 metros de largo por 2,20 de diámetro cada uno, unidos por bastidores. Consta de dos cuerpos con veinticuatro habitaciones en dos secciones, una a cada lado, para señoritas y caballeros. Diez pilas de baños calientes. Un baño general de treinta pies de largo por catorce de ancho, para escuela de natación y particulares. Un salón de espera. Sala de hidroterapia. Despacho de médico. Restaurante. Otras dependencias. Caldera de vapor para baños y dos cómodas escaleras para subir a cubierta, que es muy espaciosa, con gran número de bancos y resguardada del sol por un gran toldo desmontable, porque el dios Febo era molesto y nocivo para aquellos delicados rostros; tan pálidos!, doblemente atractivos, cuanta más capa cubra la espolvoreadora de "los de arroz".

(*El Aviso*, 4-VI-1881, y *Boletín de Comercio*, 16-VII-1881.)

Nuevos baños flotantes fríos y calientes.





Los nuevos baños flotantes frente al muelle de La Corconera, que ha sido remozado con la nueva Caseta de Pasajeros.

El ingeniero mecánico, señor Velasco, reconoció las instalaciones e informó oficialmente de las excelentes condiciones del balneario, que ha sido "declarado establecimiento de primer orden en su clase".
(El Aviso, 16-VII-1881.)

Por la borda de popa colgaba el letrero

NUEVOS BAÑOS FLOTANTES

Baños de mar, calientes,
en pilas de mármol, de algas y duchas.

ESCUELA DE NATACION.

(Boletín de Comercio, 23-VII-1881.)

Por el éxito obtenido, el servicio se prolongó este verano hasta el 5 de octubre, en que fue trasladado, a remolque de un *Corconera*, a su fondeadero de Maliaño. A pesar de tan larga temporada, la forzosa retirada del balneario por ausencia invernal de los usuarios, fue motivo de contrariedad en la empresa, que pretendía conseguir, con su moderna instalación de "baños calientes", por primera vez este "flotante" servicio durante todo el año.

Los socios se equivocaron, los clientes veraniegos preferían con el frío del invierno las suaves caricias de la esponjita un poco húmeda, ¡lo menos posible! *(El Aviso, 6-X-1881.)*

DOS NOTICIAS DE PRENSA AL AÑO SIGUIENTE, 1882

"*Baños flotantes.* Ya se han instalado en los sitios de costumbre los que con tan buen éxito se construyeron e inauguraron el año pasado, del señor Gutiérrez Colomer."

(Boletín de Comercio, 5-VII-1882.)

"Don Quiterio Güemes, conocido fabricante de cerillas, recibe elogios en la prensa por las nuevas cajas puestas a la venta. En el anverso del envase están representados los magníficos baños flotantes de don Alberto Gutiérrez Vélez y en el reverso las armas de Santander a dos tintas. ¡No es para menos!, los *nuevos baños flotantes* han sido un acontecimiento altamente celebrado por los montañeses y económicamente por los propietarios."

(El Aviso, 6-VII-1882.)

REPENTINO CAMBIO

Los dos socios familiares, quizá influídos por la contrariedad sufrida en su fracasada idea de prolongación anual del servicio u otra más probable que bien pudiera ser la necesidad de concentrar reservas económicas para la construcción del tranvía urbano, concesión ya asegurada a favor de uno de ellos, han decidido de común acuerdo... ¡vender!

LOS BAÑOS FLOTANTES NUMERO UNO Y NUMERO DOS

El traspaso de los baños se efectúa a don Ramón González del Corral. Debieron surgir ciertas dificultades oficiales para llevar a cabo el cambio de propiedad, según se desprende por la lectura de estas publicaciones.

En las primeras se mencionaba solamente a don Alberto Gutiérrez Vélez por razones que sabemos. (*El Aviso*, 31-V-1881.)

Efectuada la venta, algunas informaciones de prensa indican que la propiedad de los "nuevos baños" pertenece a don Alberto y al señor Corral (ambos en comunidad).

(*El Correo de Cantabria*, 21-IV y 16-X-1882.)

A partir de 1883 dicho trámite oficial de traspaso debió finalizar, como deja bien aclarado *El Correo* con esta noticia:

"El éxito de los *nuevos baños flotantes* continúa, es extraordinario el número de personas que diariamente acuden a los que fueron construidos por don Alberto Gutiérrez Vélez y don Juan Gutiérrez Colomer, en la actualidad del señor Corral."

(*El Correo de Cantabria*, 13-VII-1883.)

Los hermanos Corral, don Ramón y don Manuel, tomaron gran interés para que no disminuyera la continua afluencia de bañistas. En determinadas horas era tan elevado su número, que no había lugar vacío en cabinas, bar ni banco de espera.

Para contrarrestar aquellas dificultades, en 1885 proyectan la construcción de otro balneario flotante y lo llevan a cabo, aprovechando el casco de un buque costero con el nombre de *Las Dos Hermanas*.

Se encargó de los trabajos el taller de Dóriga, en San Martín. El plazo de entrega, en dos meses, y el importe del presupuesto, "diecisiete mil pesetas". (*Boletín de Comercio*, 28-II-1885.)

Cumplido el objetivo, reparten entre los dos balnearios los servicios de agua fría, por cuyo motivo no se ha creído necesario dotar al "nuevo" con caldera de calefacción.

(*Boletín de Comercio*, 12-VIII-1885.)

Se le bautizó con el nombre de *baños flotantes nuevos*, y como el anterior se llamaba *nuevos baños flotantes* dio lugar a muchas confusiones, evitándola definitivamente los propietarios con la siguiente precisión:

"Número 1" (construido por Vélez-Colomer).
"Número 2" (construido por Corral).

(*El Aviso*, 26-VI-1888.)

A fines de siglo, desaparecidos los "baños viejos", se destina el Número 1 para público selecto y servicios más caros: Baño general, 0,25, y particular, 0,50. Al Número 2, para baños fríos a precios populares: Baño general, 0,15, y particular, 0,40. (*El Correo de Cantabria*, 1-VI-1896.)

Ignoro hasta qué año continuaron sus servicios veraniegos en la bahía, pero aun recuerdo que



Baños flotantes nuevos (fríos). Construidos por los señores Corral, aprovechando el casco de un barco.



Los baños flotantes anteriores han sido denominados número uno y número dos.

en mis tiempos juveniles, cuando la paga paterna era de tres pesetas los domingos, me chocó la presencia de uno de ellos, frente a las machinas, muy despintado, cubierto de remiendos y con mucha leña aprovechable.

Los hermanos don Ramón y don Manuel González Corral fueron personas muy distinguidas en "aquel Santander". Tenían su escritorio (que todavía no se llamaba oficina), en el Muelle n.^o 29.

Don Ramón, acaudalado comerciante. Presidente de la asociación *Amigos de los Pobres*, Cruz de Isabel la Católica, fabricante con industria vinícola en Reinosa, diputado reformista y más tarde presentado como independiente.

Don Manuel, diputado por Palencia. Del partido conservador-liberal, se adhirió luego a Cánovas del Castillo. Presidente del Círculo de Recreo y senador del Reino.

(*Boletín de Comercio*, 7-VII, 12-X y 30-X-1880. 14-IV-1883 y 19-XII-1885.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD
1882

EL PRIMER TALLER MECANICO DE LIMPIEZAS AL "MOJADO", Y "SECO"... AL SOL

Para lavado de ropa se estableció en el inmediato pueblo de Bezana, el año 1882 (junio), con el siguiente anuncio:

LAVADERO MECANICO DE BEZANA

Se lavan ropa *blancas* y de *color* con prontitud y esmero sin emplear materias nocivas, ni golpearlas, ni torcerlas.

Los precios son equitativos y las ropa se reciben y entregan a domicilio con todas las responsabilidades apetecibles.

Las personas que quieran valerse de este establecimiento, pueden servirse pasar aviso a la casa n.^o 1 de la calle de Santa Lucía, entresuelo.

Los propietarios fundadores se llamaban don Justo y don Francisco Gutiérrez Illera Vélez y don Tomás Castillo.

Al mes siguiente lo traspasan en arrendamiento a doña Rufina Díaz de la Espina, que recibe avisos en la calle de los Tableros, n.^o 4, tienda.

(*Boletín de Comercio*, 20-VI-1882, y *La Verdad*, 18-VII-1882.)

LAS SIERVAS DE MARIA Y EL MERCADO

En mayo de 1879 se trasladaron de su domicilio provisional de Calzadas Altas a la calle de la Libertad, n.^o 14, piso tercero, izquierda (Santa Lucía, n.^o 32), casa nueva del señor don Santos Zorrilla del Collado, acaudalado propietario santanderino que las había regalado un terreno con un total de doce mil pies frente a la plaza

de toros, detrás de su nuevo domicilio, para levantar el edificio albergue definitivo, con casa, capilla y jardín. Comenzando al mes siguiente, en primero de julio, las obras de desmonte.

Desde su pisito estratégicamente situado enfrente de las obras, alternan las monjitas unas veces en la vigilancia de la construcción y otras recogiendo limosnas hasta conseguir, pasados tres años, el 24 de junio de 1882, inaugurar la capilla de su casa convento.

(*Boletín de Comercio*, 2-X-1878, 20-V-1879 y 24-VI-1882.)

En un terreno junto a esta capilla, situado detrás de las últimas casas de la cuesta de Lope de Vega, que también son propiedad del señor Zorrilla, ha construido don Santos un "mercado" que pasará con sus bonitos puestos a ser propiedad del ayuntamiento transcurridos cincuenta años. Primeramente fueron ofrecidos en venta o alquiler con una prima de entrada, pero, en vista del fracaso, los cede este año en arriendo sin recargo alguno.

(*Boletín de Comercio*, 28-VIII-1879 y 1-VII-1882.)

(Estaban instalados en lo que hoy se llama Pasaje de Zorrilla y aun se aprecian sobre el muro del convento de las Siervas de María restos de materiales con la forma de los tejadillos.)

A los dos extremos de la pequeña calle del mercado se colocaron, sobre pilas de piedra, unas artísticas verjas de hierro, que con las puertas de igual metal efectuaban el cierre para horas no hábiles.

RAPIDA REVISTA DE PRENSA.

MAZARRASA, PREVISOR

"Anoche, al retirarse a su domicilio don Gregorio Mazarrasa, se le anunció que su almacén de la calle de Méndez Núñez estaba abierto. Prac-

ticado el oportuno reconocimiento, se notó que las cerraduras habían sido forzadas. Nada, sin embargo, faltaba, porque el señor Mazarrasa, hombre previsor, suele dejar sus ochavos en sitio seguro.

(*El Aviso*, 2-XII-1882.)

CERRADURA (NO SE ENTERO MAZARRASA)

Se vende muy barata, magnífica, con llave especial y de seguridad completa. Es propia para una puerta de almacén.

Darán razón en casa de los señores de Piñeiro y Canal. Muelle, 10. (*El Diario de Santander*, 4-II-1882.)

AL DENTISTA RAIZABAL, LE QUITAN LOS DIENTES

Roban en Torrelavega, a don Raimundo Raízabal, gran cantidad de dientes y muelas postizos...

El capitán de la guardia civil de aquella villa, lo supo, puso en juego sus gestiones y detuvo a Juan Francisco Martínez Insausti, ocupándole 383 dientes y muelas de pasta mineral, que confesó se había "distraídamente" llevado.

El "caco" quedó a disposición del juzgado.

(*El Correo de Cantabria*, 6-XII-1882.)

LA VIEJA IDEA DEL TUNEL DE LA ESTACION

En el ayuntamiento, el señor alcalde presentó una proposición inculcando el proyecto de comunicar la nueva población de Maliaño con la otra parte de la ciudad por medio de un túnel, partiendo de la calle Cuesta a la estación del norte.

(*El Diario de Santander*, 25-VIII-1882.)

LAS NOCHES DEL SABADO

El sábado durmieron en la "prevención" dos "tórtolas" que con la "pichona" de su casa armaron un escándalo por cuestión de *no sé qué pago*.

Por tanto, perdieron la noche.

Digo yo, porque los guardias... ¡quía!, ni pensarlo.

(*El Aviso*, 17-X-1882.)

LA SEÑORA MARQUESA DE ROBRERO

ha solicitado, a nombre de su esposo don Felipe Quintana, autorización para establecer una casa de

baños, con el carácter de permanente, al lado del otro balneario que posee en la Magdalena.

(*El Diario de Santander*, 21 y 31-V-1882.)

LA CIGÜEÑA REAL

Por su culpa, no vino a veranear la reina María Cristina a Comillas esta temporada. Dio a luz una robusta infanta, y como no hay jugo lácteo como el de Santander, se llevó a las amas de cría Sinforosa Gómez Higuer y Teresa Acebo Acebo, montañesas de Miera.

(*Boletín de Comercio*, 11-XI-1882, y *El Diario de Santander*, 1-XI-1882.)

BIBLIOTECA MUNICIPAL... ¡NO!

En vista de que el ayuntamiento no establece la Biblioteca para el público, desde tanto tiempo añorada, y bien surtida por los innumerables donantes de libros, que en diferentes momentos regalaron a esta entidad, al enterarse de haber desistido el ayuntamiento definitivamente a establecerla, han recogido sus entregas para regalárselas a la Biblioteca del Casino Montañés, que en vista de los numerosos ejemplares con que cuenta, la hará pública próximamente.

(*Boletín de Comercio*, 10-IX-1882, y *El Diario de Santander*, 26-VIII-1882.)

GANDARILLAS, NO ESTA CONFORME

El ayuntamiento inicia los trabajos de apertura para un camino que une la Magdalena y El Sardinero.

Pero el señor Gandarillas no está conforme, y entabla recurso para detener las obras, por considerar que causan perjuicio a la empresa que representa.

(*El Correo de Cantabria*, 27-XII-1882.)

AUGUSTO G. DE LINARES

El eminent naturalista llega a Santander procedente del extranjero, donde se hallaba desempeñando una comisión, por cuenta del gobierno, para estudiar la fauna y flora de nuestra provincia.

(*El Correo de Cantabria*, 22-XII-1882.)

MEJORA PARA LOS MEDICOS

El 12 de marzo de 1882 se aprueban los estatutos y reglamento para constituirse, en Colegio de la Facultad, los médicos de Santander.

(*Efemérides*, de J. A. del Río y Saiz, t. II, p. 192.)

TRANVIA URBANO

1882

POCAS NOTICIAS

El 21 de enero, en la sesión del ayuntamiento, quedó sobre la mesa un dictamen relativo al proyecto de un tranvía de Puerto Chico a Cuatro Caminos, que se tratará en la sesión inmediata y días después fue resuelto. (*Boletín de Comercio*, 21-I-1882.)

Sin más noticias llegamos a fines de año.

El 10 de noviembre se publica la "aprobación" por el gobierno civil, de donde se pasará al ayuntamiento, y el optimismo del periodista que lo escribe. *supone que esta corporación active el expediente, en atención a la importancia que tiene la obra.* (*El Aviso, El Diario de Santander y La Verdad*, 10-XI-1882.)

El ayuntamiento, en la sesión celebrada el 28 de diciembre, aprobó un informe de la comisión de obras señalando las bases que han de servir en la subasta para la instalación de un tranvía en el

centro de la ciudad, proyecto de los señores Gutiérrez Colomer y Sánchez Díaz.

(*Boletín de Comercio*, 28-XII-1882.)

¿POR QUÉ SE RETRASAN LOS EXPEDIENTES?

"En vista de las quejas que con frecuencia trae la prensa de Santander sobre la morosidad del gobernador de la provincia en resolver los recursos de alzada que se interponen contra providencias de la alcaldía y acuerdos de la diputación, probablemente se instruirá expediente, en averiguación de los hechos, por disposición del ministro de Gobernación." (*El Diario de Santander*, 6-X-1882.)

¿Y en el ayuntamiento quién será culpable de las demoras?

Tras competencias y trámites
seguiremos caminando
unas veces a pie, otras andando...
¡Hasta que pase el tranvía
de... "San Fernando"!

LA CORCONERA

1882

SOLIA, NUEVO PUEBLO DE EMBARQUE

Comenzó el servicio diario a Solía y los expedicionarios a las ferias de San José, que se celebran en Penagos los días 23, 24 y 25 de abril, tuvieron un elemento más para efectuar el viaje, con esta nueva línea de comunicación con Santander.

(*El Diario de Santander*, 22-IV-1882.)

EL AÑO PASADO LA ALCALDIA

PROHIBIO USAR EL PITO...

...al tren tranvía de Gandarillas, al atravesar la parte de ciudad, sustituyéndole por bocinas.

Este año, 1882, ante las protestas del público, el gobernador pasa una comunicación al ayuntamiento aconsejando se digne acordar el uso del silbato por estas calles citadas.

Reunido el ayuntamiento y nombrada una comisión para *tan importante asunto* y tras muchas discusiones, se dejó aprobado que los maquinistas usen un “pitido bronco” y los conductores lo ejecuten con un “sonido agudo”. Se funda en que el sonido de las máquinas (igual que las del ferrocarril del norte) causa molestias en el vecindario.

A esto comenta el periodista, refiriéndose a *La Corconera*:

Si la incomodidad del silbato de la máquina causa tanta molestia en el vecindario, como quiere suponer la comisión y el ayuntamiento, no sería posible humanamente habitar en las casas del Muelle próximas al embarcadero y desembarcadero de *La Corconera*, que constantemente hacen uso del

silbato para llamar a los pasajeros, prolongando a veces su sonido, con el fin de que se oiga a gran distancia, de una manera “inaguantable si hemos de compararlo con los toques secos y breves que usan los maquinistas del tranvía al Sardinero, al arrancar o en la proximidad de una calle, o paso a nivel.

No comprendemos por qué este sistema de “pitos” en vez del uso de “bocinas”, que hoy se emplea.

(*El Eco de la Montaña*, 6-VII-1882.)

Tenía razón, de momento, el periodista. En 1970 (fecha en que rematé le redacción de estos apuntes) están mejorados los centros urbanos, suprimidos los ruidos de las bocinas, los claxons, el pito ¡ hasta del sereno !, y por la excepción se permite, a “campo abierto”, el del árbitro de fútbol, para proporcionar en ocasiones “peleas” entre el público, por lo que debía la comisión del ayuntamiento no permitir este *pitido bronco*.

EL EX MINISTRO DE GOBERNACION

Don Francisco Romero Robledo llega a esta ciudad en julio, de paso a Portugalete, en viaje de descanso, y en compañía del ex diputado don Manuel Corral y otros amigos, se dirigieron al embarcadero de *La Corconera*, donde tomaron un vaporcito de esta empresa para acudir a la comida que se le ofreció en el hotel de la Magdalena, lugar escogido para disfrutar de aquel precioso paisaje... y del espléndido banquete. A juzgar por

las horas transcurridas "de trabajo", debieron tener mucho que "despachar", pues no regresaron de nuevo en el mismo transporte hasta las diez de la noche.

(*El Eco de la Montaña*, 6-VII-1882.)

FUEGOS ARTIFICIALES EN LOS CORCONERAS

Tuvo lugar la sorprendente velada marítima con fantásticas iluminaciones en los elegantes vapores.

Vistosamente engalanados e iluminados, evolucionaron en la bahía, disparando cohetes de grueso calibre y lanzando al agua sobre flotadores, de los que se elevaron al aire, remolinos brillantes, grandes flameros de salón, candelas romanas y surtidores chinescos chapuzadores.

Con este detalle: 6 disparos de bombas explosivas, iluminación instantánea de las grandes bengalas a bordo de cinco vapores *Corconeras*, colocados con la debida simetría y en movimiento. Durante la iluminación, 24 cohetes con adornos de luces, lluvias de serpentina, etc. Durante la marcha, 200 surtidores chapuzadores adornan el agua y candelas flotantes. Despiden 6 morteros sus granadas con lucería de colores. Por último, iluminan el cielo 6 remolinos brillantes y 27 cohetes de serpentinas doradas.

Al final se celebró un combate naval (del que por repetirse en los años sucesivos haremos mención más adelante).

Las gentes regresaban a sus casas sorprendidas y maravilladas. ¡Era la primera vez que se daba este espectáculo en la ciudad!

(*El Aviso*, 28-VII-1882.)

UNA TARDE DE ESTE VERANO

surcaban las aguas de nuestra bahía con rumbo a alta mar dos vapores empavesados de la empresa, a cuyo bordo iban las comisiones que más tarde saludarían al rey Alfonso XII, que se dirigía desde Comillas, donde se encontraba pasando una temporada, a nuestra ciudad, para presidir la clausura de la exposición de ganadería.

Cerca de Cabo Mayor fue avistado el *Ferrolano*, en el que tremola el estandarte real.

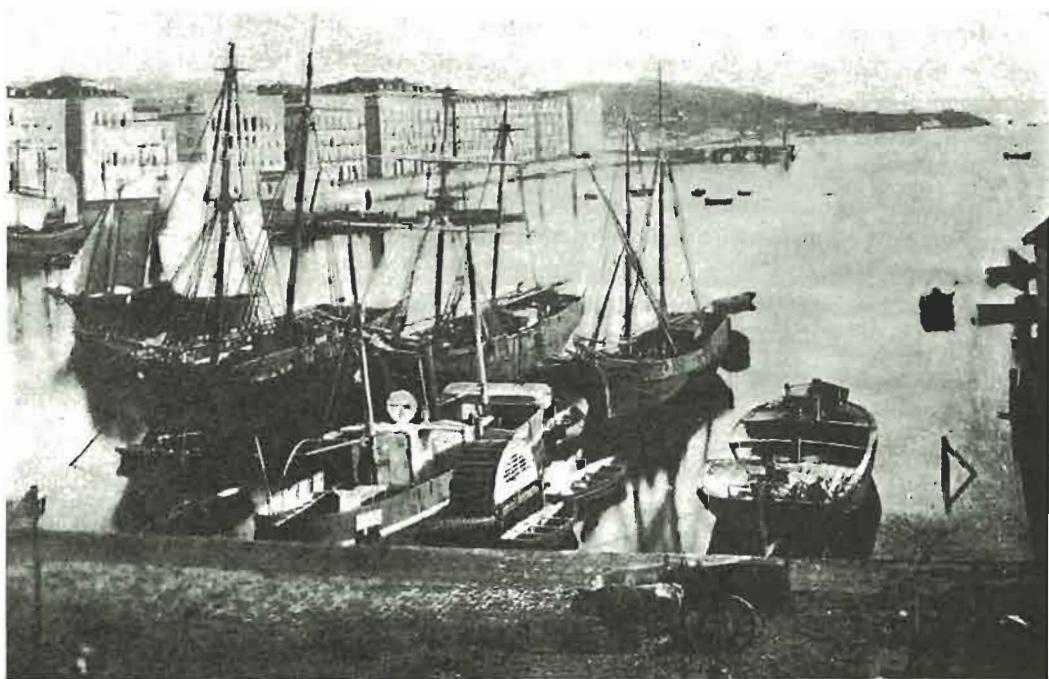
La pequeña flotilla compuesta por dicho *Ferrolano*, los dos corconeras. *Auxiliar*, el *Pelícano*, el *Hércules* y algunas pequeñas embarcaciones de recreo que vistosamente marchaban a la vela, ofrecían un golpe de vista no fácil de describir, al ver completado tan hermoso cuadro por la inusitada animación en nuestro envidiable Muelle.

Desembarcó el rey, clausuró la exposición; regresó por el Alta al Sardinero y después, nuevamente embarcó con rumbo a Comillas.

(*Boletín de Comercio* y *El Eco de la Montaña*, 27-VII-1882.)

PASADO EL VERANO

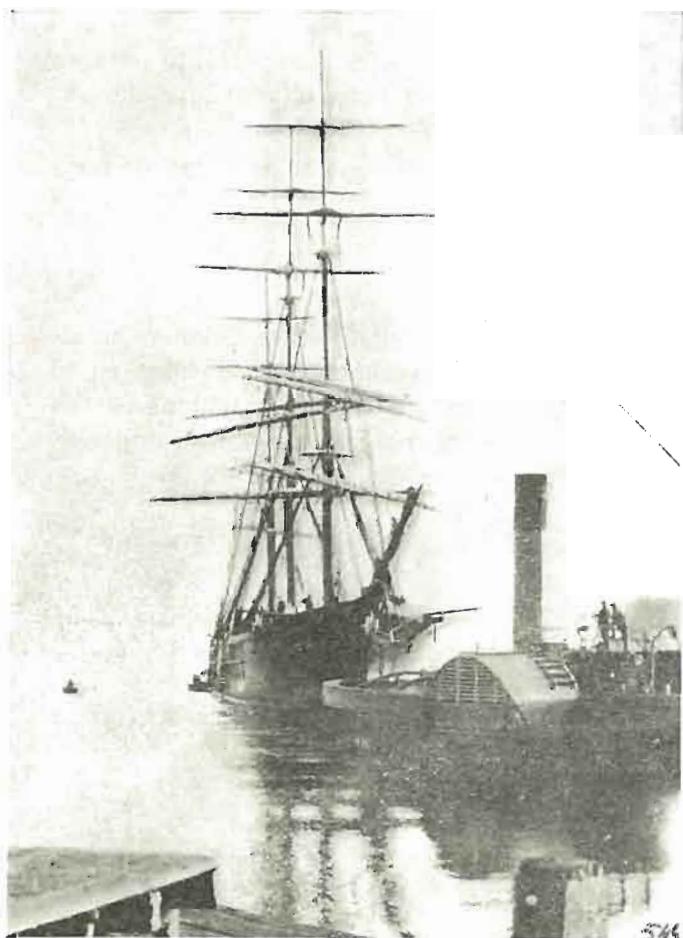
el vapor de guerra *Ferrolano*, que había salido de nuestro puerto en dirección a Comillas para recoger allí las casetas de baño empleadas para el servicio de la casa real, tuvo que regresar por habersele desprendido una plancha de la caldera, produciéndose un incendio que fue sofocado. Quedó el buque sin movimiento, viéndose precisado a izar bandera pidiendo auxilio.



En la dársena, un desconocido vapor movido por aletas, igual medio de tracción que llevan los corconeras n.º 4 (el de ruedas) y n.º 6 (-Hércules-).

Uno de los *Corconeras* se presentó para advertirles que iría pronto el remolcador *Hércules* que estaba al servicio de su empresa, pues, debido a su poca potencia, él nada podría hacer, y cumplido el encargo, fue desde Cabo Mayor remolcado a nuestra bahía.

(*Boletín de Comercio*, 26-IX-1882.)



El «Hércules» transformado en «Corconera n.º 6» dando remolque a la goleta «Don Juan»...

PIONEROS EN AGENCIA DE INFORMACION Y TURISMO

En el muelle de los vapores *Corconera* se estableció una *Agencia* a cargo del capitán mercante, don Juan Bautista Belarriuaga, con objeto de que en época de verano se encargara esta oficina de buscar habitaciones, informes y resolución de algún asunto y en toda época combina los vaporcitos con la llegada y salida de barcos correos para visitas, equipajes, etc... ofreciendo además viajes de recreo por la bahía. (Boletín de Comercio, 30-V-1882.)

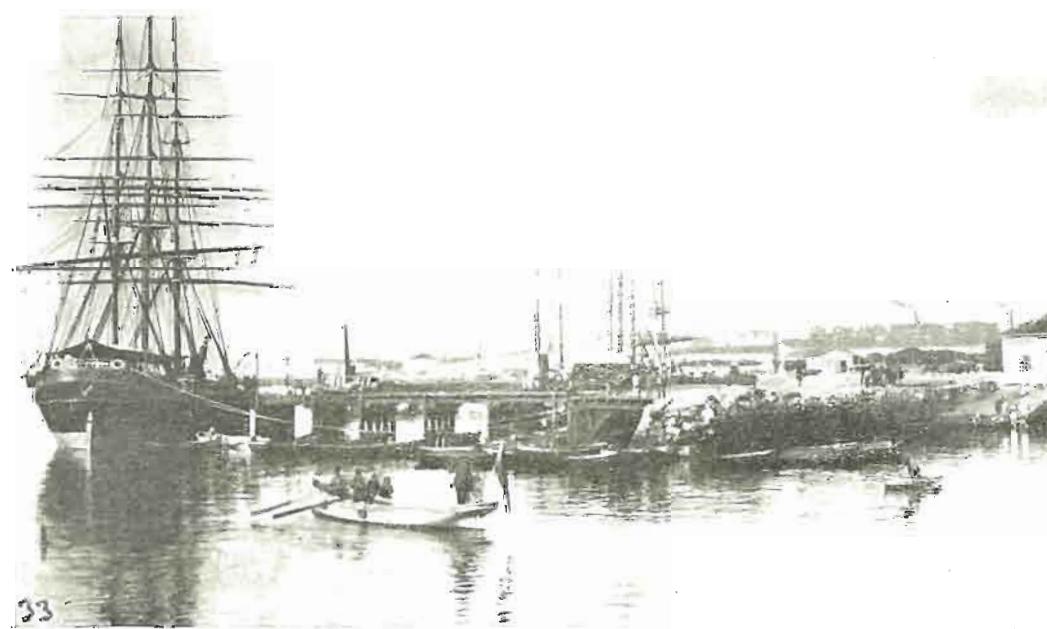
EL REMOLCADOR HERCULES SE CONVIERTEN EN CORCONERA N.º 6.

En uno de los viajes del Astillero y Cespedón a Santander, servicio diario a este último pueblecito desde primeros de año, un vapor *Corconera* venía cargado con doscientos cincuenta pasajeros, quedando mayor número en espera del siguiente, y la prensa rogaba a la empresa que active el servicio en beneficio del público, para evitar mayores disgustos debidos a varios accidentes y caídas al agua por estas aglomeraciones, que se solucionan en parte con la colocación de cuatro potentes faroles de petróleo en el embarcadero.

(*El Aviso*, 25-VII-1882.)

La empresa decide remediar igualmente el problema de tráfico, resolviendo por compra el contrato firmado el año anterior con el señor Dóriga, propietario del amplio y potente remolcador *Hércules*, popularmente conocido en Santander por sus muchos actos de salvamento efectuados dentro y fuera de la bahía.

Aparte de sus actividades en el remolque de buques, era empleado para transportes de pasa-



...que deja atracada al muelle de Albareda.

jeros al Astillero y pueblos ribereños en fiestas y domingos, con anterioridad a la inauguración de la sociedad, después fue competidor en algunas ocasiones, hasta que el año pasado se convirtió en colaborador mediante un contrato de alquiler, con derecho a compra.

Provechosa operación: un enemigo menos y un hermanito más.

Fue reformado en los talleres de San Martín, de Dóriga, y se inscribió con el Número 6.

Por ser el mayor de los otros cinco vaporcitos, se le apodaba en la prensa como "el padre de la bandada".

Como coincidencia probablemente, habían llegado en aquellos días a nuestra bahía algunas bandas de gaviotas y "corconeras", por cuyo motivo salieron embarcadas varias personas con objeto de cazar estas aves marinas.

(*El Diario de Santander*, 4-VIII-1882, y *El Aviso*, 26-X-1886.)

OTRAS NOTICIAS CORCONERAS

A primeros de año firmó contrato con *La Corconera*, para el traslado de pasajeros y equipajes, la línea de vapores trasatlántica, propiedad del marqués de Campo. Hizo el trasbordo por primera vez con el *Reina Mercedes*, que llega de las Anti-

llas, partiendo al día siguiente para Burdeos. Poco tiempo después efectúa los del *Manila*, y más tarde con el *Asia*. Inesperadamente el *Manila* se perdió en ruta a Puerto Rico.

(*El Diario de Santander*, 26-II-1882.)

DIQUE DE MALIAÑO

Para dar comienzo a esta importante obra es contratada la empresa para el remolque de embarcaciones que transporten los materiales.

(*El Correo de Cantabria*, 11-XII-1882.)

LAS AGUAS DEL RIO CUBAS

Por don Juan Pablo Gutiérrez Colomer ha sido solicitado el aprovechamiento de éstas en el pueblo de Somo, para surtir las máquinas de sus vapores.

(*El Diario de Santander*, 29-VI-1882.)

PELIGRO SOLUCIONADO

La draga comienza a profundizar el canal por donde pasan los vapores *Corconeras* en sus viajes a Pedreña y Puntal.

(*El Diario de Santander*, 21-IV-1882.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1883

DUELO ENTRE CABALLEROS

El Aviso da noticia de un duelo en Biarritz entre el general montañés don Rafael Quesada y don Manuel Potestad, a pistola; padrinos, por el primero, el duque de Tamames y conde de Benalua; por el segundo, dos súbditos franceses. La sangre no corrió, se dispararon las pistolas sin hacer blanco, se dio por satisfecha la deuda de honor y... los padrinos resultaron ilesos.

(*El Correo de Cantabria*, 29-X-1883.)

VARIAS

Enero, día 5.—Desde hace tres días los fabricantes de pan de esta ciudad han bajado espontáneamente un céntimo en el precio de cada libra.

Les aplaudimos como se merecen.

(*El Correo de Cantabria*, 5-I-1883.)

Julio.—Llega a Santander el notable pintor don Agustín Riancho Mora, que ha permanecido largo tiempo en Bélgica, a donde fue enviado de muy niño en vista de las notables aptitudes que demostró para la pintura.

(*El Diario de Santander*, 19-VI-1883.)

Agosto.—El guardia municipal de servicio en la segunda playa ha puesto en conocimiento de la alcaldía que los soldados de guarnición se bañan en el sitio libre de aquella playa sin traje alguno, llamando, por tanto, la atención y faltando a los dictados municipales sobre la reglamentación de baños libres. (*El Correo de Cantabria*, 31-VIII-1883.)

Setiembre.—Se inaugura el *Café Ancora*, con la consabida invitación a los periodistas y amigos del propietario, sellada y confirmada con una opípara cena. (*El Diario de Santander*, 2-IX-1883.)

Octubre.—Farmacia de la viuda del licenciado Rodríguez Jiménez. Plaza de la Libertad - Casa de los jardines. Inaugurada el 3 de octubre de 1876.

Pongo en conocimiento del público que el licenciado señor don Diego Breñosa se ha encargado de dirigir *de acuerdo conmigo*, la farmacia que creó y acreditó mi finado esposo, don Manuel Rodríguez Jiménez.

Dolores Rodríguez.

(*El Aviso*, 3-X-1876, y *El Diario de Santander*, 11-X-1883.)

Noviembre, 26.—Comienza la construcción de la “necrópolis” en Ciriego, que según contrato deberá estar concluída para dentro de tres años.

La superficie cruciforme del cementerio es de 50.000 metros cuadrados, teniendo cada uno de los ramales 280 metros de largo por 100 metros de ancho, dándose empleo en las obras a cien operarios. (*El Correo de Cantabria*, 26-XI-1883.)

¿ DONDE HAGO “PIS”, SEÑOR ALCALDE ?
UNA DENUNCIA Y UNA PROPOSICION
SOBRE EL MISMO TEMA

Noviembre.—Ha sido denunciada ante el señor alcalde una “doméstica” que anteayer, desde

el balcón de una casa sita en la calle de Rupalacio, arrojó un jarro de agua a un caballero que estaba haciendo chis.

(*El Aviso*, 22-XI-1883.)

Diciembre.—Un concejal de nuestro ayuntamiento decide presentar una moción para que se establezcan, en distintos puntos de la ciudad, las columnas “mingitorias” tan necesarias.

(*El Aviso*, 11-XII-1883.)

Nosotros, puestos a sentenciar quién fue el culpable...

Ni ella ni él tuvieron la culpa de tan fea acción ¡Fue el alcalde!, que no puso medios para tal evacuación.

NOTA DE CUPIDO

Se efectúa en Castro Urdiales el enlace de la bellísima señorita Paula Llantada Coll con el doctor en medicina don Casto Pérez Gutiérrez, deseándoles una prolongada luna de miel.

(*El Correo de Cantabria*, 23-I-1883.)

LA PLAYA DE SAN MARTIN

Fue la primera de las santanderinas que instaló balneario, con casetas de ruedas, en el año 1863. Actuó siete años en solitario, hasta que en 1870 los hermanos don Arturo y don César Pombo inauguran la *primera playa*. Al año siguiente, la sigue en turno la llamada *playa grande*, de don Antonio Fernández Castañeda. En 1878 se estrena la *Magdalena*, con su magnífico balneario y hotel restaurante, creación espléndida del marqués de Robrero. Por último, la benjamina se llama la *Concha* y su concesionario, don Antonio Zaldívar, rico fondista que tiene frente a esta nueva playa su establecimiento de viajeros (1884).

La *playa de San Martín*, por su proximidad a la población, fue motivo principal de gran aceptación de mujeres y niños, únicos usuarios autorizados; mientras que la cercana playa de los *peligros* era en mayoría frecuentada por empleados y trabajadores. La clase media y elegante se repartía entre las restantes.

La de San Martín estaba dividida, por "mahoma o calabrote", en dos sectores independientes, uno de "pago" y el otro "gratis" para los no pujientes.

El propietario, don Agustín Presmanes, publica en 1876 la siguiente tarifa de precios, con sus simpáticas observaciones,

Precio por cada baño: 1 real.

Precio por cada baño con traje: 2 reales.

Con traje y sábana: 2 reales y 50 céntimos.

Bañar a un niño: 50 céntimos.

(Desempeñado este servicio por un bañero o dos bañeras a elegir por el cliente).

Cualquier falta en el servicio, deberán avisar a su dueño en la calle de San Francisco n.º 3, carpintería propiedad del señor Presmanes, donde serán atendidos.

(*El Aviso*, 1-VII-1876.)

En 1876, los coches-tranvías de Gandarillas movidos todavía por mulas, hacen una escala en el apeadero llamado de San Martín, para que los bañistas puedan aprovecharse de aquel cómodo medio de locomoción. El camino para llegar a los baños, antes de existir este nuevo tranvía, era intransitable y la comunicación actual de carretera entre el Dique de Gamazo y Corcho no existía, por ser terrenos particulares, en su mayor parte de la familia Dóriga.

(*El Aviso*, 11-VI-1876.)

En agosto de 1878 ocurre un acontecimiento que será de gran trascendencia para la vida de esta playita. "Se inaugura el establecimiento industrial *Talleres de San Martín*, que acaba de montar el joven ingeniero don Eduardo López Dóriga, para toda clase de trabajos y construcciones de hierro."

Al poco tiempo, entre la playa y la punta del promontorio de San Martín, cuya concesión le ha sido otorgada, construye los muelles.

¡El progreso industrial comienza la absorción del arenal para fines más productivos!

Enero de 1880. Fallece don Agustín Presmanes Castillo, dejando un hijo huérfano, llamado José. Por disposición testamentaria, su cadáver será enterrado en Suesa, y para darlo cumplimiento, el *Corconera* n.º 4, el de ruedas, decora con sencillez una cámara para recibir al fallecido, trasladando los restos mortales hasta el Puntal y desde aquí, por Somo, al lugar de referencia.

(*Boletín de Comercio*, 15-I-1880, y *El Aviso*, 17-I-1880.)

Ha sido nombrada tutora doña Josefa Sota, que desde tal momento será la regente de los baños de San Martín y como primera medida, "tarifa", por el uso de las rodantes casetas, el reducido precio de veinte céntimos de peseta. Doña Josefa ha hecho desaparecer del "cuadro", a los bañeros y trajes de alquiler porque las "asiduas", no precisan. (*Boletín de Comercio*, 21-VIII-1880 y 21-VI-1881.)

El 29 de octubre de 1882, un fuerte temporal acompañado de gran marea destruye las casetas

de ruedas de los baños, único refugio privado para desvestirse. (Boletín de Comercio, 29-X-1882.)

Registra el 16 de noviembre del mismo año tres importantísimas mejoras para la ciudad, pero la última poco agradable para doña Josefa la tutora...

"Se inauguran, con el disparo simultáneo de multitud de barrenos en las canteras de la Magdalena, las obras de la dársena de Puertochochico, el muelle que se denominará Albareda y las obras de construcción del dique de Gamazo.

(Boletín de Comercio, 16-XI-1882.)

Con esta obra final, los talleres de Dóriga, situados enfrente del mencionado dique, pierden el lugar destinado a construcción de sus barcos. Elevada la protesta al Ministerio de Fomento, consiguen por real orden, en marzo de 1883, que se les adjudique "la parcela de playa de bahía para ensanchar la fábrica, pero ejecutarán obligadamente

Cinco años después, en 1888, casi están desapareciendo los puntos de "baño público" que existían en la Magdalena, arenas de Maliaño, peña del Cuervo (al pie), Las Higueras, y sólo quedan aceptables las de San Martín.

Para dirigirse a esta playa, el único paso abierto peonil quedó obstruido por necesidades del ferrocarril de Gandarillas. A pesar de todo, como no hay más sitio céntrico con sector "gratis" que este pequeño arenal, acuden por todas partes saltando dificultades y resulta una aglomeración tal, que aquellos sitios se convierten en un verdadero burdel durante el verano. En cierto día de éste, fue de pública información la denuncia por el guardia de una despreocupada "sirena", que, al salir del baño, olvidaba cubrir las partes, que debieran estar a cubierto de ser vistas por los "viejos verdes" y otros "mirones" agazapados tras los innumerables montículos y crecidos matorrales de los alrededores, que fisgaban a placer.



Playa de San Martín.

La más antigua de Santander. Un fuerte temporal destruye sus casetas de ruedas en el año 1882 y fueron sustituidas por estas galerías. La maroma divide la playa gratis del sector de pago.

las obras para segregar de la acción de los mares, la citada parcela", de la playa de San Martín.

(Boletín de Comercio, 10-III-1883.)

No disminuyen los ánimos de "la tutora", por tan poco espacio terrenal que la dejara Dóriga, ni por la desaparición de sus "casetas andantes" con las descentradas ruedas que caminaban a reñido compás. En el taller de carpintería del difunto don Agustín, que también controla doña Josefa, ordena se construya una galería balneario de madera, lo suficiente amplia para su disminuida clientela por culpa de sus deficientes instalaciones anteriores.

(El Correo de Cantabria, 4-IV-1883.)

El edificio de madera queda armado en San Martín el 21 de junio de 1883 y el precio estipulado para el baño sigue siendo veinte céntimos.

(Boletín de Comercio, 23-VI-1883.)

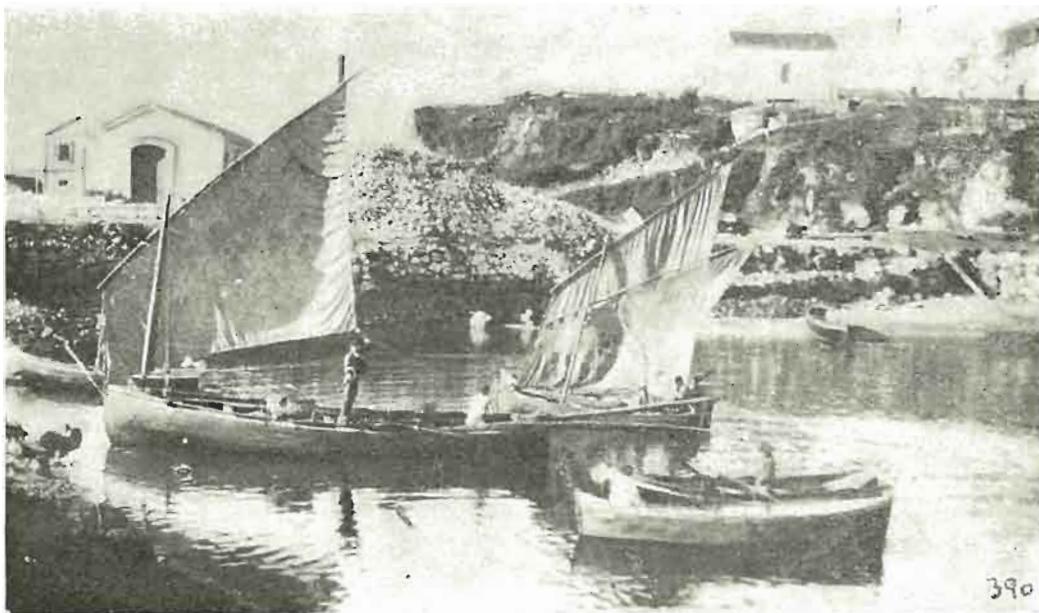
Para aquellos peatones que no pueden utilizar otros medios de locomoción, se reclama insistentemente la apertura de un paso peonil por los terrenos mencionados de los talleres de Dóriga desde San Martín hasta Molnedo.

(El Correo de Cantabria, 12-VI-1888.)

En 1893, el pequeño balneario para mujeres y niños se veía muy concurrido, y se lamentaba *El Correo de Cantabria* de que sólo quedaba gratis para los pobres una porción pequeña de playa, llena de pedruscos rocosos, piedras sueltas y cristales.

(El Correo de Cantabria, 12-VI-1893.)

A fines de siglo aun existían, pero poco a poco las necesidades de ampliación en los talleres metalúrgicos y la creciente industria naviera, más la casi desaparición de las arenas, acabaron su larga vida de servicio a las clases modestas.



Aquí yace la playa de San Martín.

En 1883 fue condenada a muerte por real orden a favor de los talleres metalúrgicos de San Martín.

390



El Fuerte de San Martín.
(Acuarela de J. Wünsch.)

En posición Este del castillo, estaba situado el modesto balneario de San Martín, con sus primeras casetas rodantes sobre las finísimas arenas de su playa. En marzo de 1885, la junta de obras del puerto incoaba expediente para el derribo de la antigua batería, en estado ruinoso.

LOS "BUCEADORES" DE LAS MACHINAS

Por aquellos tiempos y muchos más que siguieron repitiéndolo, fue corriente presenciar una típica escena de sabor perediano, protagonizada en exclusiva por los chavalillos de 6 a 12 años, hijos de humildes familias marineras, quizás algo abandonados por sus paternidades, que deambulaban por las machinas y acantilados de Puerto Chico y San Martín.

Los protagonistas, sin más vestimenta que la usada a diario por "su primer padre" y previa corta carrera, sobre el acantilado o por el suelo del malecón, impulsaban su cuerpo desnudo hacia el vacío, para caer en perfecta zambullida en las profundas aguas del mar. Repetían una y otra vez "colada" tras "colada", no sin antes cerciorarse de la ausencia del "chiva" o guindilla, que en ocasiones surgía inesperadamente para llevarlos a la perrera, por desacato a la moral.



362

Los buceadores de San Martín y Puerto Chico en las machinas.

¡Señorito, si me echa una perra la cojo con... la bocal!

Algunos grupos de amigos, a la salida de sus centros de trabajo o enseñanza, acostumbraban dar un paseo por aquellos muelles para distraerse de sus pasadas horas de encierro, recreando la vista con la panorámica que ofrece tan pintoresco camino.

Al paso de algunos grupos, junto a los "buceadores", uno de éstos se dirigía al más próximo transeúnte y descaradamente soltaba el "espiche": ¡Señorito! si me tira al agua una "perra chica", la cojo con la boca... Dispuestos a matizar una nota de color agradable en aquel paseo, los del grupo aceptan y alguno de ellos envolvía la moneda en papel blanco, para ser vista más fácilmente por el chaval. Otros no lo hacían, por lo que el nadador perdía algunas, confundidas en el fondo del mar, entre basa y piedras. Pero esto no contrariaba a los pequeños "pescadores de monedas" que seguían incansables en busca de las "cobrizas" y sólo deteniéndose unos momentos a tomar aire en la superficie, tiempo aprovechado para, simultáneamente, apretar con los dedos sus irritadas narices, que soltados bruscamente al único de un fuerte

trompetazo nasal, lanza "las velas" de sus corridos mocos... un metro mar adentro.

Cuando el negocio decaía, la banda de pillastres ponía en escena el número final y, como en los circos, el más espectacular. Se destacaba otro de ellos hasta ahora reservista, y dirigiéndose hacia el caballero que por su vestimenta aparenta tener más "chatarra" en el bolsillo, le repetía la cotidiana frase "académica" con algunas variantes: ¡Señorito! si me echa una "perra gorda", la cojo con el c...

Los alegres comentarios eran generales en los espectadores, y el negocio, aumentado en precio, volvía a tener animación. Varios se apresuraban para ocupar el primer puesto en la prueba. Arrojaban por fin la gruesa moneda, el "vedette" de la tropa, en espectacular "cole", hace su inmersión... Momentos de suspense... Emerge a la superficie... luego un volatín acuático, con igualado ritmo circular, para mostrar en el punto programado la "archivada" moneda.

Las risotadas se oían en el semáforo y la prueba se repite, con la algazara de los presentes y el engorde de la bolsa para los avisados granujillas.

TRANVIA URBANO

1883

¡ AL FIN SE CONVIERTEN EN REALIDAD TAN OBSTRUÍDO PROYECTO !

Los datos conseguidos de este acontecimiento fueron proporcionados por algunas informaciones, tan aclaratorias de *los inconvenientes opuestos a una resolución favorable*, que prefiero transcribirlos directamente de aquellas fuentes informativas.

MEJORA LOCAL (ANTES DE LA SUBASTA)

Procediendo con imparcialidad, así como debemos estar orgullosos por tener durante la estación balnearia un ferrocarril (Gandarillas), que cómodamente nos conduce al Sardinero, el mismo orgullo nos despierta la idea de ver en breve tiempo recorrer por nuestras calles un tranvía urbano, que ha de dar mayor importancia a esta ciudad, constituyendo una mejora digna de tener en cuenta y un nuevo elemento de vida.

Y este proyecto, que desde que se inició fue acogido con general aplauso, encuéntrase en la actualidad en tal situación que, sin temor de equivocarnos, podemos asegurar que durante el próximo verano le veremos realizado, pues ya está aprobado, *zanjados los mayores inconvenientes*, y anunciada la subasta que se verificará en los primeros días del próximo febrero.

El centro de la población y su parte oeste, principalmente, obtendrán un notable desarrollo, que se llevará a otras partes a medida que las necesidades lo exijan.

El paseo de la segunda alameda presentará, en la temporada de verano, un aspecto envidiable y mejora teniendo en dirección paralela la nueva calle de San Fernando, que ha de abrirse al público antes de la inauguración del tranvía. Para ello se ha dado un plazo prudencial, que expira el 15 de

febrero, a todos los propietarios de esta próxima vía pública, para que hagan desaparecer las tapas de cerramientos que en ellas existen, medida indispensable para proceder a la apertura de dicha calle que ocupará terrenos hoy cerrados.

Es indudable que ha de mejorar de una manera notable esta población y deseáramos se diese a la nueva calle de San Fernando la mayor amplitud posible, dotándola de todos los servicios públicos.

(*El Diario de Santander*, 20-I-1883.)

LA SUBASTA

Celebrada el 3 de febrero, a las 11 de la mañana, en el ayuntamiento.

Abierto el acto con concurrencia bastante numerosa, el presidente manifiesta que durante media hora se admiten proposiciones.

Uno de los concurrentes, *el señor Gandarillas*, hizo observar que por diferentes razones, que no sólo por él, sino por otros varios, se habían expuesto ante la autoridad competente, debía considerarse nulo el acto, mientras no se resolviera acerca de las observaciones o cuestiones previas que se habían iniciado.

Estas indicaciones fueron contestadas por la presidencia, mandando que no se interrumpiera la reunión.

Pasada la media hora sin que se presentaran licitadores, el presidente declaró terminado el acto.

En virtud de este resultado, los señores Colomer y Sánchez Díaz, iniciadores del proyecto del tranvía, han logrado conseguir lo que por medio de sus esfuerzos se propusieron y esto nos produce satisfacción, no sólo porque vemos muy próximo a realizarse un proyecto de importancia, sino porque nos consta que los iniciadores del mismo, en vista del resultado de la subasta, se proponen realizar rápidamente las obras necesarias,

para lo cual, inmediatamente que aquella finalizó, se cruzaron telegramas a Bélgica y otros puntos, mandando remitieran el material necesario, para no retrasar los trabajos.

Creemos que no puede sufrir dilaciones el proyecto de tranvía aprobado y subastado y que ha de reportar utilidades a esta ciudad y nos apoyamos para ello, entre otras razones, en que la gestión formulada por el concejal, don Santos Gandarillas, para que se suspendiera la subasta, ha sido desestimada por el gobernador, ante quien aparecía producida, después del detenido informe evauciado por el alcalde.

Esta misma resolución del gobernador viene a resolver las demás presentadas con los mismos motivos que la de don Santos Gandarillas.

(*El Diario de Santander*, 2 y 4-II-1883.)

DESPUES DE LA SUBASTA,
EL CONCEJAL SEÑOR GANDARILLAS
CONTINUA DISCONFORME

Presidida por el alcalde don Lino de Villa Ceballos, al final de la semana se celebra reunión en el ayuntamiento. El secretario leyó el acta de subasta del proyectado tranvía urbano adjudicado a los señores Colomer y Sánchez Díaz.

Se discuten las modificaciones de la anchura de vía y la extensión de la línea a Cuatro Caminos (Alamedas), propuesta ya en la memoria por los concesionarios, y los concejales Alonso y Velarde no están conformes por lo que *debe dejarse sin efecto la subasta* y votan en contra.

El ayuntamiento acordó no haber lugar a resolver una petición de don Santos Gandarillas en contra de dicho asunto. Insiste por ello nuevamente, entablando recurso el señor Gandarillas, por medio del gobierno civil y, finalmente, meses después por real orden comunicada por el Ministerio de Gobernación se desestima el *recurso de alzada interpuesto*.

Con esto la reforma tan ventajosa del tranvía para la ciudad *no sufrirá más dilaciones*.

(*El Correo de Cantabria*, 9-II-1883; *El Diario de Santander*, 7-III y 10-IV-1883, y *Boletín de Comercio*, 9-VIII-1883.)

NACE LA CALLE DE SAN FERNANDO
PARA EL PASO DEL TRANVIA

Se emprende con toda actividad la construcción de esta calle. Muchos propietarios comenzaron a derribar las tapias de sus fincas, para colocarlas en la nueva alineación. Las primeras fueron la de Carús, la del Convento y la Cruz Blanca.

(*El Diario de Santander*, 24-I-1883.)

Los concesionarios del tranvía, antes de comenzar las obras para colocar la vía, se dirigen al ayuntamiento para que ordene el replanteo, ajustándose a las variaciones que indicó la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

A los pocos días comienzan las obras simultáneamente por Puerto Chico y calle de Méndez Núñez (estación).

En el muelle de Maliaño han sido desembarcadas dos mil traviesas y en el vapor *Castro* llegaron sesenta toneladas de raíles, que fueron desembarcados en Puerto Chico.

En el almacén hundido en la calle de San Fernando por las últimas nevadas, se construye un nuevo local destinado a cuadras para las caballerías.

(*El Correo de Cantabria*, 2, 6 y 9-IV-1883.)

En el extremo del muelle de Calderón se colocan las estacas por donde debe tenderse la vía.

Los trabajos se llevan con gran actividad y se aumenta el número de cuadrillas, para que sean tres las que "ataquen" por ese número de puntos la construcción de la línea.

(*El Diario de Santander*, 15-IV-1883.)

"SOCIEDAD ANONIMA TRANVIA URBANO"

Queda constituida en abril de 1883.

Las oficinas del Tranvía Urbano, junto con las de *Corconera* y "Escritorio", de don Juan Gutiérrez Colomer, han quedado instaladas en la planta baja de la casa del señor Botín, junto al muelle de Calderón. (*El Diario de Santander*, 25-IV y 5-V-1883.)

En la calle de San Fernando surgen algunas dificultades por la oposición de algunos propietarios que retrasan el paso del tranvía. El más remiso es notificado por los concesionarios, por medio del notario don Urbano Agüero, para llevar a cabo una tasación amistosa o seguir el procedimiento legal de expropiación forzosa, con el pago de daños y perjuicios por la demora, dándose por terminado el conflicto mediante la valoración por dos tasadores.

(*Archivo Municipal*, notario don Urbano Agüero, n. 256.)

Llega el material móvil, adquirido en Bélgica por el hijo del concesionario, don Leonardo Gutiérrez Colomer, que ha sido nombrado director gerente del Tranvía Urbano.

Por ahora dieciocho carruajes se han comprado en el extranjero y dos más se construyen en esta población y en principio se han encargado ocho yeguas a Burdeos y otras ocho a Palencia.

(*El Diario de Santander*, 27-IV-1883, y *El Correo de Cantabria*, 9-VII-1883.)



Se construyen en 1883 las vías del Tranvía Urbano a ritmo acelerado, quedando instaladas las que pasan por la Alameda primera.



Entrada de las vías por la calle de Correos (Amós de Escalante). La casa de la izquierda fue derruida después del incendio de Santander, y actualmente en los bajos del nuevo edificio se encuentran instalados los comercios de Regma, Salomé, relojería Martínez y estanco.

PRUEBA OFICIAL

El 19 de julio se somete a discusión en el ayuntamiento el reglamento del Tranvía Urbano, promoviéndose un incidente desagradable entre el alcalde accidental y el señor Gandarillas. El reglamento fue aprobado, y las pruebas de los materiales y del ganado celebrados ese día lo fueron igualmente. El arquitecto municipal hizo el reconocimiento del trayecto, encontrándolo en buenas condiciones.

Los periodistas accedieron gustosos a la atenta invitación de esta prueba oficial.

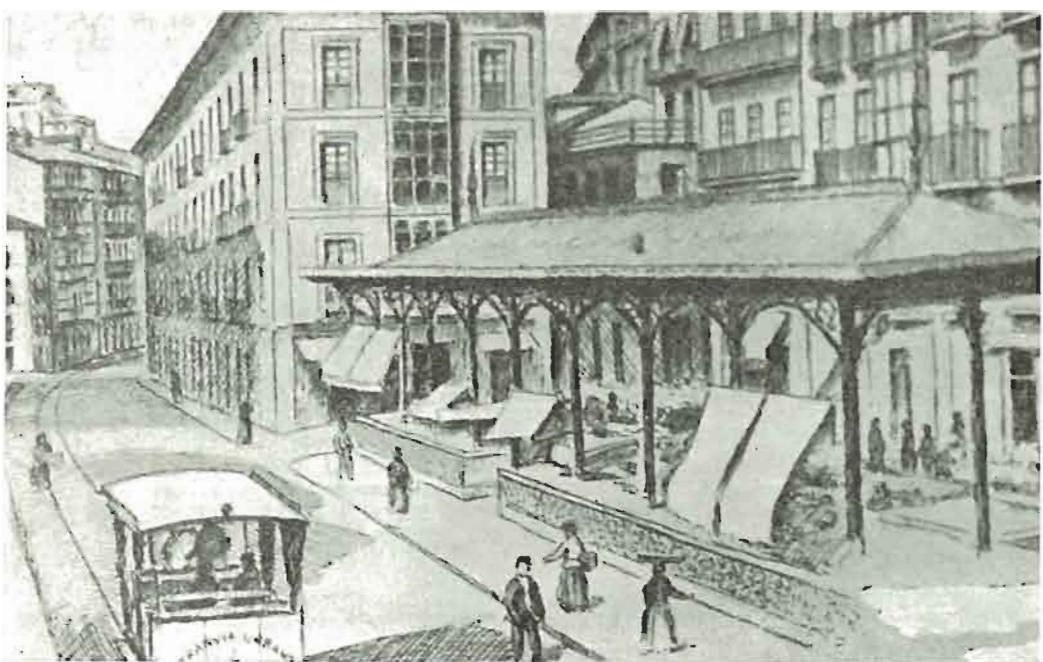
(*El Diario de Santander*, 19-VII-1883, y *Boletín de Comercio*, 20-VII-1883.)

INAUGURACION. 24 DE JULIO DE 1883

Los coches han ido llenos constantemente a todas las horas del día y de la noche, precisando los carroajes que aun tiene encargados. Son espaciosos y cómodos; el vestuario del personal, elegante, confeccionado en la sastrería Ortiz y Tejada; y el ganado de tiro, numeroso y bueno.

La línea se divide en dos secciones de Puerto Chico al extremo de la Alameda Primera y Mallaño y otra desde la Alameda a Cuatro Caminos.

Las tarifas son módicas, oscilan entre cinco y diez céntimos por cada sección, y por la noche veinticinco céntimos cualquier recorrido; baúl a la es-



El tranvía inaugurado el 24 de julio a su paso por los mercados de la calle de Atarazanas.



Circulan los tranvías por la Ribera.



Como final de trayecto, uno de los coches se dirige a Puerto Chico.

tación, sesenta céntimos si es grande y cuarenta el corriente.

(*El Diario de Santander*, 25-VII-1883, y *El Eco de la Montaña*, 26-VII-1883.)

Se recomienda a los agentes municipales que deben ejercer una vigilancia constante de la línea para impedir que los chicos crucen la vía al paso de los tranvías, exponiéndose a que les atropelle el ganado y fueron denunciados y llevados a la "perrrera" dos rapaces por poner piedras en la vía, peligroando descarrilar los coches.

(*Boletín de Comercio*, 27-IX-1883.)

Noticia pintorescamente confusa. Uno de los coches del tranvía tropezó cuando atravesaba la vía con un individuo llevando una burra. Del choque se produjo una grave lesión en la parte del trasero, por lo cual probablemente quede inútil para el trabajo. El cuarto trasero lesionado se refiere al de la burra. (*El Diario de Santander*, 6-X-1883.)

No parecía Santander el domingo una modesta capital de humilde provincia, sino una población asombrosa, rica y alegre, que reúne todos los atractivos del buen gusto y todos los progresos de la vida moderna.

Por un lado, los *Corconeras* cruzando la bahía en todas direcciones; enfrente de su embarcadero, el tranvía urbano, que atraviesa la capital; más allá, la línea del ferrocarril de Gandarillas al Sardinero, cuyas locomotoras, frenadas en el casco de la población, recobran su velocidad al salir de Puerto Chico, lanzando al viento *pe-netrantes silbidos y espesas nubes de humo*.

(*Boletín de Comercio*, 22-VII-1883.)

Y mientras tanto, en el ayuntamiento, a solicitud de don Juan Gutiérrez Colomer, en nombre del Tranvía Urbano, pidiendo la devolución de la fianza entregada en la subasta, el concejal del ayuntamiento, don Santos Gandarillas, manifiesta que no estando concluída la vía con todos sus accesorios, no está cumplido el contrato y no procede a la solicitud.

(*Boletín de Comercio*, 4-VIII-1883.)

En los ocho días primeros de su instalación se han despachado doce mil y pico billetes.

(*El Diario de Santander*, 1-VIII-1883.)

Se establece la tarifa para anuncios en los coches. Por un mes, siete cincuenta pesetas; seis meses, cuarenta y dos pesetas, y un año, ochenta. Todos sobre dimensiones fijadas. Solicitudes, en las oficinas, Muelle 37. (*El Aviso*, 27-XI-1883.)

Para regar la vía establece una vagoneta con su correspondiente depósito de agua.

(*El Diario de Santander*, 7-VIII-1883.)

El 8 de agosto se amplía el recorrido hasta la "Cruz Blanca", y el 25 se prolonga hasta Cuatro Caminos, estableciéndose un apeadero frente a la fábrica de cerveza.

(*El Diario de Santander*, 25-VIII-1883.)

En principio de setiembre circula por primera vez en la sección de Maliaño el tranvía, siendo muy bien recibido por el público de aquella zona, para el que asiste a la audiencia de lo criminal y muy especialmente por el de los trenes.

(*Boletín de Comercio*, 7-IX-1883.)

Se duplica el servicio de Puerto Chico a Cuatro Caminos, para lo cual se ha reforzado "la cuadra" con la compra en la feria de Reinosa de catorce caballerías.

(*El Diario de Santander*, 23-IX-1883.)

Por este motivo comienza el servicio de transportes de mercancía en los "coches vagones", desde la estación del Norte a los distintos puntos que sirve la línea, que ampliará más tarde a la llegada de unos "cambios móviles" encargados al extranjero para que puedan apartarse de la vía los vagones, dando paso a los coches de viajeros.

(*El Diario de Santander*, 30-VIII-1883.)

En setiembre, la empresa contrata la banda de música de la Casa de Caridad, para que dé conciertos en la Alameda segunda los domingos por la tarde, si el tiempo lo permite, y la animación cunde entre el público de tal forma que en el primero de estos domingos los coches iban de dos en dos, con cuatro caballerías y postillón. El número de pasajeros ascendió a la considerable cifra de tres mil quinientos, y hubiera sido mayor si la empresa hubiera podido aumentar el servicio. Al domingo siguiente, el transporte ascendió a cuatro mil seiscientos viajeros.

En la actualidad, cuenta ya con veintiséis caballerías y 14 carroajes, pero le faltan apartaderos para que el número de turnos sea mayor.

Por ello el personal hizo grandes esfuerzos para dejar satisfecho al público, lo que sin duda consiguió y, como prueba de ello, bastará indicar que la empresa dispuso gratificar a dicho personal, que es bastante numeroso, con el sueldo de un día.

(*El Correo de Cantabria*, 17-IX-1883, y *El Diario de Santander*, 18 y 25-IX-1883.)

A fin de verano se empalman en la plaza de Vellarde los ramales de Puerto Chico y Maliaño, para ponerlos en comunicación. En contra de esta ventaja para los viajeros del ferrocarril del Norte, la compañía de esta línea niega a la empresa del tranvía llevar los carriles hasta enfrente de la puerta de salida de pasajeros, por lo que el director-gerente del Tranvía Urbano recurre a quien corresponde. (*El Diario de Santander*, 19 y 20-IX-1883.)

En octubre se coloca otro nuevo apartadero en la terminación de la primera alameda, con objeto de ampliar el servicio, para que el tiempo de paso entre cada coche sea de cuatro minutos.

(*El Diario de Santander*, 12-X-1883.)

DIFICULTADES

Por lo pendiente que resulta para la tracción animal la subida de la calle de San Fernando, se estudia por la dirección del tranvía la forma de aplicar la electricidad en los coches, para conseguirlo más fácilmente.

(*El Diario de Santander y El Correo de Cantabria*, 21-IX-1883.)

En diciembre el tranvía sigue avanzando en su marcha emprendida y promete su dirección, si se orillan algunas dificultades, llegar con sus coches a Cajo, el próximo verano...

(*El Aviso*, 8-XII-1883.)

ACCIDENTE CON FINAL DE "NOVELA ROSA"

Quince de setiembre de 1883: "Ayer por la mañana, yendo en el tranvía urbano el ingeniero

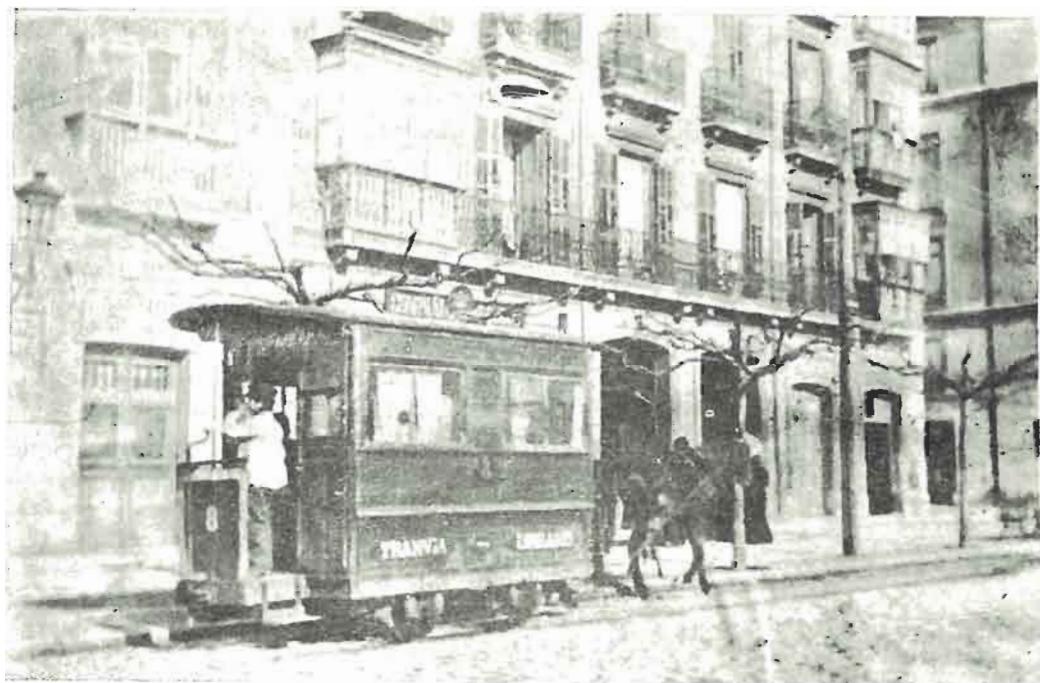
jefe de minas de esta ciudad, don Félix Sánchez Blanco, con el brazo izquierdo descansando sobre el respaldo del banco, un carro que se hallaba en la vía y que para separarse de ella giró rápidamente, dio un fuerte golpe a dicho señor, occasionándole la fractura de los huesos llamados cíbito y radio. Los médicos señores Pelayo y Sainz le hicieron la primera cura. Lamentamos el percance y deseamos que, en breve plazo, se reponga elherido."

(*El Aviso y Boletín de Comercio*, 15-IX-1883.)

Con este motivo, el concesionario envió a su hijo, don Leonardo G. Gutiérrez Colomer, director-gerente del Tranvía Urbano, para atender y que fuera atendido el accidentado.

La hija del herido se llamaba Carmen Sánchez Suárez-Quirós, de rostro angelical, y como del trato (pues don Leonardo iba todos los días a preguntar "por papá") hace Cupido su juego, a los pocos años, en 1886, se casaron y si no comían perdices, sí fueron felices contemplando a sus hijos: María, Carmen, Isabel, Sara, Paz, Juan-Félix, Alberto, Rafael, Leonardo, Luz, Alvaro y Alfonso. ¡Total, doce angelitos!, que, gracias al mencionado accidente, se dieron un "garbeo" por este mundo.

(*El Atlántico*, 9-IX-1886.)



Un tranvía urbano luciendo por el Muelle su primer modelo de invierno.

LA CORCONERA

1883

NACE EL "CORCONERA NUMERO 7"

En los primeros días de enero la empresa encarga un nuevo vapor a los talleres de San Martín y será dirigida su construcción por el ingeniero señor Gassís.

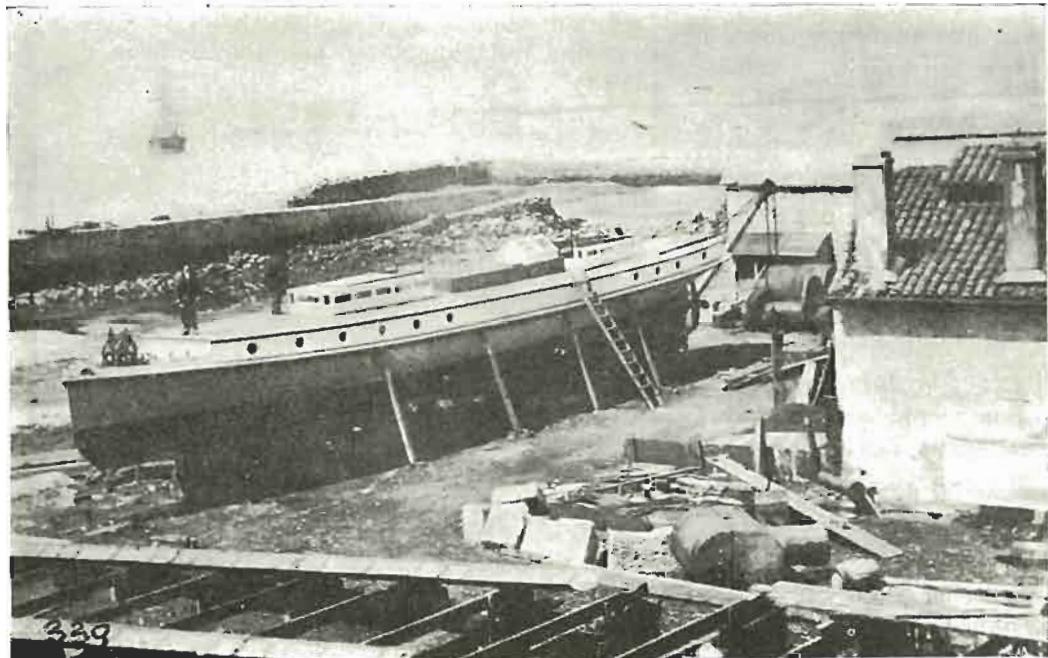
En el vapor *Concha*, procedente de Amberes, llegan las planchas de hierro y demás materiales.

Se tomaron medidas interiores del *Corconera n.º 3* comprado en Nantes, para hacer éste de igual forma pero de mejor marcha. Tendrá 75 caballos.

(*El Diario de Santander*, 7-I y 20-III-1883.)

Se botó al agua, ante un público numeroso, en la playa de San Martín el 17 de setiembre de este año 1883.

(*Boletín de Comercio*, 18-IX-1883.)



El Corconera n.º 7.

Finalizando su construcción en los Talleres de San Martín.

En un amanecer de febrero salieron a la pesca veintidós lanchas, y por la mañana se inició el sur, arreciando fuerte.

El estado angustioso de las barcas pescadoras era inquietante, algunas estaban a la vista sin poder tomar puerto por la mucha mar, mientras que las compañeras más precavidas se refugiaron en el abra del Sardinero, donde aguantaron hasta las primeras horas de la madrugada.

Para socorrer a las primeras, en situación apurada, salieron los vapores *Corconeras n.º 3 y n.º 6 (Hércules)* remolcando sanos y salvos a los marineros que ocupaban cuatro embarcaciones que, con gran arrojo de sus tripulantes, habían traspuesto la barra.

Por las noticias poco tranquilizadoras de otras varias, navegan nuevamente ambos barcos 3 y 6, con gruesa mar y, después de una hora de angustia, telefoneaba el semáforo que las lanchas estaban a salvo al costado de los dos vapores.

Apenas tomado un descanso de los sucesos anteriores, el patache *Corzo* pide auxilio desde Cabo Mayor, que rápidamente fue socorrido por el *Corconera n.º 6* y metido en bahía. Casi al mismo tiempo, la lancha de un pescador llamado Calixto Expósito, con varios tripulantes, que se hallaba a seis millas del puerto, la dio remolque el n.º 3, evitando un desgraciado fin.

(*Boletín de Comercio*, 7-II-1883.)

Los patronos y marineros que fueron sacados de tan penoso trance enviaron un escrito, publicado por la prensa, expresando su agradecimiento, ante el peligro pasado en la noche del 7, a la empresa y semáforo. Por su parte, el diario reafirma que "La Corconera es acreedora a merecidos elogios y sincera gratitud por haber cooperado a la salvación de nuestros marinos, siendo este hecho una prueba más de la utilidad que reportan sus vapores en situaciones tan críticas como las pasadas y, haciendo justicia a sus levantados sentimientos, envía un aplauso por su nobleza."

(*Boletín de Comercio*, 11-II-1883.)

Días después, la Comandancia, dispuesta a poner en conocimiento del ministro de Marina la actuación distinguida de *La Corconera*, pregunta con anterioridad a este trámite el importe a que ascienden los gastos de los vapores empleados en el salvamento.

En contestación a dicho comunicado, se recibe en la Comandancia de Marina una breve carta del señor Colomer en la que dice:

"El importe de aquel humanitario servicio lo he recibido en la satisfacción de haber podido evi-

tar las desgracias que estuvieron a punto de ocurrir." (*Boletín de Comercio*, 15-II-1883, y *El Correo de Cantabria*, 14-II-1883.)

MUERTE "MISTERIOSA"

Otra mañana de este fatídico febrero, apareció frente a la rambla de la Monja el cadáver del maquinista del *Corconera n.º 6 (Hércules)*, Thomas Former, de nacionalidad inglesa. La muerte debió ocurrir en las primeras horas de la noche y como los faroles de gas estaban apagados por el viento sur, nadie se percató del suceso.

En el centro de la rambla, lo mismo que en el corte por donde se precipitó el cuerpo, se observaron algunas manchas de sangre. El juzgado comprobó que tenía el difunto una ancha herida en la frente, en los bolsillos hallaron algunos cientos de reales y otros objetos, ordenando después de terminada la inspección que el cadáver fuera conducido al Hospital de San Rafael.

(*Boletín de Comercio*, 13-II-1883.)

La expectación aumenta cuando el juez ordena algunas detenciones. A los pocos días el juzgado continuaba practicando con actividad no disminuida las diligencias en averiguación de las causas que motivaron la muerte.

(*Boletín de Comercio*, 16-II-1883.)

¡Por fin el dictamen! Un accidente, sobreseimiento de la causa y libertad de los procesados.

(*El Diario de Santander*, 11-VII-1883.)

Como colofón a esta desgracia, don Thomas deja una niña huérfana, que ahora queda desamparada.

MUCHOS SON, PERO ASÍ ESTÁ ESCRITO

En la popular romería celebrada en Astillero el 15 de agosto, la empresa de los vapores expidió quince mil quinientos cincuenta y seis billetes de ida y otros tantos de vuelta por la tarde.

Esta vez, no obstante la aglomeración, el servicio se hizo con normalidad.

(*Boletín de Comercio*, 17-VIII-1883.)

SUBEN EN GLOBO Y REGRESAN EN "CORCONERA"

En la plaza de toros efectuó su ascensión en aerostato el capitán Castanet, acompañado de un aficionado santanderino llamado Florencio Martín, de oficio encuadernador.

Se elevaron a seiscientos metros, descendiendo frente al pueblo de Elechas, desde allí fue re-

cogido por un vapor *Corconera* que dejó al “continente” y “contenido” del volador en la machina del muelle.

(*Boletín de Comercio*, 28-VIII-1883.)

TRECE, AL AGUA

Regresaban trece trabajadores de descargar una goleta y, al pasar por la canal, zozobró su embarcación.

Nueve lograron ser salvados, pero no los dos restantes, a pesar de recorrer la bahía un *Corconera*, ya que resultaron infructuosas sus pesquisas.

(*Boletín de Comercio*, 15-IX-1883.)

EN LA MAGDALENA

Comenzó el servicio de temporada con los vapores a primeros de julio, desde las seis de la mañana a siete de la tarde, de media en media hora.

(*El Diario de Santander*, 5-VII-1883.)

En setiembre, un horroroso temporal suspende durante todo el día el transporte de *La Corconera* por haberse llevado el mar su desembarcadero flotante.

En el Sardinero fueron destruidas las casetas de las dos playas, viéndose la superficie del agua cubierta de barracas.

(*El Correo de Cantabria*, 3-IX-1883.)

LA BALLENA EN LA BAHIA, LUCHA CON LA CORCONERA

El veintiocho de diciembre, las lanchas que regresaban al puerto a las diez de la noche dijeron que habían visto en el mar, a la altura de Cabo Mayor, un enorme bulto, que suponían fuera la ballena de que tanto se viene hablando estos días y que parece había establecido su domicilio en San Sebastián.

Inmediatamente cundió la voz entre las gentes de mar y un capitalista, aficionado a la pesca, ordenó se armase el *Corconera n.º 5*, embarcándose a bordo el capitán de un buque noruego, práctico en estas capturas, y que tenía en su barco algunos aparatos propios para ellas.

A las doce zarpó el *Corconera* y la divisaron poco más de una hora después, inmóvil, frente a

San Pedro del Mar. Se dirigieron al cetáceo y cuando estuvieron a distancia conveniente, le lanzaron dos arponazos de los que clavó uno en el animal. Al sentirse herido, cortó las aguas con una rapidez vertiginosa y, llevándose a remolque al *n.º 5* unos metros; emprendió la huída, dando casi una vuelta, hasta recalcar frente a Cabo Mayor y, falta de fuerzas, vino hacia el puerto encallando frente a la isla de la Corona, donde se encuentra ya muerta, a las cuatro de la madrugada, hora en que escribimos estas líneas.

Al día siguiente, decía el *Diario* que la ballena encallada al lado de la isla de la Corona, se evaporó por el fuerte sol que hizo... al amanecer el día de los Inocentes.

Esta fue la “graciosa” inocentada con que obsequió a sus lectores este periódico. Costumbre entonces muy generalizada en la prensa diaria, para conmemorar este día tradicional.

(*El Diario de Santander*, 28-XII-1883.)

EMPEZABAN A CONSTRUIR LOS MUELLES

La dirección de *La Corconera* firma un contrato con la Junta de Obras del Puerto para remolcar las barcas destinadas al transporte de piedras y activar la pronta terminación de los muelles que van a construirse.

Unos meses antes de efectuar el contrato, comenzaron las obras de la primera sección del proyecto aprobada para el puerto de Santander (15-XI-1882), pero la Junta de Obras había acordado no celebrar esta inauguración y sin más solemnidad levantar el acta correspondiente, reservándose la Junta efectuarla cuando se halle concluido el dique, la gran dársena de Puerto Chico y el primer muelle que se construya, que se denominará *Albareda*, nombre del ministro de fomento que aprobó el proyecto.

(*El Diario de Santander*, 22-IV-1883.)
(*Efemérides*, de J. A. del Río y Sainz, t. I, p. 534.)

¡ CON LO BIEN QUE SE COMIA !

La fonda de Los Vapores, de Astillero, ha dejado su primer piso donde estaba instalada, para un nuevo casino con gabinetes de lectura y recreo.

El salón de aquel local (bajo) le destinará la nueva sociedad a teatro.

(*El Correo de Cantabria*, 30-IV-1883.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1884

NUEVA PLAYA EN EL SARDINERO.
“LA CONCHA”

En 1882 se remitió a informe del ayuntamiento un proyecto presentado por don Antonio Zaldívar para establecer una casa de baños en la playa del Sardinero, entre la capilla de San Roque y la llamada Punta del Lobo.

(*El Diario de Santander*, 22-IX-1882.)

...Y a los pocos días fue aprobado.

Al llegar octubre de 1883, comienza la cons-

trucción de los cimientos y en el verano de este año 1884 fue inaugurado el balneario, al que se le ha dotado para bajada del público a la playa de una espaciosa escalinata y que sirve también de comunicación con las treinta y seis casetas individuales colocadas sobre una sólida terraza.

El concesionario, señor Zaldívar, es propietario del periódico *La Verdad* y dueño también de la Fonda Zaldívar, que está situada precisamente frente a San Roque y a esta misma playa.

(*El Correo de Cantabria*, 26-V, 6-VI y 26-X-1884.)



La desierta playa antes de establecerse el balneario de la Concha.



Al fondo del acantilado junto al mar se encuentra la Punta del Lobo, y en la parte superior, por los raíles, marcha el tren de Gandarillas hacia el Sardinero.



El nuevo balneario de la Concha inaugurado en 1884.

LAS "CHOCOLATERAS" DE GANDARILLAS

Al poco tiempo de inaugurado el tren de Gandarillas movido por vapor en 1877, con gracejo satírico el pueblo puso el mote de "chocolateras" a sus pequeñas máquinas.

Nos confirma el nombramiento de productoras del goloso condimento un redactor del periódico *El Aviso*, en este suelto publicado el 12 de agosto de este año 1884:

"La empresa del ferrocarril al Sardinero ha echado otra vez por esas calles de Dios una de

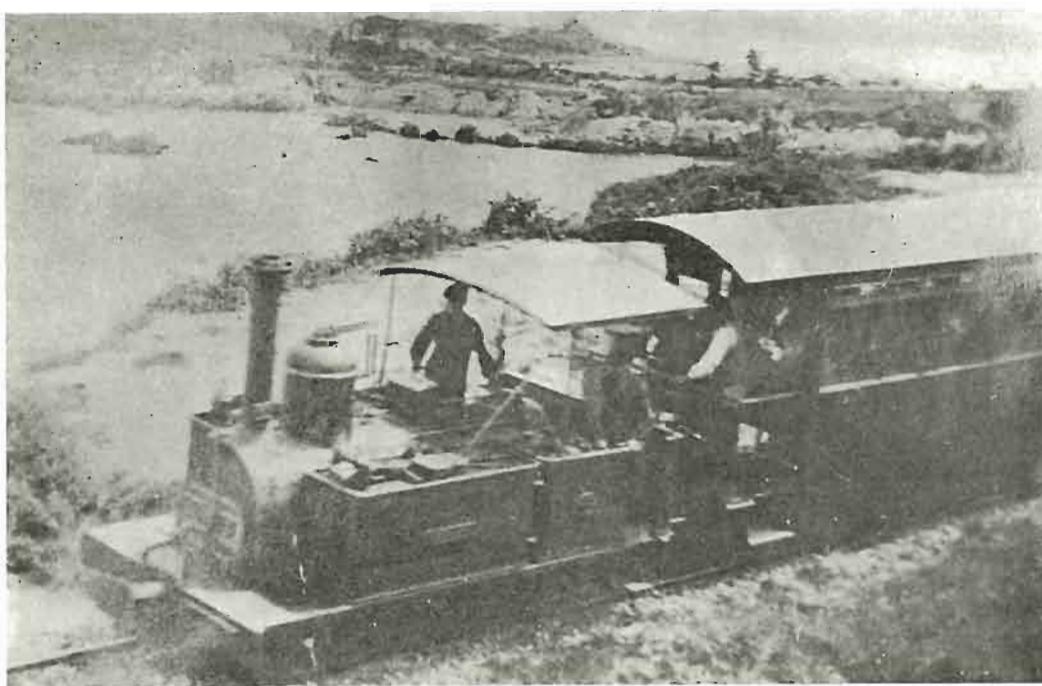
aquellas máquinas que el público bautizó con el clásico de "chocolateras".

En 1889, transcurridos cinco años más, se pasaría por primera vez en los raíles del tranvía urbano, una joven máquina llamada la Primera de Peña Castillo, y probablemente otro periodista admirador de la recién llegada debió adjudicarla ilegalmente el famoso título de "chocolatera", que al parecer fue de su agrado, pues sigue manteniéndole en uso hasta nuestros días, sin haber tenido reclamación por sus despojadas propietarias.



Las máquinas del tren de Gandlerillas apodadas «Chocolateras».

Una «chocolatera» a su paso por la calle de Hernán Cortés.



Otra de las dos «chocolateras» llamadas «Santander» y «Sardinería» a su llegada a la playa.



Las modernas máquinas no lucieron su señorío hasta años después.

Aquí vemos una «poderosa» enfrente de los Arcos de Dóriga donde están instaladas las oficinas y taquilla.

El Diario de Santander,
30-VI-1882.)

¡ UN PROBLEMA VIEJO !
EL BALNEARIO DE POMBO Y
EL PASEO DEL PAÑUELO

Al construir el balneario de la primera playa en 1870, las personas responsables del proyecto no tuvieron en cuenta que la pared y tejado sobre-pasan del nivel del suelo en casi dos metros de altura, a lo largo del camino público. Por la misma razón, los asiduos concurrentes al paseo que se celebraba en la plaza del Pañuelo, situada entre la estación de Gandarillas, Gran Hotel y Casino, se veían privados de las atractivas vistas del mar, abundando las protestas de prensa y particulares en los muchos años sucesivos sin resultado alguno.

La plaza del "Pañuelo" fue lugar de reunión y paseo frecuentado por muchas jóvenes deseosas de tomar el *grado de amas de casa*, que asistían muy acicaladas, ataviadas con ropajes de largas

faldamentas y encorsetados talles, prodigando sus dulces miradas entre los asistentes aprendices de "tenorio", que ya presumen de nacido bigote con ensalivadas puntas... y mientras tanto las maternidades o señoras acompañantas *se distraen* escuchando las sonatas que para amenizar el espectáculo tocaba una banda de música a determinadas horas.

Ya vendida la concesión de la playa, a fin de siglo, por los hermanos Pombo, se realizó la reforma total del balneario, siendo sustituido el tejado y reducida la altura por una magnífica terraza que cubría aguas a nivel del paseo.

Con esta operación los del pañuelo enjugarían sus lágrimas al contemplar con emocionante alegría la presencia del mar Cantábrico, sin la obstrucción del desaparecido "primer muro de la vergüenza" que duró treinta años muy cumpliditos.

(Boletín de Comercio, 21-VIII-1899.)



La Plaza del Pañuelo en un día de concierto.

A la izquierda, el tren de Gandarillas pasando por delante del balneario que impedía ver el mar.

A la derecha, el antiguo casino.

NOTICIAS DEL ARCHIVO

Pepe Estrañi está enfermo de una oftalmía. Se ha puesto malo, según dice, por no ver el triunfo de la candidatura ministerial.

(El Aviso, 1-V-1884.)

Se encuentra entre nosotros el insigne novelista don Benito Pérez Galdós, a pasar, como todos los años, el verano en el Sardinero.

(El Aviso, 8-VI-1884.)

Ha llegado el eminentе publicista y distinguido catedrático de la Universidad Central, don Marcelino Menéndez Pelayo.

Uno de los espectáculos para este verano es la lidia de un novillo enmaromado en la playa.

(El Aviso, 21-VI-1884.)

Según sentencia publicada por esta audiencia de lo criminal, José Martínez Cajigas, procesado por robo de "seis cuartos y media libra de pan",

ha sido condenado a la pena de "dos años, once meses y once días de período correccional, accesorios y costas".

¡ Atiza !

(El Aviso, 24-VIII-1884.)

Ha sido nombrado aspirante a oficial de primera clase de la intervención de hacienda de esta provincia don Luis Garcés de Marcilla.

(El Aviso, 27-5-1884.)

NO SE OFENDAN, CABALLEROS...
LO DICE "EL CORREO DE CANTABRIA"

La gran abundancia de bocartes estos días ha sido la comidilla en los mercados.

Las sardineras los pregonan a la voz de ¡ hombres !, ¡ hombres ! a perro chico la docena... y si bajas pronto ¡ morenuca !..., te los doy regalao.

(El Correo de Cantabria, 14-V-1884.)

LA TRAIDA DE AGUAS
ANTECEDENTES

1876.—Los trabajos para el proyecto definitivo de traída de aguas tocan a su término, encargado al ingeniero don Angel Mayo. El costo total de la obra será, aproximadamente, de “quince millones de reales”. (El Aviso, 20-VII-1876.)

1877.—Se firma por el ministerio de Fomento la aprobación del proyecto y la concesión a perpetuidad a favor del ayuntamiento. Los cien litros por segundo necesarios para esta concesión han de tomarse del abundante y cristalino manantial de San Martín de Toranzo.

(Boletín de Comercio, 12-X-1877.)

1879.—Don Tomás Agüero, alcalde de Santander, promueve pública subasta para la ejecución del proyecto. Plazo, cinco años para terminar las obras. (Boletín de Comercio, 5-VII-1879.)

1882.—El 16 de abril la recién formada Compañía de Aguas, por medio de su representante señor Dehesa y los señores don Francisco Carranca y marqués de Villatorre, condueños del prado de Pronillo, de trescientos dieciséis carros, firman la escritura de compraventa para construir en aquellos terrenos el “depósito de agua”. El precio fijado es “veintidós y medio duros el carro”. (Boletín de Comercio, 16-IV-1882.)

TRES FECHAS FUERON LAS INAUGURALES
DE LA TRAIDA DE AGUAS

Treinta de diciembre de 1884. (Primer acto conmemorativo).

Día memorable para Santander por el fausto acontecimiento que tiene lugar en el depósito de Pronillo.

Su fachada se encuentra adornada con banderas y del balcón central pendía un lazo de raso negro y oro en cuyas cintas se leía: “Al Excmo. Sr. D. Angel Mayo, autor del proyecto, sus compañeros.”

Con el disparo de cohetes y reunidas las autoridades, da comienzo la ceremonia, que se reduce a la bendición dada por el señor obispo y apertura de la llave de entrada por el gobernador, saliendo por ella un torrente de agua del manantial de la Molina.

A continuación, el obligado obsequio de las pastas y vinos servidos por el café Occidente, que ha trasladado sus servicios para tan señalada fiesta desde su establecimiento situado en Correo, finalizando el acto con muchos brindis y vivas, y entre aquéllos tomamos nota de los versillos declamados por Pepe Estrañi:

Yo a fe no sé qué decir,
pero brindo con placer
al brillante porvenir
que se abre hoy a Santander
con este Guadalquivir.

Y ya que estoy en la mesa
con esta copa de vino,
pide La Voz Montañesa
un viva para Dehesa,
el “Moisés” santanderino.

Luego se dio entrada libre a la multitud que se apiñaba fuera, y también fueron obsequiados... hasta que se agotaron las provisiones.

No pareció a todos aquella inauguración, tan sencilla, apropiada para tan importante acto y algún representante de prensa se condolió de ello con las siguientes frases: ¡Enhorabuena a todos! Pero conste que si esa ha sido la inauguración oficial y definitiva de la traída de aguas, no ha podido ser más humilde. Hubiera desplegado de seguro más esplendidez cualquier industrial para la inauguración de una tienda de ultramarinos.

(La Voz de la Montaña y El Correo de Cantabria,
31-XII-1884.)

Probablemente fue tomada en cuenta la sugerencia de este periodista y la empresa acordó efectuar la inauguración solemne en la Alameda, junto a la fuente monumental, que costaría de 15.000 a 20.000 pesetas, y está terminándose de instalar el juego de aguas central que en la primera prueba adolecía de imperfecciones.

(Boletín de Comercio, 22 y 23-I-1885.)

INAUGURACION OFICIAL DE LA TRAIDA
DE AGUAS ANTE LA FUENTE MONUMENTAL

Veinticinco de enero de 1885. (Segundo acto conmemorativo.)

A las once y media en punto salía de las casas consistoriales la comitiva precedida de una banda de música.

“Iban a correr en los jardines de la Alameda Segunda las aguas de la Molina por primera vez y habían pasado ya detrás de los maceros con sus pelucas de estopa el municipio y las comisiones oficiales con todos los relumbrones de los cargos y empleos respectivos. Lo que quedaba todavía de lo que fue Alameda Primera (escombros y árboles talados) no era bastante para contener la muchedumbre que, como río desbordado, corría siguiendo a las comisiones hacia el lugar de la fiesta.” (Don José María de Pereda, fragmento de la carta publicada en El Aviso, 14-II-1885.)



Inauguración de la Traída de aguas, ante la fuente monumental el 25 de enero de 1885.

368

Llegada a la Alameda Segunda aquella manifestación del pueblo, capitaneada por el ayuntamiento y ocupados por las autoridades y regidores sus puestos designados en la tribuna y sus inmediaciones, que se han dispuesto a los lados del arco y escalinata, comienza el acto oficial con la bendición de las aguas por el señor obispo.

Siguieron los discursos, y como remate de ellos se mencionan acuerdos tomados en el ayuntamiento para este acto: "Declarando hijo preclaro de Santander a don Antonio de la Dehesa, colocación de un mármol conmemorativo en la fachada de la casa donde nació y darle a la fuente de la Alameda Segunda el nombre de "Fuente de la Dehesa."

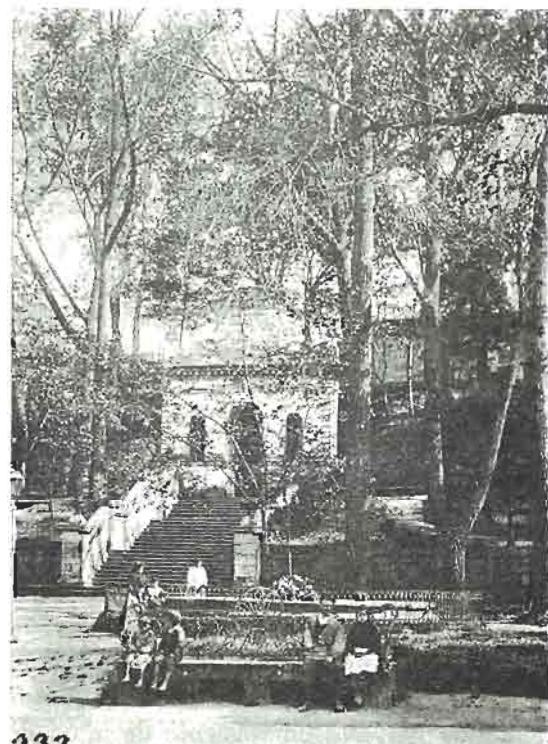
(*Boletín de Comercio y El Aviso*, 29-I-1885.)

Cumplido por todas las autoridades y representantes su cometido inaugural, remataron el "acto ruidoso" los cohetes, las músicas de las orquestas y las campanas de las iglesias.

Mientras tanto, por las escalinatas del arco de la exposición ganadera bajaban las aguas en forma de cascada, un surtidor proyectaba el agua a gran altura en la fuente monumental y otros dos la vertían en forma de seta.

(*El Progreso de Santander*, 22-I-1885.)

Después de anochecido marcharon los concurrentes y en la Alameda Segunda quedaba en soledad la "Fuente de la Dehesa". Sólo se oía el murmullo de los surtidores y los vivos destellos de las luces descomponiéndose en los juegos de aguas.



233

En aquel lugar tan apacible, sin los chapuzones de surtidores y cascada, la tranquilidad es completa para estos cuatro personajes que están respaldados por el banco.

RECEPCION DEFINITIVA DE LAS OBRAS
PARA EL ABASTECIMIENTO DE AGUAS

27 de Abril de 1886. (Tercer acto conmemorativo.)

En este día se recibieron, definitiva, oficial y solemnemente.

Por la mañana salieron los invitados a recorrer el trayecto que atraviesa la cañería, visitando los puntos principales.

La expedición se hizo por ferrocarril hasta Renedo y en coche continuaron hasta Iruz, donde hubo un ligero descanso amenizado con ricas pastas, exquisitos vinos y superiores tabacos que "adornaban" una gran mesa.

Continuaron luego hacia el sitio denominado "El Arroyal" siguiendo a San Martín, donde fueron recibidos con unas cuantas docenas de cohete en atención y saludo por tan sonada visita, haciendo los visitadores su entrada triunfal en el sitio que se encuentra el caudal de las ricas aguas, hallándose luego una mesa dispuesta sobre el mismo brocal del arca de los manantiales, adornado con guirnaldas de flores, jarrones y banderas belgas (patria de los contratistas) y españolas enlazadas.

El banquete fue opíparo, con abundantes brindis en prosa y en verso y dedicando un recuerdo al infortunado ingeniero autor del proyecto don Angel Mayo.

Allí se firmó el acta de recepción, no sólo por las partes contratantes, pues también lo hicieron los invitados, regalándose la pluma de oro con que se estamparon los nombres a don Antonio de la Dhesa.

Al regreso se dirigieron a la presa del Pisueña, cuyo pintoresco panorama es de los más preciosos que la naturaleza ha prodigado en nuestra

provincia, prosiguiendo hasta el murallón del Monte de la Encina, llegando los convidados al punto de partida a las nueve de la noche.

(*Efemérides*, dc J. A. del Río y Sainz, t. II, p. 263.)

Después de tan señaladas y celebradas fiestas, el júbilo se transformó al poco tiempo en decepcionante disgusto ante la escasez de las aguas para el diario consumo.

1889. DESDE ESTAS FECHAS
COMENZARON LAS RESTRICCIONES

El director-gerente de la traída de aguas, don Pablo María Martínez, publicaba el 6 de agosto el siguiente comunicado: "El gasto abusivo determina a limitar el abastecimiento de agua a la población. Quedando reducido a una hora por la mañana, otra a mediodía y la última a las siete de la tarde."

(*Boletín de Comercio*, 6-VIII-1889.)

(El suministro era a chorro libre, los contadores no se establecieron hasta los años 1910 a 1911.)

El último ingeniero-director de la sociedad de abastecimiento de aguas, don Manuel Fernández-Rañada, también se vio obligado durante su prolongada dirección al frente de la empresa (años 1919-1961), a seguir con aquellas veteranas restricciones motivadas por la escasez del caudal y aumentadas por el continuo crecimiento de la población.

En 1961 fue municipalizado el servicio de aguas por el alcalde señor Mesones, desapareciendo la *sociedad de abastecimiento*, pero continuó sin resolverse tan grave cuestión hasta que en 1967 se dio feliz término a las necesarias obras, iniciadas cinco años antes, y a tan viejo problema durante el mandato del alcalde, señor Regatillo.

TRANVIA URBANO

1884

SERVICIO PARTICULAR DE MERCANCIAS

Se construye una vía al interior de la fábrica de cervezas la Cruz Blanca, que enlaza con la general en el apeadero del tranvía y se utiliza para el transporte y descarga de mercancías para dicha fábrica.

(*El Aviso*, 19-I-1884.)

La Cruz Blanca se había inaugurado en abril de 1878. Instalada en la Alameda Segunda por los señores Matossi, Fanconi y Compañía. Era muy notable la máquina de vapor, los departamen-

tos de envase y bodegas de fermentación y adornaba su entrada una cascada de mucho gusto.

(*Boletín de Comercio*, 18-IV-1878.)

MAS FACILIDADES PARA PÚBLICO Y MERCANCIAS

En el año anterior, la empresa había solicitado el establecimiento del tranvía dentro del patio de la estación, siendo denegado. Resuelto favorablemente el expediente en el actual, se efectuaron las obras rápidamente y comenzó este servicio.

(*El Aviso*, 11-III-1884.)



Tranvía Urbano:

A la entrada de la estación, entre dos coches se observan levemente marcadas las vías del urbano, y allá, en el fondo un tranvía esperando la llegada de los viajeros.



Han pasado muchos años y rebasado el siglo, las vías del desaparecido tranvía urbano, son ahora ocupadas por unos modernos competidores que no temen la multa por obstrucción del transporte público.

GANDARILLAS, COMO CONCEJAL DEL
AYUNTAMIENTO SE INTERESA PORQUE CUMPLA
TODOS LOS TRAMITES RELACIONADOS CON AQUELLA
CORPORACION EL TRANVIA URBANO

El 16 de enero cursa a la comisión municipal de obras una solicitud en la que manifiesta se examine el expediente relativo al tranvía urbano, con objeto de ver si la empresa concesionaria había cumplido las condiciones que tiene que llenar. Después de leída y tomada en consideración, dijo el señor alcalde que aquello no era una proposición, ordenando se devolviera a su autor.

(*El Diario de Santander*, 17-I-1884.)

Hacia el 20 de febrero preside una reunión el alcalde don Lino Villa Ceballos.

El señor Gandarillas pide permiso al alcalde para retirarse del salón, a lo que éste contesta que no lo haga, pues va a dar lectura a su proposición anterior en el día 16 de enero, según le ha ordenado el señor gobernador.

El señor gobernador civil de la provincia manifiesta que, conforme a lo informado por obras públicas, puede abrirse al servicio público el tranvía urbano, dándose por recibidas las obras.

(*El Diario de Santander*, 21-II-1884.)

Lo que significa que podía reclamar la fianza que le fue denegada anteriormente.

Pero, a pesar de esto, a los pocos días, el señor Gandarillas, defendiendo con tesón los intereses del ayuntamiento, vuelve a cursar a la comisión municipal una solicitud para que examine el expediente relativo al tranvía urbano, con objeto de ver si ha cumplido las condiciones que tiene que llenar.

(*El Aviso*, 28-II-1884.)

NO LE DIERON LA RAZON

La querella incoada por don Santos Gandarillas a mediados del año 1882 contra el alcalde don Lino de Villa Ceballos por supuesta detención arbitraria, ha sido fallada por la Audiencia de Burgos absolviendo libremente al señor Villa Ceballos.

(*El Diario de Santander*, 5-III-1884.)

DON JUAN GUTIERREZ COLOMER PROPUSEO
EL SERVICIO DE TRANVIA ELECTRICO CATORCE
AÑOS ANTES DE QUE FUERA INAUGURADO EN MADRID

El Aviso, 20 de marzo de 1884.

La empresa del tranvía urbano estudia la manera de establecer la electricidad como motor en la sección de Peña Castillo, cuyos trabajos comenzarán pronto.

Celebramos que se ponga en práctica el pensamiento.

(*El Diario de Santander*, 25-III, y *El Correo de Cantabria*, 19-III.)

En el tren correo de ayer salieron, con intención de recorrer diferentes puntos de Europa para estudiar la tracción por medio de la electricidad en los tranvías, los señores don Felipe Sánchez Díaz, ingeniero industrial, y don Leonardo G. Colomer, director-gerente de la empresa.

Después de finalizado este estudio con una empresa belga, fue desaprobado el proyecto de instalación por temor al peligro de electrocutación.

(Otros datos en *tranvía urbano* del año 1898.)

Para resolver este contratiempo, la línea se dividió en dos secciones. Una con fuerza animal, dentro de la ciudad por ser terreno más llano, y la de Correos a Peña Castillo, que llevará fuerza de vapor por ser terreno más accidentado.

Las risueñas esperanzas de prolongación a Cajo tienen su pausa, proporcionada por las reclamaciones de los propietarios de terrenos por donde atraviesa la vía.

Algunos de la zona de Cajo a Peña Castillo se convinieron con la empresa, mediante una indemnización fijada para prolongar hasta el último lugar, activando de esta forma el lento y enojoso curso de las expropiaciones. A pesar de esto, surgen los disconformes, se aplazó la construcción y, provisionalmente, para dar facilidades al público, se instala un servicio de carrozas entre Cuatro Caminos, Cajo y Peña Castillo, en combinación con el urbano.
(El Aviso, 26-I y 15-XI-1884.)

Animados por la idea y éxito del tranvía, los propietarios de las fincas del paseo de la Concepción tienen el pensamiento de efectuar en éste su instalación, poniéndose de acuerdo con el tranvía urbano, pero se quedó en propósito, transcurriendo varios años para que una sociedad, por acciones, intervenida principalmente por los interesados dueños de edificaciones, se decidiera a llevarlo a la práctica, no sin haber sufrido anteriores intentos fracasados.
(El Aviso, 21-II-1884.)

LA EMPRESA, AL CUMPLIR EL PRIMER AÑO,
PUBLICA ESTOS COMPARATIVOS
DATOS ESTADISTICOS

Para demostrar la importancia que este medio de locomoción ha adquirido en Santander, exponen la cifra de viajeros durante el año.

“El número de personas asciende a 500.000. Suponiendo la población con 40.000 habitantes, resulta que cada uno pudo hacer doce viajes y medio en el año y calculando que cada viajero del tranvía recorre cien viajes a pie las calles que atraviesan los coches, resulta un movimiento por dicho trazado de 50.000.000 de personas en un año. Cifra que, aunque parezca exagerada, es pequeña, teniendo presente que la supuesta relación de uno a ciento es reducida.

Comparado el primer resultado con los datos estadísticos de otras capitales, podemos establecer esta proporción de viajes por habitante.

PARIS	SAN PETESBURGO	BRUSELAS
89	63	44
HAVRE	NANTES	SANTANDER
31	19	12,50

En este año se calcula que llegará a 600.000 el número de viajeros.”
(El Aviso, 15-XI-1884.)

LA CORCONERA

1884

ALGUNAS NOTICIAS DE UN AÑO
SIN PROBLEMAS

Enero.—*El Corconera n.º 6* salió en dirección a Santoña para remolcar un buque abandonado que flotaba a la vista del puerto. Nada se sabe de su tripulación. Tiene amarradas a su costado cuatro embarcaciones menores. Estaba quilla arriba, se llamaba *Brage*, al parecer noruego, con cargamento de madera de caoba. Fue llevado a la playa de Lenia, donde quedó varado. El patrón del *N.º 6* y por el juzgado de aquel puerto, reclamó los derechos a que tuviera lugar.

(*El Aviso*, 10-I-1884, y *El Correo de Cantabria*, 22-II-1884.)

Mayo.—El mismo *Hércules* puso a flote y remolcó hasta Bilbao al patache *Luisa*, que embarrancó en Portugalete. (*El Aviso*, 10-III-1884.)

Julio.—Como todos los años, se celebró la imprescindible velada marítima de los *Corconeras*, solicitada por el público santanderino como festejo veraniego. (*El Eco de la Montaña*, 28-VII-1884.)

Agosto.—Sale el *Hércules* de este puerto hacia Bilbao repleto de montañeses, para asistir a

las corridas de toros que allí se celebran. La salida es el sábado para volver el lunes por la mañana. Cuesta el billete de ida y vuelta cincuenta reales y el pedido o anotación se hace en la correduría de los *Corconeras*, Muelle, 37.

(*El Correo de Cantabria*, 23-IV-1884.)

Diciembre.—La Sociedad Central de Salvamento de Náufragos, pasa un atento comunicado a la empresa por los servicios prestados a los buques en trance de perderse en la boca del puerto.

(*El Aviso*, 25-XII-1884.)

FINALIZA EL CONTRATO DE TRANSBORDO
DE PASAJEROS, ENTRE LA CORCONERA Y LA
COMPAÑIA DEL MARQUES DE CAMPO

La compañía de vapores correos del marqués de Campo vende a la compañía general Trasatlántica lo mejor de su flota.

La empresa compradora efectuará en lo sucesivo el servicio a Filipinas, con la enajenación de trece buques, elegidos entre los veintiuno que componen la flota del marqués.

(*El Diario de Santander*, 7-III-1884.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1885

EL COLERA

El 18 de junio se comunica oficialmente a la prensa de Santander que existen casos de cólera en Madrid. Reina el pánico. A fin de mes, causa estragos en España.

La ex-reina doña Isabel II llegó al balneario de Ontaneda y, después de los baños, parte directamente para Alemania.

(*Boletín de Comercio*, 18 y 30-VI-1885.)

En Santander, como medida de precaución, a los viajeros que proceden de lugares coléricos, se les "fumiga" antes de entrar en la población.

A fines de julio toma la peste un incremento grave. En Madrid, treinta atacados y veintitrés muertos, entre ellos la marquesa del Romeral. En provincias se cuentan por millares los atacados y por centenares los fallecidos.

(*Boletín de Comercio*, 7-VII-1885, y *El Aviso*, 27-VII-1885.)

El 8 de setiembre, reunida la junta provincial sanitaria en el gobierno civil acordaron: "quedarse enterados de la declaración oficial del cólera en Santander y medidas a tomar".

Estado sanitario: Día 6, enfermos seis; fallecidos cinco. Día 7, enfermos siete; fallecidos cinco; y el día 8, enfermos cinco, y dos muertos.

(*El Aviso*, 8-IX-1885.)

Pasados algunos días, el parte sanitario que había seguido con alternativas, señalaba el día 23 el siguiente, durante las últimas veinticuatro horas: Santander: dos enfermos y dos fallecidos. Alfoz de Lloredo: cinco atacados y un fallecido. Val de San Vicente: un atacado y ningún fallecido; y Santa María de Cayón: igual que el anterior. Total: nueve invasiones y sólo tres fallecidos.

(*Boletín de Comercio*, 26-IX-1885.)

En octubre, desde el día 4 que ocurrió el último fallecimiento, no se registra invasión alguna. Este acontecimiento le celebraron los concejales del ayuntamiento con un banquete en el Sardineiro, pero al día siguiente de la comilona hubo en Laredo diez invasiones y tres muertos. ¡Demasiado efusivos y tragones!

Por fin el 24 de octubre, día de San Rafael, el alcalde, don Marcelino Menéndez Pintado, publicó un bando declarando a la población libre de la epidemia colérica.

(*Boletín de Comercio*, 19-X-1885, y *El Aviso*, 24-X-1885.)

En Madrid todavía, hasta el 22 de diciembre, no se conoció la noticia oficial de haber desaparecido la epidemia totalmente de España.

(*El Aviso*, 22-XII-1885.)

OTRAS VARIAS NOTICIAS

Parece que agentes secretos de Inglaterra han reclutado en puntos inmediatos a Gibraltar cierto número de españoles, mediante la promesa y pago de cuatro chelines diarios, o sea, cinco pesetas.

(*El Aviso*, 21-IV-1885.)

Se acuerda llevar el emplazamiento del nuevo cuartel al prado de San Roque.

(*El Aviso*, 9-VI-1885.)

En setiembre de 1883 fueron adjudicados al señor marqués de Robrero, en subasta pública verificada en Hacienda, el polvorín, cuerpo de guardia y terrenos adyacentes situados en la Magdalena, por no haberse presentado ningún otro licitador.

En este año 1885, don Felipe Quintana entrega las 18.000 pesetas por primer plazo de la subasta da posesión.

El precio total es de 65.000 pesetas.

(*El Aviso*, 29-IX-1883, y 25-IV-1885.)

En octubre comenzaron las obras del camino entre las dos playas del Sardinero, las de Pombo y Castañeda.

(*El Aviso*, 10-X-1885.)

EL LLAMADO “SALON DE CAMPO”,
CONOCIDO POR BAILE CAMPESTRE DEL “REGANCHE”,
Y POR OTRO NOMBRE, EL DE VARGAS

En el salón de los bailes campestres, bella morada donde, al compás de una polka o de una habanera danza, tantos corazones laten y se estrechan tantas almas, don Cupido preséntase con sus dardos y su aljaba, y en nueva Chipre convierte aquella olímpica estancia; correrán breves las horas para los que tiernos aman, y en cambio para las suegras en ciernes, serán bien largas.

(*El Aviso*, 22-VII-1876.)

De este aristocrático baile donde se reunió muchos años lo más selecto de la sociedad santanderina, se tienen pocos datos respecto a la fecha en que fue inaugurado en el Reganche, por lo que nos acogemos a la información que proporciona el montañésísimo don José María de Pereda en su capítulo “Bailes campestres” de la obra *Escenas Montañesas*, escrita el año 1872.

Poco más o menos así fue:

ORIGEN DE ESTOS BAILES

Hallándose en una de las muchas romerías que se celebran, como la de San Juan, San Pedro, San Roque, Santiago o la de los Mártires, “más de nueve petimetros santanderinos y no menos de diez damiselas de copete” muy aburridos, resolvieron organizar un baile improvisado. Aceptaron las jóvenes con tal que fuere “por lo fino” y no al grosero estilo de los populares, como los que tenían delante. En un lugar cercano a la romería, separado por un regato, contrataron a un violinista y un gaitero, que por diversos motivos abundaban en aquellas fiestas.

Fue tan placentero el resultado, que los jóvenes decidieron comunicárselo a otras amistades y tal fue la animación despertada por aquella idea que a la próxima romería llevaron cuatro músicos profesionales. En la siguiente aumentó el número de instrumento a seis y el de parejas a veinticinco.

Con gran éxito continuaron algunos años, hasta que tuvieron “agresividades”, ya iniciadas anteriormente por los romeros populares, a quienes estaba vedada la entrada al recinto o prado, aconditado para baile particular.

Para evitar enfrentamientos, los dirigentes del grupo buscaron espacios en fincas cerradas próximas a las romerías, con un conserje a la puerta, que, como en todo club o sociedad particular, negaba la entrada “a los que no estuvieran presentados”, adquiriendo los bailes de campo mucha más aceptación y prestigio.

Como los años no pasan en balde, los distinguidos directores, llegados a una edad en que la vida marca un rumbo más serio, dedicación al trabajo y algunos a la próxima familia, cedieron el mando a los más jóvenes.

En la nueva directiva se integra un “pollo” que acudía a los desplazamientos. Su nombre, José María de Pereda, dándose un nuevo giro a la línea seguida hasta entonces. En lugar de acudir a tan alejados festejos, los bailes se efectúan en distintas huertas de la ciudad, entre ellas la de Mazarrasa, después la de Noriega en Santa Lucía y para sufragar gastos, se aumentó la cuota a cinco pesetas, obligándose a dar cuatro bailes por lo menos cada temporada.

COMIENZA A ENTRAR EN ESCENA EL
“SALON DE CAMPO” O “BAILE DEL REGANCHE”

Uno de los entusiastas, para hacer más atractiva aquella reunión, anticipó una cantidad que ascendía a muchos miles de duros, con la cual se compra un terreno, dotándole de preciosos jardines y glorietas construidas por artífices jardineros “traídos del extranjero”, y se los adorna con diversidad de candelabros, surtidores, canastillas y toldos. El salón, circular, se decora elegantemente según las exigencias más avanzadas de la moda.

Aumentó el número de bailes a doce cada verano y progresó también el de socios, elevándose la cuota a dos duros por socio y reunión.

FECHA DE LOS PRIMEROS BAILES

Dice Pereda: “Ahí está, entre las dos Alamedas, enfrente del antiguo “Reganche” y cada día más frondoso, más pulido, más bello, el famoso jardín o salón de “Bailes de Campo”... El salón campestre en los quince años que cuenta de vida, se ha visto hollado por los pies más insignes... También regias plantas de dos dinastías se han deslizado sobre el polvo de aquel rústico pavimento.

Nuestro salón campestre, en una noche de baile, es una cosa encantadora: aquel conjunto de bellezas, así humanas como rústicas y de artificio; aquel enjambre de mujeres hechiceras, arrastrando el lujo y la vaporosidad de sus trajes y

prendidos, entre los destellos del gas quebrándose sobre el verde follaje de los árboles; los ecos de la invisible orquesta, el ambiente... Vamos, que tiene aquello algo de fantástico, que no se comprende bien de no contemplarlo."

Si esto lo escribía don José María en 1872, si para remate nos dice que desde quince años antes funcionaba el salón campestre, queda bien señalada la fecha de su apertura en 1857.

En los años siguientes, el brillante desenvolvimiento de la sociedad, con gran asistencia de público forastero y socios santanderinos, aumentó a diez o doce bailes, celebrados en distintas fechas de la temporada.

En el verano de 1876, con motivo de la llegada a Santander de la ex-reina doña Isabel II, después de ocho años de ausencia, desterrada en Francia, la ciudad se encontraba rebosante de gentes forasteras que llegaban de la corte y provincias.

Por aquellas noches se celebraba uno de estos bailes de sociedad en los deliciosos jardines del "Campestre" y un comentario periodístico en el día siguiente nos muestra al final cuál era el nombre de su presidente, "generoso contribuyente que fortalecía la caja de la sociedad cuando superaban los gastos"... Decía así:

"Multitud de hermosas mujeres compitiendo en belleza y elegancia discurrían por aquellos enarenados y floridos salones, cuyo esplendor aumentaron las dos orquestas que, hábilmente dirigidas, inundaban de armonía aquel edén, y mientras tanto en el jardín las relucientes aguas del surtidor que hay en el centro remataban aquel conjunto de belleza indescriptible que sólo viéndolo pudiera uno formar idea real."

Llamó justamente la atención el lindísimo arco colocado en la entrada del ambigú, con elogios unánimes de socios y forasteros.

Esta es la más grata recompensa que obtener podía por su actividad y celo el presidente de la sociedad, don Alberto Gutiérrez Vélez Dosal."

(*El Aviso*, 22-VII-1876.)

A una de estas veladas se invitó a la ex-reina e infantas, pero no pudieron asistir. Nuevamente se repite la invitación y después de aceptarla, cuando llegó el momento, diluyó tan intensamente que hubo de suspenderse el espectáculo.

Se ensayó en su jardín la luz eléctrica por primera vez en Santander, desistiendo "por razones técnicas".

(*El Aviso*, 22-VIII-1876.)

En 1879, el baile campestre del Reganche inaugura su primera reunión el 3 de julio, continuando su atractivo ambiente.

"Las mejoras que en sus galerías se han introducido hacen aún más agradables las horas

transcurridas en sus bellos jardines, donde gran número de lindas jóvenes celebran con sus parejas, a los compases de una polca, amorosos coloquios."

La orquesta de cuerda contratada ejecuta escogidos bailables... *que han sido ensayados.*

(*El Aviso*, 3-VII-1879.)

En 1881 el alcalde ordenó poner placa a la nueva Plaza de Numancia, *situada al oeste del baile campestre del Reganche*, y esta noticia aclara de forma aproximada el lugar donde estaba instalado el baile.

(*El Aviso*, 13-I-1881.)

FINAL DEL BAILE EN REGANCHE

En 1882, el público forastero concurría cada vez en mayor número que en temporadas anteriores al Casino del Sardinero, reformado por el año 1878.

Por motivo de estas mermas de asistencia que acusan rápidamente pérdidas económicas y las nulas utilidades recaudadas en los prolongados meses de cierre que seguían a los finales de temporada, los dirigentes del baile del pabellón circular (pista en redondo), tomaron el acuerdo de transformarle en circo, con espectáculos programados durante todo el año.

Al final de 1883 se terminan los planos, pero hasta 1885 no se inaugura el nuevo "circo ecuestre". (Véase *Noticias de 1895*.)

DESPEDIDA CON UN VATICINIO DE PEREDA

Escribía don José María en 1872:

"Deben deshechar su pesadumbre aquellos seres pusilánimes que temen llegue un día en que el salón-jardín de la calle de Vargas cese en el destino que hoy tan gloriosamente cumple. En todo caso, si este templo se destruye, pues condición es de toda humana obra el ser efímera y perecedera, otro tan suntuoso se alzaría para sustituirle: yo lo fío."

TRECE AÑOS DESPUES

En 1885, a que pertenece este capítulo, al enterarse de la desaparición del baile campestre, convertido en circo, ordenó añadir esta nota a su libro publicado en 1872:

"La profecía se ha cumplido este año. En el jardín de la calle de Vargas, se acaba de construir un "circo ecuestre", pero los bailes se han trasladado al espacioso salón del Casino del Sardinero."

TRANVIA URBANO

1885

“SANTANDER A VISTA DE CIEGO”

Hay en el mapa una España
¡gran país de la cuacaña!
y en ella, porque Dios quiso,
un terrenal paraíso
que se llama la Montaña.

¡Deliciosa población!
Gran bahía, muchos peces...
Todo causa admiración,
¡hasta el viejo paredón
calumniado tantas veces!

Las calles de piso llano
no son; pero ¡ya se ve!
hay aquí un tranvía urbano
que siempre se encuentra a mano
por no dejarnos a pie.

Gentes a quienes deseo
la mayor calamidad,
dicen que es un carro feo,
mas yo “tranvía” le creo
¡y de mucha URBANIDAD!

(*Los Bandos*, 13-IV-1885.)

PEÑA CASTILLO

Abril.—Se ha dispuesto que la concesión solicitada por don Juan Gutiérrez Colomer de un tranvía con motor animal, entre Cuatro Caminos y el inmediato pueblo de Peña Castillo, se anuncie en la *Gaceta de Madrid* y en el *Boletín Oficial*, a fin de ver si en el término de un mes se presentan otras proposiciones que la mejoren.

(*El Aviso*, 23-IV-1885.)

Mayo.—Queda autorizado el tranvía para instalar tres apartaderos en la línea actual y también se autoriza a esta empresa la construcción de nuevas líneas a los muelles y recogida de mercancías en los barcos, tan pronto esté terminada la que tienen en proyecto a Peña Castillo.

(*Boletín de Comercio*, 27-V-1885, y *El Aviso*, 30-V-1885.)

Pasan meses, y en setiembre el ayuntamiento abre información pública, para que los vecinos que tengan algo que reclamar, lo hagan por escrito.

(*El Aviso*, 29-IX-1885.)

Terminado el plazo, se tramitó la instancia del marqués de Valbuena de Duero, oponiéndose al trazado y para que se disponga la expropiación forzosa.

(*Boletín de Comercio*, 20-XI-1885.)

A fines de octubre se activan los trabajos para el trazado de esta prolongación a Peña Castillo.

(*El Aviso*, 24-X-1885.)

A LA EXPOSICIÓN

El ingeniero del tranvía urbano y de *La Coronera*, don Felipe Sánchez Díaz, y el también ingeniero mecánico, don Aníbal Colongues, son designados por la corporación municipal para representarla en la exposición de Amberes.

(*El Aviso*, 18-IV-1885.)

LA CORCONERA

1885

REGATAS INTERPROVINCIALES Y ESTRAÑI EL PACOTILLERO

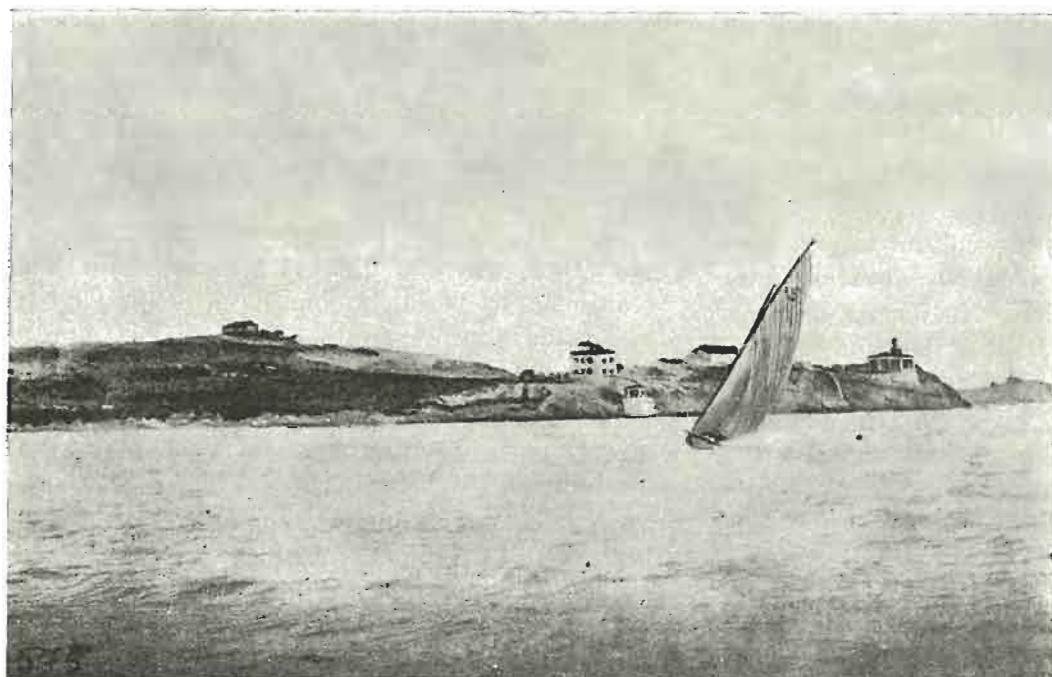
Con arreglo al programa se verifican las regatas a vela. El disparo de cohete anuncia la salida del *Corconera n.º 7*, a cuyo bordo llevaba al jurado y socios del Club de Regatas. En el *n.º 6 (Hércules)*, engalanado con banderas y gallardetes, tomaron pasaje no pocas intrépidas damas y bastantes ejemplares del otro sexo, mientras que la banda municipal instalada en proa toca varios números musicales.

Toda la línea de la costa estaba llena de grupos de curiosos, y muchos de ellos provistos de gemelos, para seguir con más detalle la regata de los balandros: *Cuco, Marina, Ana María y Anita*, de

Santander, y Felicia, Chirta, Monte-Bello y Esperanza, de Bilbao.

Colocado el *n.º 7* a sotavento de la boyá, se hicieron las señales de prevención y salida. Luego este mismo barco cruzaba en todas direcciones pronto al auxilio, si fuera necesario, de los concursantes, y el *n.º 6*, como espectador curioso, permanecía quieto a la entrada de la bahía.

Es de advertir que Pepe Estrañi, el famoso pacotillero, iba a bordo del *Corconera n.º 7*, más pendiente de las maniobras del patrón, señor Bohigas, que las de los barcos que entraban en el regateo y creyendo (según propia confesión) que el buen conserje del club (encargado de los cohetes), convertido en obús, era en aquel momento el padre de los dioses olímpicos, que resentido por alguna



Con arreglo al programa se verifica la regata interprovincial.



Al final de sus faenas, los Corconeras 6 y 7, disfrutan de un merecido descanso hasta la nueva jornada atracados en la dársena de la Ribera, frente al cuartel de San Felipe.

mala pasada de *La Voz*, fulminaba rayos contra su representante, el pacotillero.

No daba Bohigas una vuelta en el manojo de espárragos, que no provocase una carrera de Estrañi de popa a proa o viceversa.

Más que Júpiter se parecía Bohigas a Cupido con su aljaba, en la isla de Calipso, y Pepe el joven Telémaco, perseguido por el niño alado.

Al pasar, de vuelta ya por el frente de San Martín y cuando más libre se creía al amigo de la tía Canuta, Pepito... hete aquí que uno de los ígneos dardos lanzados por el artillero y conserje del club, en vez de subir, sale de sus manos en otra dirección y culebreando por entre los asistentes, pasa rozando una de las orejas de Pepe Estrañi, que hubo de sufrir un sопoncio, del que aun no habrá salido.

Lo que sí puedo asegurar es que no se enteró del resultado de la regata y merece la pena mencionar el triunfo. Ganaron los montañeses los tres primeros puestos, por este orden: *Cuco*, *Anita* y *Ana María*. (*Boletín de Comercio*, 2-VIII-1885, y *El Aviso*, 4-VIII-1885.)

Fue llevado a la "perrera" un sujeto que, "distraído", se llevó unos cuartos pertenecientes a esta empresa de vapores. No iba en el barco de Estrañi, el ladrón se lo llevó todo con anterioridad y sin "regatear" de que fuera más o menos exigua la cobranza.
(*El Aviso*, 26-I-1885.)

COMBATE NAVAL EN LA BAHÍA

Después de los fuegos artificiales que todos los años se celebraban, dados por *La Corconera* en la bahía, se efectúa un simulacro de batalla

con el mismo programa que obtuvo tanto éxito en 1882.

Formados en línea de combate, cinco de sus vapores, cañoneándose con balas de iluminación. Primero el vapor del centro, contestando los cuatro laterales. Segundo, iluminación por diez bengalas. Disparo del vapor del centro. Contestación por cuatro disparos.

Paso de ataque por una banda militar y combate, compuesto de trescientos cañones de candelas romanas, disparadas en cuatro tiempos las balas de metralla en colores.

Veinte docenas de cohetes de lucería y lluvia, disparando cruzados. Sesenta docenas de tiros de fuego graneado. Cuarenta bombas explosivas y... ¡por último! diez cajas de cuarenta docenas de voladores acordonando el espacio.

Apenas puede la imaginación formar idea del efecto sorprendente que ofreció este espectáculo en las extensas y tranquilas aguas de la bahía. Pudo decirse que todo Santander estaba allí, amenizada la velada desde tierra por la banda municipal.

Los forasteros estaban maravillados de este, para ellos, espectáculo nuevo y no se cansaban de manifestar el placer que sintieron por la contemplación de tan grata fiesta.

(*El Aviso*, 2-VIII-1885, y *El Eco de la Montaña*, 6-VII-1882.)

EL COLERA EN LA CORCONERA

A mediados de junio se comunicó oficialmente la existencia del cólera en Madrid.

A Santander también hizo su visita un poco después, según nos enteramos por "Noticias en la Ciudad".

Veamos dos notas sobre esta plaga con relación a *La Coreonera*.

El Escalpelo.—Parece que habiendo sido atacado de cólera el patrón de uno de los vapores *Corconeras*, cuatro de sus compañeros acudieron en su auxilio, llegando hasta el punto de acostarse en el lecho del enfermo para conseguir que entrara en reacción, sintiéndose después tres de aquéllos atacados de la misma enfermedad, de la que parece se encuentran aliviados.

Más tarde, prestando asistencia a uno de los coléricos, se sintió enferma del mismo mal una de las siervas de María de esta ciudad, retirándose sólo cuando ya le fue imposible resistir más tiempo.

(*El Escalpelo*, 6-IX-1885.)

El Aviso.—Digna de elogio es la conducta de la empresa de vapores y “travía urbano”, que han ofrecido, generosa y espontáneamente, sus servicios si fueran necesarios en las presentes circunstancias y lo exigiera la salud pública.

(*El Aviso*, 8-IX-1885.)

NOTICIAS CORCONERAS

Ha sido contratado el *Hércules* para remolcar los gánguiles de limpia desde Gijón a La Coruña.

(*El Aviso*, 31-XII-1885.)

La Corconera propuso a la sociedad de pescadores de Castro Urdiales la base para un servicio de remolque entre el puerto y playas, a las embarcaciones que se dedican a la pesca del besugo.

(*Boletín de Comercio*, 22-XII-1885.)



En la dársena, dos Corconeras varados en la bajamar.

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1886

EL NUEVO CUARTEL

Se efectúa el replanteo del nuevo cuartel en el prado de San Roque por el comandante de ingenieros señor Vallespín, que no marchará hasta dejar terminadas las obras.

Los cuarteles antiguos de San Francisco y San Felipe serán vendidos en pública subasta bajo los tipos de cincuenta mil y cuarenta y cinco mil duros. Estas cantidades se emplearán en el pago de las obras del nuevo edificio. (*El Atlántico*, 4-III-1886.)

UN SUEÑO: SANTANDER-BILBAO

Vuelve a insistirse sobre el pensamiento de unir estas dos importantes poblaciones con una línea férrea.

El ingeniero don Valentín Gorbeña ha emprendido los trabajos del trazado correspondiente.

Dicha línea penetrará en nuestra provincia por Carranza, Ramales, Gibaja, Rasines, Ampuero, Limpias, Treto, Solares y Santander.

(*El Atlántico*, 11-IV-1886.)

CASTELAR Y LA ROCA

El señor Castelar dirige una carta al célebre mister Blovitz, corresponsal del *Times* en París, negando que su discurso último sea una filípica contra Inglaterra y aseverando que se limitó a manifestar su deseo de que Gibraltar vuelva a poder de España, como lo ha deseado toda su vida.

(*El Atlántico*, 9-XI-1886.)

LA REINA MARÍA CRISTINA Y LA CIGÜEÑA

El día 18 de mayo de este año (1886) la reina dio a luz un infante que será en la historia Alfonso XIII. (*El Atlántico*, 19-V-1886.)

Y como noticias palaciegas, se “chismorrea” que, con motivo de la boda de la infanta doña Eulalia y el príncipe don Antonio, volverán a vivir juntos los reyes doña Isabel y don Francisco y que...

La reina doña Isabel de Borbón vendrá a esta ciudad para embarcarse en el cañonero *Eulalia* en agosto. (*El Aviso*, 27-I y 31-VI-1896.)

DON JOSE ANTONIO DEL RIO Y SAINZ

Ex director y ex propietario del periódico *El Correo de Cantabria*, fallece el 15 de noviembre de 1886.

Sus dos interesantes libros de efemérides no fueron publicados hasta después de su muerte, el 2.^º tomo en 1889 y el primero en 1891.

Estos libros han reportado grandes servicios y conocimientos por su meritísimo contenido a escritores y cronistas de la historia santanderina.

Al ocurrir su muerte, ya era propietario sucesor don Sotero Roiz y redactor jefe don Alfredo del Río. La impresión se hacía en la imprenta de *El Atlántico* - Plaza de la Libertad, n.^º 1.

(*El Correo de Cantabria*, 15-XI-1886).



El Templete de la Plazuela.

483

EL TEMPLETE DE LA PLAZUELA

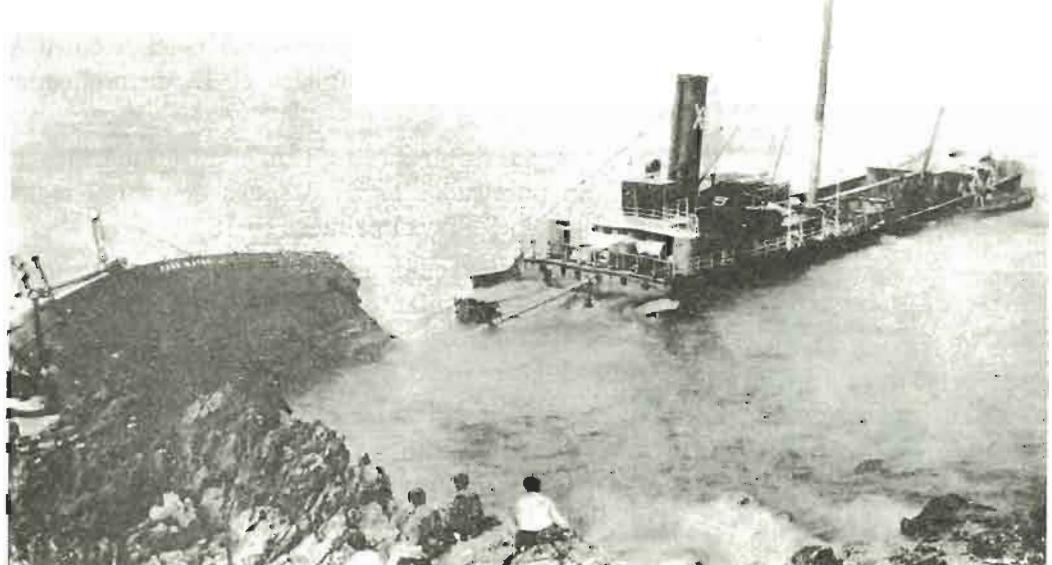
Recién construído a principios de agosto en la Plaza de la Libertad, se quería mejorar su aspecto "al decir de algunas personas inteligentes", colocando, en los huecos calados que existen en las maderas, cristales de colores, para lo cual los técnicos, a modo de prueba, sobrepusieron pedazos de telas de distintos tonos, quedando convencidos "los críticos de la idea" que los cristales serán el complemento de la obra ya que la construcción es elegante y se había realizado con mucho gusto.

(*El Correo de Cantabria*, 23-VIII-1886.)

FRENTE A CABO MAYOR NAUFRAGA UN BARCO: EL "CABO MAYOR"

En las primeras horas de la madrugada del 4 de setiembre se perdió en los arrecifes próximos a Cabo Mayor el magnífico vapor de la compañía Vasco Andaluza, nombrado también por coincidencia *Cabo Mayor*.

El total de mercancía que llevaba a bordo ascendía a mil ochenta y cinco toneladas, y entre éstas, seis mil setecientos cincuenta kilos de dinamita. Ni la mercancía ni el vapor estaban asegurados.



El barco naufragado «Cabo Mayor» partido en dos secciones por la línea del puente.

A las tres horas de estar detenido el barco por la niebla, el piloto ordenó que nuevamente funcionara la máquina, pero el buque varó de proa sobre los arrefices, llevando la consternación al ánimo de pasajeros y tripulantes. Por fortuna, todos se salvaron quedando el barco en tan mala disposición que pronto crujió el palo trinquete, partiendo el buque por el puente, constituyendo una pérdida de "tres millones de reales".

Multitud de restos del naufragio flotaban por aguas del Sardinero, cuya colonia de bañistas era todavía muy numerosa.

Los pasajeros y tripulación, excepto el capitán y algunos marineros que permanecieron en un bote alrededor del buque, fueron recogidos por el vapor *Palmira*, que en aquellos momentos se dirigía al puerto.

(*El Aviso* y *El Atlántico*, 4-IX-1886, y *El Correo de Cantabria*, 6-IX-1886.)

El faro de Cabo Mayor se enciende por primera vez (según del Río) el 15 de agosto de 1839 y fue el proyecto del ingeniero don Felipe Bauzá, que presupuso en cuatrocientos sesenta mil reales el coste de las obras.

Se situó en el mismo lugar en que había existido otro llamado "Atalaya de Cabo Mayor" que por el día hacía señales con banderas y de noche con fogatas.

(*Boletín de Comercio*, 16-VIII-1898; *Efemérides*, de J. A. del Río y Sainz, t. I, p. 390, y *El Correo de Cantabria*, 20-VII-1888.)

Ni del Río y Sainz ni el *Boletín de Comercio* y tampoco *El Correo de Cantabria* coinciden en la fecha del encendido por primera vez.

EXTRAÑEZA EN SANTANDER POR LAS DETENCIONES DE PERSONAS CONOCIDAS ¡SE HA SUBLEVADO EL GENERAL VILLACAMPA!

21 setiembre.—El gobernador de Santander tuvo noticias de haberse sublevado en Madrid, en la madrugada anterior, fuerzas del regimiento de Garellano y Caballería de Albufera, recibiendo más tarde un telegrama y orden de detener en la capital montañesa a los señores siguientes:

Por la mañana, a don Antonio María Coll y Puig, director de *La Voz Montañesa*; a don Manuel Leita, federal y funcionario del ayuntamiento; a don Restituto Collantes Obregón y don José Suárez Quirós, abogados; a don Miguel Pérez Martínez, federal; a don Santos Landa, catódratico del instituto y presidente del comité federal; a don Policarpo Lasso, piloto mercante y presidente del comité zorrillista; a don Vicente García, director del periódico *La Coalición Republicana*, y a don Ernesto Ruiz Huidobro, federal y del ayuntamiento.

Sus domicilios fueron registrados por los agentes de orden público e inspector señor Arquero, los cuales, al cumplir sus órdenes, observaron gran deferencia y cortesía.

Los detenidos se hallaban en el cuarto de audiencias de la cárcel pública y como en su reclusión no estuvieron incomunicados, fueron durante todo el día visitados por personas de todas las clases y partidos políticos. El señor Pérez de Celis, juez de Instrucción, los tomó declaración a las ocho de la noche.

A las once, fue detenido en Peñacastillo el general don José Velarde. Hallábase en casa cuando se presentó un teniente del cuerpo de la Guardia Civil, con la orden de arresto. Montaron en un coche del mismo general, que los trajo a Santander. El detenido venía con uniforme y bastón de mando, ingresando en el cuarto de banderas del cuartel de San Felipe, y al entrar se le hicieron los honores de ordenanza.

Los agentes de la autoridad buscan en la ciudad a los concejales señor Robert, del partido liberal, y López Mazón, republicano progresista.

La noche fue tormentosa. Esto impidió, sin duda, que se llevase a cabo una manifestación de protesta, que se organizaba en la calle de San Francisco entre los amigos de los detenidos.

Las fuerzas de la guarnición estaban acuarteladas y las de la Guardia Civil de los pueblos cercanos, concentradas en la capital.

Los detenidos permanecieron en todo momento tranquilos. El cuarto que ocupaban reunía regulares condiciones. Por la noche se instalaron las camas necesarias y se sirvió a los presos políticos una excelente cena, que fue larga y animada en la "sobremesa".

La noticia de esta medida gubernativa tan excepcional y extraña, aun dados los tristes sucesos de que en estos momentos era teatro nuestra nación, se propagó por la capital con la celeridad del rayo, siendo por casi todo el vecindario desfavorablemente comentada, lamentando el disgusto producido "a las personas presas". Santander está poco habituado a estos espectáculos que perturban su tranquilidad. (*El Atlántico*, 21 y 22-IX-1886.)

Lo ocurrido en Madrid fue que durante la noche anterior del 21 de setiembre se insurreccionaron varios soldados del cuartel de San Gil al grito de ¡Viva la república!

Después unos trescientos hombres del regimiento de Garellano y del regimiento de Albufera, recorrieron las calles de Madrid, a los que se incorporó el sublevado brigadier Villacampa, dirigiéndolos.

El brigadier don Clemente Velarde, marchando hacia el cuartel de los Docks fue detenido por

unos paisanos y muerto de un disparo en la sién, destrozándole el cráneo. (Era sobrino carnal del héroe nacional.) Tiempos después se comprobó que su asesino fue el propio asistente, aunque al principio recaían sospechas sobre un estudiante.

Al conde de Mirasol, coronel de Artillería, le sucedió lo mismo: fue detenido por un grupo de paisanos en la Puerta de Atocha, asesinándole.

Los rebeldes, atacados por fuerzas del general Pavía, se dispersaron. Algunos se internaron en pueblos inmediatos.

A un grupo se le dio alcance en Vallecas y después de gran tiroteo, huyeron en un tren que tenían preparado hacia Vicálvaro. Villacampa salió fugitivo.

Uno de los gritos que daban los sublevados era ¡ Viva Salmerón! (republicano progresista).

La reina y Sagasta, que se encontraban en la Granja, regresaron a Madrid. (*El Aviso*, 21-IX-1886.)

EPILOGO A LARGO TIEMPO...

Después de la detención de Villacampa, éste fue juzgado y sentenciado a muerte.

Con motivo de celebrarse una corrida de toros a la que asistía la familia real, aparecieron en los palcos estos tres carteles:

¡ Viva Alfonso XIII!
¡ Viva la Reina!
¡ Indulto!

El brigadier Villacampa y los cuatro sargentos condenados a muerte fueron indultados por la reina regente, haciendo clogios de esta acción hasta los periódicos republicanos.

(*El Atlántico*, 6-X-1886.)

Villacampa fue condenado a cadena perpetua y en febrero de 1889, transcurridos dos años y cinco meses de su prisión, fue sacado de ella por su grave estado de salud, falleciendo a los pocos días.

(*El Correo de Cantabria*, 18-II-1889.)

Al llegar a este final, recuerda mi memoria un olvido involuntario. ¡ He dejado a mis paisanos detenidos en la cárcel! Pero no paséis preocupación:

Fueron puestos en libertad antes de cumplirse el plazo de las setenta y dos horas de prevención gubernativa.

(*El Atlántico*, 29-IX-1886.)

EL VELOCIPEDO LLEGA PEGANDO

Se ha desarrollado la afición entre los jóvenes, y con tanto empeño han tomado el aprender el manejo de "aquel aparato", que no desisten de su propósito, a pesar de las grandes caídas que sufren y de tener que acudir todas las noches a la Botica de Socorro en busca de árnica y de tafetán.

(*El Correo de Cantabria*, 15-IX-1886.)

TRANVIA URBANO

1886

DIPLOMACIA, POR SI ACASO...

Se establece un nuevo servicio a la Audiencia para los señores abogados y procuradores; unos meses antes se había concedido "pase" de circulación a los magistrados y fiscales.

(*El Atlántico*, 13-III-1886.)

PUERTO CHICO NUMANCIA CUATRO CAMINOS

La empresa, en el mes de junio hace un arreglo de secciones en vista de las deficiencias observadas por poco tránsito de viajeros en alguna de ellas y divide la vía en los sectores siguientes:

Primera: Puerto Chico a Maliaño y Numancia.
Segunda: Numancia a Cuatro Caminos.

Con las tarifas:

Diez céntimos cada sección durante el día.

Quince céntimos cada sección de 8 a 10 de la noche.

Veinticinco céntimos cada sección de 10 a 12 de la noche. (*El Aviso*, 10-VI y 23-X-1886.)

CUATRO CAMINOS-PEÑA CASTILLO

La dirección general de obras públicas devuelve al director del Urbano, el proyecto de tranvía entre Cuatro Caminos y Peña Castillo, para que exprese las tarifas que han de regir para el transporte y declare con claridad los trayectos en que

se ha de subdividir el recorrido total de esta nueva línea.

El proyecto retornó a obras públicas con las explicaciones pertinentes. (*El Aviso*, 24-VII-1886.)

CONCESION POR REAL ORDEN DEL TRANVIA A PEÑA CASTILLO

Se recibe en el gobierno civil la real orden fechada 15 de noviembre por la que se concede a don Juan G. Colomer, director de la sociedad *Tranvía Urbano*, de Santander, la autorización para prolongar desde el sitio llamado de los Cuatro Caminos hasta Peña Castillo, toda vez que se han cumplido los requisitos prevenidos.

Dicha prolongación medirá una longitud de 1.790 metros, presupuestada en 39.959,32 pesetas.

Pliego de condiciones (sólo algunas).—Los trabajos serán por su cuenta y riesgo. Toda modificación tendrá que ser aprobada por el ministerio. Establecerá los apartaderos necesarios. Plazo de comenzar las obras: tres meses, y término final, a los dieciocho meses. Depósito de fianza, cinco por ciento del presupuesto, sumando ésta 1.998,00 pesetas. La concesión durará setenta años. La empresa del *Tranvía Urbano* queda obligada a permitir la circulación de tranvías que procedan de otras empresas y que empalmen con éste, mediante el pago correspondiente de pasaje. En toda la carretera ocupada por las vías se colocará una faja de adoquinado de medio metro de ancho a cada lado de éstas. (*El Aviso*, 18-XI-1886.)

LA CORCONERA

1886

NACE EL CORCONERA N.^o 8

El 11 de febrero se le puso la quilla a este nuevo vapor de la flota en los talleres de Corcho e hijos (en Maliaño) y botado al agua a mediados de julio.

De esbeltas y marineras formas, tiene las dimensiones siguientes: Eslora, 16,62 metros; manga, 3,52; puntal medio, 2 metros (en proa 1,82 y en popa 2,17).

(*El Aviso*, 16-II-1886, y *El Atlántico*, 16-II y 27-VI-1886.)

Prestó servicio a fin de julio entre el Puntal y Pedreña, reforzando la flota con el n.^o 5, que había regresado de Santoña y Limpias por haber decidido la empresa que finalizase el servicio de travesía entre estos pueblos. (El *Aviso*, 6-VII-1886.)

BARCO EN PELIGRO

Se recibió en la comandancia un aviso del semáforo, diciendo que en el Sardinero había un quechamarín que pedía socorro.

Inmediatamente que la empresa tuvo noticia de este hecho, dispuso saliese el remolcador *Hércules* a prestar al buque los auxilios necesarios, hasta traerle a puerto.

Como siempre, la prensa alaba en sus ediciones de la mañana este nuevo acto de humanidad.

(*El Atlántico*, 20-V-1886.)

LOS LISTOS CUANDO NO LOS VEN

introducen las cartas sin sello en los buzones, que para facilitar este servicio a los vecinos de los pueblos ribereños, ha colocado la empresa en sus vapores.

Por ello se ve ésta obligada a publicar la siguiente nota: "Se advierte a los señores que envíen cartas por *La Corconera* que deben ponerlas un sello de franqueo de quince céntimos."

(*El Aviso*, 17-VI-1886.)

VIVA EL MONOPOLIO

Con motivo de haber alquilado varios pasajeros del vapor correo *Veracruz* uno de los vapores *Corconera* para llevar sus equipajes, los dueños de otras embarcaciones, que sin duda consideran les corresponde en exclusiva el monopolio de los servicios de bahía, hicieron todo género de demostraciones agresivas.

Las cosas llegaron al extremo de invadir un grupo numeroso el muelle de la empresa, con otros detalles dignos de correctivo más que de mención, si bien por el propio movimiento de reflexión tomaron los alborotadores el buen acuerdo de retirarse sin mayores desmanes.

(*El Atlántico*, 14-VII-1886.)

NOCTURNO ROMANTICO

Varios jóvenes de la ciudad se reunieron a fin de julio para dar una serenata marítima a la luz de la luna en un vapor *Corconera*; acompañados por violines, flautas, guitarras y contrabajo recorrieron la línea de los muelles coreando una barcarola y una preciosa melodía original del profesor don José Segura, con letra de Alberto del Río, que se titulaba "Julia".

Los jóvenes músicos y cantores fueron muy aplaudidos al desembarcar en el muelle particular de *La Corconera*.

(*El Correo de Cantabria*, 27-VII-1886.)



Dique de Gamazo, en construcción.

El 16 de noviembre de 1882, comenzaron las obras y no se inauguró hasta el año 1902.

SE HUNDE EL MUELLE

El domingo por la mañana, cuando más atestado estaba de gente que venía a Santander para presenciar la corrida de toros, sin duda por la aglomeración de personas se rompió uno de los tramos del puente-embarcadero de la empresa *Corconera* en El Astillero.

Unas quince personas cayeron al agua, sin que, salvo leves contusiones, hubiera que depolar desgracias.

Un aldeano clamaba por los huevos que llevaba en dos cajas y flotaban en el agua.

En la fonda de "Los Vapores" fueron asistidos los naufragos enviados por la empresa, secados, planchados y alimentados con... los huevos pasados por agua como primer plato.

(*El Aviso*, 2-VIII-1886.)

EL MINISTRO GAMAZO, EN CORCONERA, VISITA SU DIQUE

Setiembre 1886.—El señor ministro de ultramar, don Germán Gamazo, y el ex ministro de gracia y justicia, señor Romero Girón, acompañados del señor gobernador civil; comandante de marina; vicepresidente de la junta, señor Dehesa; vocales, don Manuel y don Ramón G. del Corral; ingeniero de la junta de obras del puerto jefe de fomento, y los señores Abarca, don Alfredo y don Estanislao, Silvela, Secades, Colomer y algunos otros, visitaron las obras del puerto.

La visita se hizo en uno de los vapores de la empresa, que le cedió galantemente al efecto.

Quedaron todos muy complacidos del adelanto de las obras, especialmente las del dique seco en construcción, que ha de llevar el nombre de "Dique de Gamazo".

Y como le gustó el paseo en *Corconera*, al día siguiente por la tarde toma en el muelle de esta sociedad un vaporcito que le conduce, en compañía de otros invitados, a visitar el vapor correo *Cataluña*, de la Trasatlántica, donde "fueron obsequiados espléndidamente", no regresando hasta transcurridas cuatro horas de estancia.

¡ Política de sacrificio !

(*El Atlántico*, 1 y 2-IX-1886.)

TAMBIEN EL OBISPO

En un *Corconera* regresa a Santander, vía Santoña a Pedreña en coche.

Fue recibido en el muelle de los vapores por el gobernador militar y comisión del cabildo.

(*El Atlántico*, 13-IX-1886.)

LA EPOCA DE LAS VACAS GORDAS... Y BARATAS

Acude mucha gente en los vapores de *La Corconera* a la feria de San Lucas. A su llegada al Cespedón se encontraron en aquel punto de desembarque veinticuatro coches de plaza que habían ido desde Santander, logrando todos alquilar sus asientos y partir para Hoznayo.

Concurrió mucho ganado vacuno pero pocos compradores, así que las ventas fueron a precios bajos, pues hubo vacas que se vendieron a veinte duros.

(*El Correo de Cantabria*, 20-X-1886.)

CUANDO REGRESO A SU ASTILLERO DESPUES
DE UNA AUSENCIA ANTERIOR AL COLERA,
ABELARDO BARREAL PUBLICO
ESTA CRONICA... ESCRITA A BORDO

Aires de otoño.—“La maquinita del *Corconera* silbó tres veces y partimos. La bahía estaba quieta y tranquila. Un sol poniente, de luz clara y suave, bañaba todo el paisaje y un cielo sembrado a trechos de celajes blancuzcos producía en la superficie del agua espejismos encantadores.

A lo lejos, en nuestra dirección, el lazareto de Pedrosa semejaba un castillo señorial, sobre su cerro estéril y solitario.

Más cerca, hacia la derecha, la lengüeta de tierra baja que forma el estrecho por donde íbamos a pasar, parecía una inmensa sábana de algas ondulando a compás con el suave oleaje de la mar. Y más lejos, por último, la Peña Cabarga y el montículo del “Cubo” se levantaban envueltos en una penumbra débilmente clara que desorientaba sus líneas y contornos.

La tarde era apacible y fría.

El Astillero debía de estar tan solitario como triste, después de perder los primores de su follaje y el césped de su campiña.

Siempre iba yo al Astillero por los meses de julio y agosto; me parecían horas los minutos que tardaba el *Corconera* en atracar a aquel muelle primitivo y pintoresco que le hace accesible; pero ahora los minutos me parecían instantes y sentía en el alma que el *Corconera* no fuera una carreta, porque habiendo sido aquél un sitio de mi predilección durante el verano, esperaba entonces un desengaño de los más crueles.

Ya creo haberlos dicho, mis queridos lectores, que los cambios de la naturaleza ejercen sobre mí una influencia tiránica.

Antes El Astillero, con sus esplendores primaverales, parecía algo así como la famosa isla donde habitó Calipso, poblada de ninfas adorables y llenas de misterios dulcísimos.

Y ahora ya no sería ni la sombra de lo que ha sido.

Antes, cuando yo iba al Astillero, ya llevaba el propósito decidido de no volver a Santander hasta que hubiere anochecido, y en el último *Corconera*...

Ahora volvería en el primero.

¡Oh qué días tan deliciosos aquellos días! ¡Cuántos regocijos interiores acabados! ¡Qué inefables dulzuras extinguidas!

El *Corconera* dobló la punta del estrecho y a los pocos minutos ya estábamos todos los viajeros tocando el término del viaje. Pero yo no desembarqué. Tan honda impresión me produjo aquel luctuoso paisaje de muerte, que hubiera querido tener alas para volver inmediatamente a Santander.

¡Adiós, Montaña! Dentro de algunas horas dejará de sentir el influjo de tus aires este pobre poeta que tanto pudo admirar tus bellezas y tan poco le fue dable el ensalzarlas.

Me voy lejos, muy lejos de la patria. Si algún día vuelve el proscripto a la tierra que le vio nacer, yo, no lo dudes, halagado por la hermosura de tus magnificencias, vendré a recordarte que soy aquel humilde revistero que pasó como un meteoro por las brillantes constelaciones de tu cielo.”

(*El Aviso*, 15-XII-1886.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1887

DON LINO NO QUIERE SEGUIR LUCHANDO.
DON SANTOS SIGUE EN LA PALESTRA

Don Lino Villa Ceballos, el discutido y batalidor alcalde durante varios años, no quiere ser presentado en las elecciones y renuncia a todo cargo público por razones que prefiere omitir por ahora.

(*El Aviso*, 2-V-1887.)

Su rival en las discusiones del ayuntamiento, don Santos Gandarillas, con esta decisión tendrá un elemento menos a quien combatir.

La última “pequeña” controversia entre ambos fue motivo por el cual tuvo el ayuntamiento que recurrir contra el gobernador, por dejar éste sin efecto un acuerdo del municipio que ordenaba al señor Gandarillas practicar reformas en las casas de su propiedad, números 8, 10, 12, 14 y 16 de la calle de San Martín.

(*El Atlántico*, 22-IV-1886.)

Este año Gandarillas vuelve a hacerse cargo de la gerencia del ferrocarril del Sardinero, por renuncia de don Antonio Huidobro, a quien “al parecer”, según publicaba la prensa del año pasado, “el señor Gandarillas se lo había cedido en propiedad”. (El *Atlántico*, 11-VII-1887 y 25-II-1886.)

Durante la breve regencia de este señor, se ha dejado prolongada la vía para el servicio público desde Piquío hasta enfrente de la playa de Castañeda, precisamente hasta el edificio cocherón-oficinas-fonda propiedad del señor Gandarillas.

(*El Aviso*, 15-VI-1886.)

LA FUTURA CALLE DE JUAN DE LA COSA

Al hacerse nuevamente cargo el señor Gandarillas del ferrocarril al Sardinero, esta empresa corta la vía, por medio de una zanja, en el peligroso y estrecho cruce de Molnedo para evitar el paso peonil y posibles desgracias, por lo que el ayuntamiento ha terraplenado el espacio inmediato para asegurar el tránsito y se comienza a construir un camino desde Molnedo a San Martín para que los peatones no tropiecen con zanjas.

(*El Atlántico*, 11 y 21-VI-1887, y *El Aviso*, 11-VI-1887.)

Como el espíritu inquieto de don Santos tenía que dar frecuentemente quehacer a los periodistas, no sé lo que ocurriría en agosto entre él y dos guardias, pero, a juzgar por lo que dice *La Galerna*, debía de ser muy sabroso. Leemos:

“¿Qué pena se ha impuesto a don Santos Gandarillas que denostaba hace unas mañanas a dos guardias municipales en el Sardinero?”

(*La Galerna*, 21-VIII-1887.)

Y por si continúa “denostando”, doy el cierre para que no se asuste don Lino.

DON LEONARDO CORCHO PESCA
UN BUEN “ENCHUFE”...

...al ser nombrado inspector facultativo e ingeniero industrial de la fábrica de tabacos, con el sueldo anual de tres mil pesetas, lo cual acreda su notoria inteligencia y práctica.

(*El Atlántico*, 6-XII-1887.)

EL PUENTE DE ATARAZANAS

Entre las noticias difundidas por la ciudad en este año 1887 ofreció notable interés la supuesta sustitución del Puente de Vargas por otro que ofreciera paso más amplio al tranvía urbano. Dicha sustitución debió proponérsela un tan desmemoriado personaje que no la consiguió recordar hasta pasados veintidós años, como comprobaremos a continuación con esta breve historia de los cuatro puentes llamados de Atarazanas y de Vargas.

PRIMER PUENTE EN LA CALLE DE ATARAZANAS

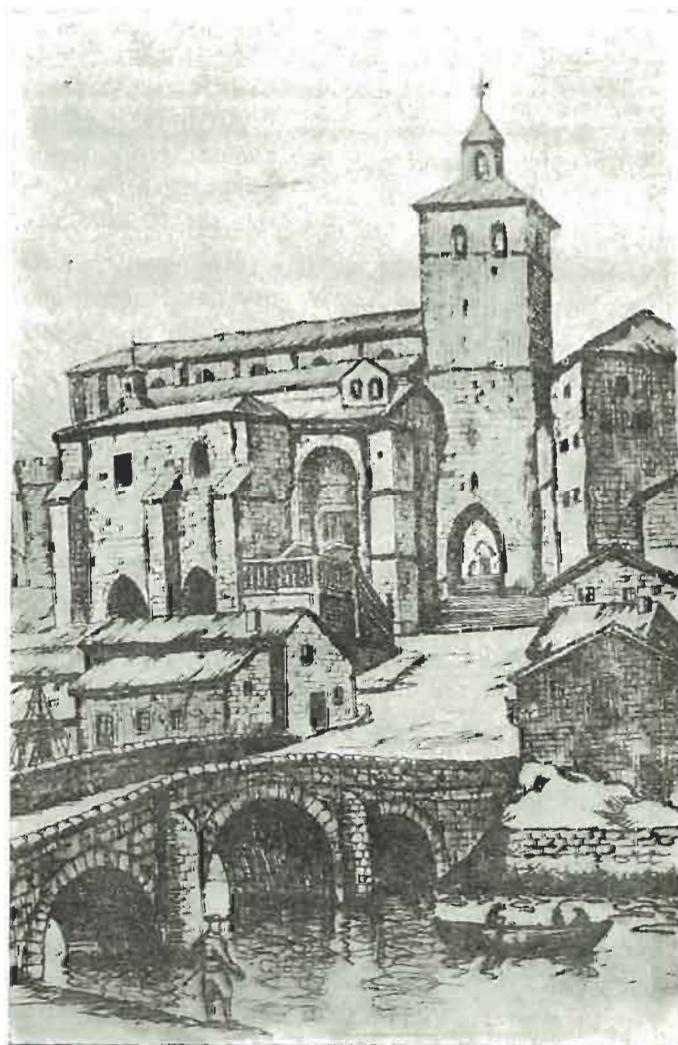
Línea divisoria entre la puebla alta y la baja, construído en piedra cuando las pequeñas embarcaciones navegaban por debajo de sus tres arcos en dirección a las Atarazanas.

A fines del siglo XVIII y comienzos del XIX su caudal había quedado reducido a pequeñas filtraciones y regatos, siendo su estado tan lamentable que es preciso jubilar aquel monumento de recuerdos con el sustituto.

SEGUNDO PUENTE DE ATARAZANAS

La documentación gráfica de este puente mucho se ha buscado, pero sin resultados favorables.

Por él nos dice del Río y Sainz que aun pasaron las aguas del mar que llegaban a Becedo. A falta de dinero para fabricarle de mampostería, se le construye por el año 1832 con material de "madera", por lo que hubo muchas controversias públicas. Luego surgieron grandes dificultades, transcurrieron más años y aun estaba sin terminar cuando es sustituido por el sucesor "número tres".



Primitivo puente de Atarazanas.



Tercer puente de Atarazanas, llamado puente de Vargas.
Rueda por debajo el tranvía urbano, cediendo paso a las encargadas de la cesta de la compra, que se dirigen al mercado y mercadillo.

TERCER PUENTE

El 11 de abril de 1840, son aprobados los planos del arquitecto don Antonio Zavaleta para llevar a buen fin la obra que había sido puesta en práctica por exclusiva iniciativa del entonces regidor del ayuntamiento, don Felipe Díaz Fernández, más tarde dos veces alcalde y gobernador.

Había tomado parte en la acción de Vargas, por cuyo acto le fue concedido el título de "benemérito de la patria" y para conmemorar aquella victoria de los liberales, se dio el nombre de "Puente de Vargas" al de nueva construcción.

Como primera idea, presentó un proyecto magnífico, que fue retirado por la importante suma a que ascendía su costo, modificado después por otro más módico que importaba ciento diez mil reales y fabricado en piedra.

(Efemérides, de J. A. del Río y Sainz, t. I, p. 172, y El Atlántico, 7-IV-1889.)

CUARTO PUENTE

Ya muy aumentado el continuo crecimiento de la población y el movimiento rodado a principios de nuestro siglo, se hace insuficiente el servicio que presta el veterano "puente de Vargas".

Se sustituye la vieja gloria y, en su lugar, el ingeniero don Alberto Corral proyecta uno nuevo de elegante línea, que es construido en cemento e inaugurado en el año 1909. El 1 de julio para el paso peonil y al tránsito rodado a primeros de agosto.

(El Diario Montañés, 30-VI-1909.)



Cuarto puente de Atarazanas.

Curiosa y movida estampa de personajes y vehículos circulando por sus alrededores. La casa situada a mano derecha del grabado se encuentra en obras de reconstrucción por haber sido derribada su vecina que impedia conceder más amplitud al puente. Podemos apreciar la desaparecida, en la anterior lámina.

QUINTO... ESCALERILLAS SIN PUENTE

Santander se encuentra en plena guerra civil y el nuevo puente también sucumbe, por mandato del alcalde don Ernesto del Castillo Borde nave, acompañándole en la demolición todas las casas de Atarazanas que impedían la construcción de una gran avenida (hoy Calvo Sotelo).

El gran desnivel a que esto dio lugar por la

diferencia de altura entre las bajada de la Plaza Vieja, por un lado, y de la catedral por el otro a la calle de Atarazanas, fue compensado con dos amplias escalinatas de piedra a uno y otro lado de dicha calle.

Estas escaleras también desaparecieron al nivelarse aquel terreno después del incendio de Santander en 1941.



Derribo del cuarto puente.

TRANVIA URBANO

1887

UN PASO MAS HACIA PEÑACASTILLO

La Gaceta anuncia la subasta en el ministerio de fomento para el 13 de agosto.

Las proposiciones se presentarán en caja, previo pago de cuatrocientas pesetas.

Las licitaciones serán sobre rebaja de tarifas y, en caso de empate, sobre rebaja de número de años de concesión, con derecho a tanteo para el tranvía urbano. *(El Atlántico, 1-VII-1887.)*

En noviembre publica el *Boletín* que la concesión fue otorgada a don Juan Gutiérrez Colomer.

Se le da el plazo de 26 de diciembre para que comience la obra. *(El Atlántico, 27-X y 12-XII-1887.)*

Obligado por esta condición, comienzan el mismo día en que finaliza la fecha, aunque está sin resolver el expediente de expropiación de los terrenos propiedad del marqués de Valbuena.

(El Aviso, 27-XII-1884.)

Tiene la empresa del tranvía urbano dos meses de plazo para terminar la obra. Como hemos visto, las primeras gestiones para conseguir este ramal a Peña Castillo comenzaron en 1884, estamos en 1887 y esperamos al próximo 1888.

Mientras tanto, los propietarios y vecinos del paseo de la Concepción, otra vez vuelven a insistir en el proyecto de establecer un tranvía de sangre en dicho lugar. *(El Aviso, 20-IX-1887.)*

LA CORCONERA

1887

¡ SALVADO !

Una tarde de enero el furioso sur agitaba las aguas de la bahía. El botero Antón Oria, en su pequeña embarcación de vela, se dirigía a Pedreña. Una fuerte ola dio vuelta al bote y la intrepidez del patrón del *Corconera n.º 4*, don Gregorio del Castillo, ayudado por el maquinista y marinero, lograron salvarle de una muerte cierta, pudiendo recogerle en el momento mismo que las aguas le envolvían para hacerle desaparecer en sus profundidades.

(*El Aviso*, 27-I-1887.)

EN DILIGENCIA A ARNUERO

En combinación con los vapores, a las seis de la mañana y a las seis de la tarde, establecen un coche diligencia entre el Puntal de Somo y el lugar donde se celebra el mercado de Arnuero, que tanta utilidad produce a los pueblos vecinos.

(*El Atlántico*, 18-III-1887.)

TREINTA MIL PESETAS

¡ CIENTO VEINTE MIL REALES !

Es lo que reclama el fisco a la empresa *Corconera* por contribución, considerando a sus vapores "como buques de cabotaje", cuando sólo prestan servicio en la bahía, y además, multa por falta de pago.

La empresa interpuso recurso y, considerando esta petición justa, se reúne el consejo provincial de agricultura, industria y comercio, acordando dirigirse al gobierno apoyando la petición.

(*El Aviso*, 30-IV-1887.)

Hasta el año siguiente no se resolvió el expediente de "no haber lugar al pago".

(*El Correo de Cantabria*, 4-II-1888.)

¡ Qué suerte !

ASI COMENZO ESTE AÑO, EN SANTOÑA, LA ZARCETA

Publica un diario que ha quedado constituida en Santoña la sociedad *Corconera*, que montará el servicio Colindres - Laredo - Santoña - Limpias. El periodista sufría una confusión basándose en que la empresa había enviado el *Corconera n.º 5* durante la temporada anterior para hacer este recorrido en la ría y comprobar si era rentable, para formar una sociedad de vapores que cubriera este objetivo.

(*El Aviso*, 14-VII-1887 y 8-VII-1886, y *El Atlántico*, 7-VII-1886.)

Una vez cumplida esta misión, financiada por los señores Díez de Ulzurrun y Rocillo, el *Número 5* regresó a Santander y fue entregado por la empresa *Corconera* un informe, con resultados favorables a los dichos futuros empresarios, que en noviembre inauguran la línea con su primer vapor construido en Glasgow, de escaso calado, para navegar hasta Limpias.

En junio había quedado constituida la sociedad con la denominación de "Zarceta".

(*El Aviso*, 14-VI-1887, y *El Atlántico*, 17-VI y 28-XI-1887.)

A semejanza con el nombre de *Corconera*, dado por la empresa de Santander, tomaron los de Santoña el de "zarceta" o "cerceta", que son también aves marinas del tamaño de una paloma, color pardo, con lunares más oscuros, plumitas blancas en las alas y otras verdes, que, conducidas

por los vientos del norte, llegan a las costas de Holanda y Francia. Las gusta zambullirse y cuando lo hace una de ellas, todas las demás la siguen y reaparecen, dando gritos salvajes de alegría.

(*Enciclopedia Columbus*, 1930, t. II, p. 225.)
(*Boletín de Comercio*, 17-III-1877.)

Al año siguiente la nueva empresa adquiere el vapor de recreo de López Dóriga *Matilde y María* que toma el nombre de *Zarceta n.º 2* y amplía el servicio hasta Montehano y Bárcena de Cicero.

Se dio la curiosa coincidencia que este *Matilde y María* (*Zarceta n.º 2*) fue con el que sustituyó el señor Dóriga al *Matilde* (*Corconera n.º 1*), vendido en 1877. Ambos fueron puntos iniciales de las dos sociedades. (El Aviso, 29-II-1888.)

En 1889 se autoriza a la empresa para construir tres muelles embarcaderos en Santoña, Colindres y Treto. (El Aviso, 13-VIII-1889.)

Aumenta la flota en años sucesivos y a fines de siglo, al desaparecer *La Corconera*, compra a ésta algunos de sus barcos, entre ellos el célebre “Corconera de ruedas”, que allí perduró hasta bien entrado nuestro siglo y a la que aun recuerdan, por sus viajes en ella, muchos maduros de estos pueblos. Uno de éstos me contaba que cuando era muchacho aún subsistía popularmente conocida con el nombre de “la Corconera” y lo más grabado de sus recuerdos infantiles era ver cómo subían los peces por el aire, al ser recogidos en el mar por el giro de sus aletas.

ACCIDENTE

Al atravesar el arenal del Puntal con ánimo de tomar el vapor que iba a salir de aquel embarcadero, el anciano don Gregorio de la Lama, ordenanza que fue del Banco de España, cayó en un arenal donde había solamente dos pies de agua, quedando allí inmóvil, como desmayado.

Acudieron rápidamente en auxilio del caído, pero cuando llegaron lo encontraron ahogado.

(El Atlántico, 21-VII-1887.)

VELOCIPEDOS

Un grupo de velocipedistas salieron en un *Corconera* de excursión, y trasladados por el vapor a Pedreña, se dirigieron a Hoznayo, Solares, La Cavada, regresando por Astillero y de allí, en otro de los barcos, a Santander.

A su decir, los caminos estaban intransitables; sin embargo, en determinados sitios llegaron a alcanzar velocidad de “un kilómetro por cuatro minutos”, y en las pendientes, sólo “dos minutos”.

(El Atlántico, 28-XI-1887.)

REGATAS Y LOS FAMOSOS CONCIERTOS MARITIMOS ORGANIZADOS POR LA CORCONERA

Se celebran las regatas internacionales en el Sardinero, para las que ha sido galantemente invitada la prensa, a cuya disposición se puso un vapor. Otro, el Número 7, al precio de una peseta, recoge pasajeros para el abra, desde donde sería presenciada la prueba.

A bordo hubo dos periodistas que arrojaron, por todas las escotillas del estómago, hasta la comida de la última nochebuena.

(El Aviso, 30 y 31-VII-1887, y El Atlántico, 21-VII-1887.)

El concierto marítimo llenó la bahía de aficionados que aplaudieron a los músicos de la banda de San Marcial, contratados por la empresa en obsequio a la colonia forastera.

Después del éxito del primer concierto, los componentes y pasajeros efectuaron una gira al vapor *Pío IX*, de la compañía de Pinillos, y su capitán obsequió espléndidamente a los músicos, mientras los pasajeros visitaban las dependencias del buque.

(El Atlántico, 2-VIII-1887.)

Un periodista, inspirado con tantas copas de amabilidad, escribió esta “poética estampa”.

“El espectáculo que ofrece un paseo y concierto en los *Corconeras* desde los que se divisan las elegantes barriadas del muelle, los montículos y pradera que circundan el cauce de las rizadas ondas, el mar majestuoso que entre la isla de Mouro y el Sardinero deja ver su inmensa falda y sus espumas hirvientes, y todo esto cuando torrentes de armonía cruzan el espacio después de conmover el corazón y dar poesía al pensamiento; es uno de los más gratos e intraducibles con que esta perla del Cantábrico obsequió a sus moradores y visitantes.” (El Aviso, 16-VIII-1887.)

En vista del éxito se repitieron los conciertos, saliendo la música de San Marcial en un vapor, precedido de otros dos *Corconeras* con el público y recalando en el vapor correo, tocando en su marcha diversas piezas, entre ellas “La primera lágrima”, de Margut... y todo por dos pesetas.

(El Atlántico, 12-VIII-1887.)

Para terminar, lo hago con una noticia “de humor” que venía comentada de esta forma en la prensa:

“Hay hombres que nunca pierden y, si no, que lo diga el señor Torres.

Va en los *Corconeras* al concierto y un cohete quema a su señora el volante del vestido y la empresa le abona treinta pesetas.

A nosotros nos “quema” el alcalde don Justo Colongues la paciencia a fuerza de empapelarnos y nadie nos indemniza.” (La Galerna, 28-VIII-1887.)

PRIMERA EXCURSION AL RIO CUBAS

Transcurridos diez años de navegación de los Corconeras por la bahía, fue descubierta la ruta del río Cubas para excursionismo marítimo.

Esta expedición, efectuada el 4 de setiembre de 1887, inaugura la primera visita a tan maravilloso lugar.

A las tres de la tarde partía del nuevo muelle embarcadero de hierro de *La Corconera* el vapor Número 4, llamado "el de ruedas", que se dirigía al río Cubas, conduciendo un numeroso grupo de distinguidos excursionistas forasteros y co-terráneos que iban a recrear los ánimos en los encantadores paisajes que esas riberas ofrecen.

Desde la misma embocadura del río, a la primera revuelta de su tortuoso curso, empezó a desplegarse el panorama de aquellas frondosas arboledas, sobre los verdes ribazos que llevan a bañar sus últimas árgomas y zarzales en las aguas semisalobres pero diáfanas del modesto río Miera, sobre las cuales resonaron con esta excursión los ecos de regocijo, destacándose entre las alegres voces el timbre fresco y armonioso que enviaban a la Montaña las auras cordobesas.

A lo mejor de la tarde se sirvió al pasaje una exquisita merienda regada con el chispeante "champagne", remontándose el río hasta las últimas posibilidades y verificándose el regreso al despuntar la marea, en ocasiones en que el día en-

viaba como mensaje de despedida un crepúsculo encendido en los más cálidos y brillantes colores.

A las siete desembarcaban en el punto de partida los expedicionarios de la primera excursión al río Cubas y como este acontecimiento es también pequeña historia de Santander, diremos algunos nombres en recuerdo de los pioneros.

Germán Madrazo, ex ministro de Ultramar; Vicente Romero y Girón, ex ministro de Gracia y Justicia; Antonio Maura, Tirso Rodrígáñez y el general Lacy con sus familiares.

Señoritas de Hazas, Abarca, Calderón y Chávarri. Señora de don Alfredo Abarca y familia, y don Antonio Huidobro y señora.

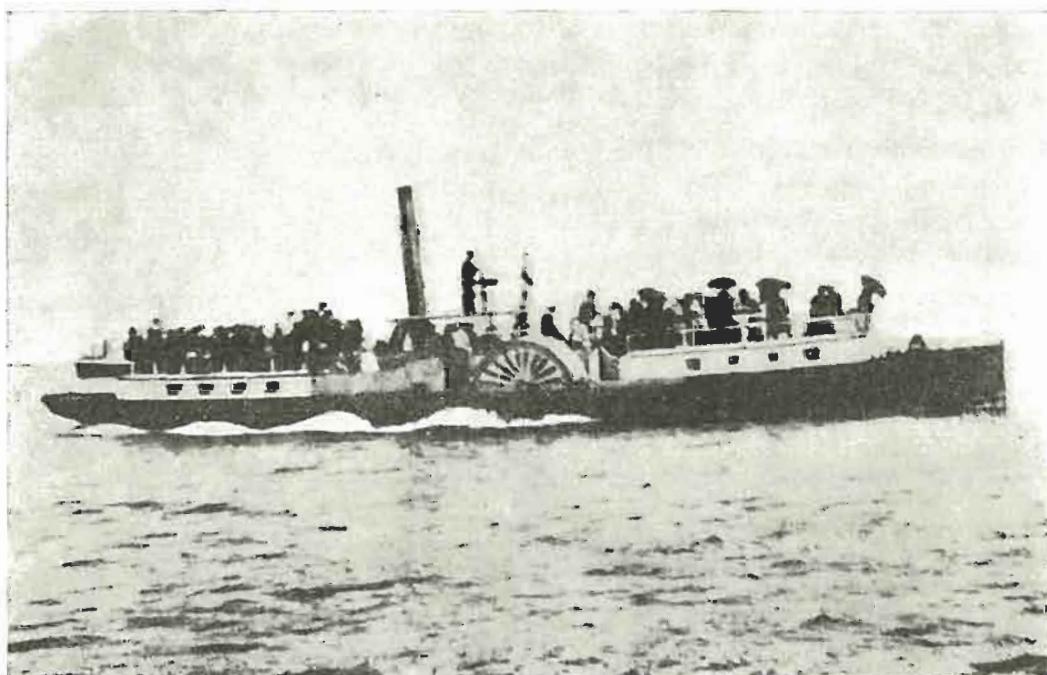
Señores José Estíval, Alberto Gutiérrez Vélez, Enrique G. Gutiérrez Colomer y Vicente Aparicio.

Se oyeron a los expedicionarios entusiastas elogios de aquellos casi "inexplorados" lugares y quizás su entusiasmo se traduzca en afición y propaganda de esta nueva ruta de recreo.

(*El Atlántico*, 5-IX-1887.)

Así fue esta excursión inaugural. El año próximo se reanudará con las primeras giras al río Cubas que se organizaron para el público y continuarán en años sucesivos otras muchas, siempre bajo la dirección de *La Corconera* hasta 1899, final de su vida empresarial.

A partir de 1900 tan agraciada idea fue puesta en práctica por otras empresas, continuando con la misma aceptación en nuestros años.



Primera excursión al río Cubas, efectuada el 4 de setiembre de 1887 por el corconera n.º 4, llamado «el de ruedas».

NOCTURNO EN PROSA Y POR LA
NIEBLA SE DESCUBRE EL PASTEL

Un vapor *Corconera* de los que hacen servicio al Astillero se encontró, al llegar frente al lazareto, envuelto en una densísima niebla en tales términos que desde la popa no se distinguía la proa del barco. En tal situación el patrón juzgó lo más prudente fondear allí mismo, evitando el riesgo de varada que pudiera acarrear graves consecuencias imprevistas en el numeroso pasaje que conducía, mucho más sensible que una noche pasada a bordo. Los pasajeros fueron atendidos por los funcionarios del lazareto y transcurrió sin novedad la velada, llegando "los naufragos" a la ciudad a la mañana siguiente, sanos, salvos y soñolientos.

No todos los pasajeros desembarcaron en el lazareto; otros más impacientes se embarcaron en lanchas y botes para dirigirse a Santander, pero desorientados por la niebla, estuvieron todo el tiempo navegando sin rumbo fijo, amaneciendo unos en San Salvador, otros en Maliaño y algunos en plena bahía hasta por la mañana.

(*El Atlántico*, 10-VIII-1887.)

El problema fue para una parejita de novios que salieron de excursión por la tarde, a bailar en la Planchada del Astillero. A la novia no le dejaban sus padres tener relaciones con aquel gallán y mucho menos trasnochar en su compañía ¡hasta las siete de la mañana!

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1888

FALLECE...

...en Madrid nuestro ilustre coterráneo, el brigadier don Pedro Velarde y de la Mota, conde de Velarde y vizconde del Dos Mayo.

(*El Aviso*, 7-II-1888.)

LA PESCA DE LANGOSTA

En la plaza hubo abundancia, si bien los precios a que se vendían no eran nada "arreglados".

Los traficantes para enviar a Madrid pagaron "nueve reales cada una, sin distinción de tamaño".

¡Las langostas siguen siendo comida de ricos!

(*El Correo de Cantabria*, 9-V-1888.)

POMBO Y CASTAÑEDA

La carretera que une las dos playas del Sardinero ha sido terminada y ha de servir de agradable paseo este verano.

(*El Aviso*, 19-V-1888.)

LOS JESUITAS, EN SANTANDER

El día 11 de julio colocan con toda solemnidad la primera piedra de la iglesia en la calle de la Puntida. (Terminó su construcción el 16 de febrero de 1890.)

(*El Correo de Cantabria*, 11-VII-1866 y 16-II-1890.)



Colocación de la primera piedra en la iglesia de los jesuitas.

ALAMEDA DE CACHO

En agosto se termina de construir, inaugurando el acontecimiento con grandes fiestas, tanto religiosas como profanas.

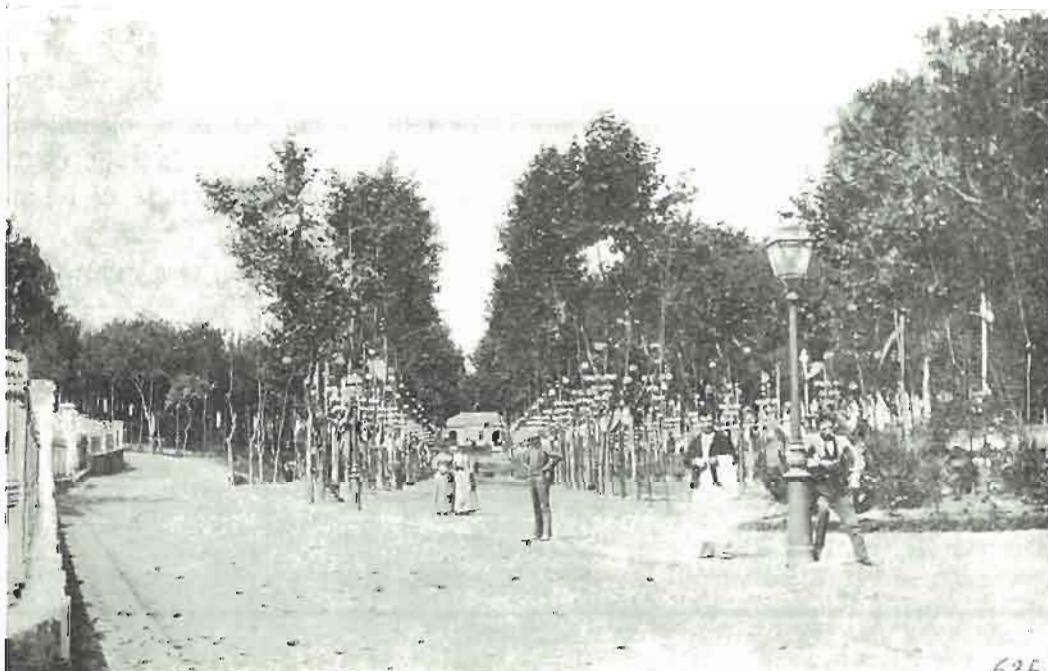


AUSENCIA DEFINITIVA DE DON LINO

El ex-alcalde de Santander, don Lino de Villa Ceballos, ha fallecido el 28 de diciembre de 1888.

(*El Aviso*, 28-XII-1888.)

Alameda de Cacho en 1880.



Inauguración de la Alameda el año 1888.

Al fondo, el nuevo merendero y contra el farol, con la ayuda del camarero el cliente, que parece estar algo «alumbrao».

626

CINCO AÑOS ANTES DE LA EXPLOSION

En el dique seco de Bilbao ha sido reparada la avería que sufrió el vapor *Cabo Machichaco*, al salir de un puerto del Mediterráneo... Por un "pelín" los santanderinos no tuvimos suerte: ¡le arreglaron!

(*El Aviso*, 7.IV-1888.)

BODA

Se celebra en la iglesia de la Compañía el enlace de la bella y distinguida señorita doña Trinidad Ruano con el apreciable joven don Emilio Docal.

Serán padrinos doña Trinidad de la Sota y don Juan José Ruano, madre y hermano respectivamente, de la futura.

El lunch será servido en el Café Cántabro que estrenará un magnífico servicio recibido del extranjero.

La novia lucirá un elegante traje, regalo del novio, y efectuado el matrimonio saldrán por la tarde en el tren correo para Valladolid.

(*El Aviso*, 17-IV-1888.)

EL TEATRO PRINCIPAL DE SANTANDER

El 21 de mayo de 1836, se constituyó la empresa constructora del teatro que ha de sustituir a otro muy pequeño que se encontraba enfrente del que se trata de edificar.

El solar adquirido era radicante en la calle del Arcillero con su fachada principal y por el este con la plazuela de la Puntida y calle de San José, ocupando una extensión superficial de novecientos cuarenta y ocho metros.

El teatro quedó terminado en 1838 y al finalizar la obra su costo ascendía a la suma de 1.014.186 reales.

Se inauguró con las funciones dadas el 6 de mayo del mismo año, bajo la dirección del primer empresario don Eusebio Alvarez, a quien se le cobra por el arriendo la cantidad de 20.000 reales.

Los precios primitivos fueron:

Butacas	5	reales
Lunetas	3 ½	"
Palcos con dos entradas	16	"
Asientos de palco	3	"
Delantera de grada y paraíso	3	"

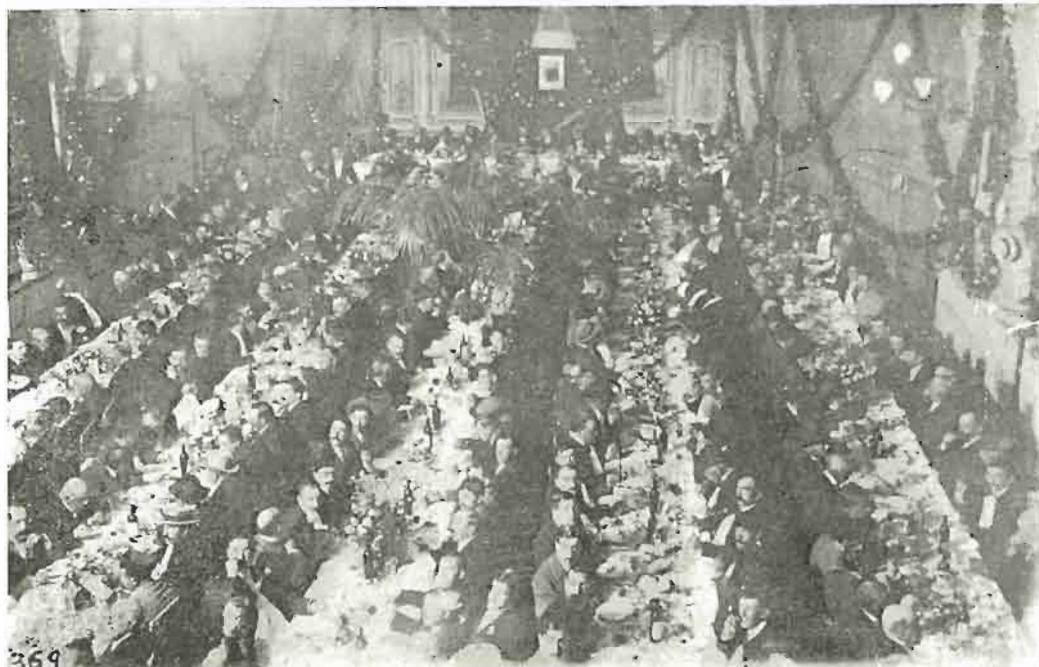


Teatro Principal

El 26 de junio de 1886 la junta directiva de la empresa del teatro traspasó la propiedad al Exmo. Ayuntamiento.

(*Efemérides*, de J. A. del Río y Sainz, t. II, pp. 295, 323 y 408.)

En este año 1888 se celebran las bodas de oro con un banquete servido en el patio de butacas el día 6 de mayo, al que asistieron cerca de trescientos comensales. (Boletín de Comercio, 7-V-1888.)



Bodas de oro, con banquete en el teatro.

Ya en nuestro siglo, el Teatro Principal fue destruido por un incendio en la noche del 30 de octubre de 1915.

Más tarde, aprovechando sus fachadas y arreglado el edificio, se instalaron en sus bajos los almacenes de coloniales Calderón y en el piso principal el Ateneo de Santander.

Por último, en el incendio de la ciudad en 1941, fue totalmente calcinado, pasando al cementerio de los recuerdos.

PRIMERAS GESTIONES DEL TRANVIA DE POMBO

En octubre, don Lino Corcho Zárraga recibe autorización para efectuar el estudio de un tranvía con motor de vapor desde la estación del ferrocarril del norte al Sardinero, utilizando varias calles de nuestra ciudad y la cañada denominada de Miranda para bajar a la calle de Tetuán.

(*El Aviso*, 27-X-1888.)

En diciembre, se abandona esta idea por: Salida de la estación, paso por los nuevos muelles construídos al borde de los terrenos robados al mar tomando hacia el norte de la nueva dársena (de Puerto Chico) y, llegando a San Martín, atravesar con un túnel el promontorio para desembocar en la alameda de la Cañía.

(*El Correo de Cantabria*, 3-XII-1888.)

HUESPED IMPORTANTE

Se encuentra en Santander el señor don Mariano Bustamente y Campaner, hermano del señor marqués de Villatorre, distinguido brigadier del ejército, procedente del cuerpo de Artillería, que ha residido muchos años en Segovia, donde fue profesor de la escuela de dicha arma y ahora ha dejado el gobierno militar de aquella provincia.

(*El Anunciador*, 28-VI-1888.)

TRANVIA URBANO

1888

No están aun terminados los trabajos de prolongación a Peña Castillo y la empresa lleva en cartera un nuevo proyecto; tan pronto como se dé fin a la obra, si no tropieza con nuevos impedimentos, las caballerías en esta sección serán sustituidas por locomotoras.

(*El Correo de Cantabria*, 25-I-1888.)

Los "creadores de trabas" y obstrucciones, fue corte seguidora que llevó toda la existencia el tranvía urbano. Una comisión de vecinos de la calle de San Fernando se dirigen al alcalde, señor Martínez Peñalver, reclamando contra el establecimiento de un crucero de vías en aquella calle.

El señor alcalde, previo informe de la comisión de obras, les comunica que el tranvía tiene el perfectísimo derecho para establecerle, según consta en la concesión.

En vista de esto, los firmantes acordaron retirar su reclamación y con esto termina esta obstrucción y comienza una nueva.

(*El Atlántico*, 6-III-1888.)

Algún propietario de terrenos situados entre Cuatro Caminos a Peña Castillo efectúa todos los entorpecimientos legales posibles, oponiéndose a la cesión de éstos. En vista de ello, el gobierno los declara de necesidad de ocupación pública. Estos propietarios fueron don Ramón Pérez del Molino y el marqués de Valbuena, a los que se les emplaza a presentarse en el término de diez días ante el alcalde de la localidad y, pasado este plazo, se los considerará conformes.

(*El Aviso*, 6-III-1888.)

Por el contrario, otros propietarios interesados por el nuevo servicio de tranvías que mejora y revaloriza sus fincas, decidieron subvencionar esta obra. La señora viuda de don Alejandro López, con 500 pesetas; los señores don José María Gómez, don Vicente Aparicio, don Antonio Cabrero,

don Manuel Cabrero, don Valentín Bolado, don Adolfo Wünsch, don Genaro Cortiguera, don J. Galán y don Pedro Ceballos, con 250 pesetas.

Don Ramón Torcida, don J. Ortiz, don J. M. Villacampa, don Antonio Herrero, don T. Castillo, don F. Balnero, don Julio Cortiguera y otros cubrieron un total de suscripción por "cinco mil cien-
to veinticinco pesetas".

(*El Atlántico*, 19-VI-1888.)

Al fin la empresa se hace cargo de los terrenos expropiados por el ayuntamiento y con ellos da aún más actividad a los trabajos de explanación, empleando en la obra numerosos trabajadores y hasta para los acarreos de materiales, en lugar de emplear sus vagones, que les saldría más económico el transporte, lo hace en carros de bueyes, cuyos dueños se presentaron en la oficina del señor Colomer en demanda de trabajo por estar en paro y sin más medio de subsistencia.

(*El Aviso*, 19-IV y 19-VI-1888.)

La explanación medirá 1.786 metros. Se dividirá en dos secciones: *Cuatro Caminos a la Fuente de la Salud* y *Fuente de la Salud a Peña Castillo*. El precio de sección será veinte céntimos.

(*El Atlántico*, 19-VI-1888.)

En julio, el director-gerente, don Leonardo Gutiérrez Colomer, presenta en la sección de fomento del gobierno civil autorización para el empleo de motores de vapor en la línea.

(*El Atlántico*, 14-VII-1888.)

A PEÑA CASTILLO INAUGURACION DE LA LINEA

El 12 de octubre por la tarde salieron los primeros tranvías que inauguraban la prolongación de este nuevo ramal.

En pocos minutos y por treinta céntimos, fueron felices al disfrutar unas horas al aire libre, cientos de seres, en lugares tan atractivos para excursiones, y los coches atestados recorrían el trayecto durante una tarde bella y apacible.

La empresa hizo su agosto a pesar de que señala octubre el calendario y los viajeros regresaron prometiéndose volver durante las fiestas y domingos venideros.

La inauguración se ha efectuado con tranvías movidos por caballerías, en espera de la autorización para el cambio por locomotoras de vapor.

(*El Atlántico*, 14-X-1888, y *El Aviso*, 13 y 23-X-1888.)

En días sucesivos los coches de viajeros y de mercancías del tranvía llegan repletos; aquéllos, de aldeanos que aprovechan los de primera hora con la ventaja de pagar el billete a mitad de precio.

Y como hay para todo, un alma caritativa aconseja a la empresa, por medio de un escrito en la prensa, que "debiera dotar al ganado que arrasta los carroajes de unas mantillas impermeables para los días de lluvia."

(*El Correo de Cantabria*, 9-XI-1888.)

Para contrarrestar la demora a que obligan los trámites de autorización para el empleo de tracción a vapor, la empresa ya tiene en sus cocheras todo preparado, y con la llegada de la máquina sólo falta ponerla en vía rápidamente.

(*El Correo de Cantabria*, 26-XI-1888.)

¡ A BEZANA !

...por los campos sitos al norte de la carretera, pues sólo existe el pequeño obstáculo de hallarse pendiente de resolución una testamentaría, que afecta a un terreno por donde atraviesa la vía.

La idea fue tomando forma, quedando muy animados los propietarios a realizarla pronto, ya que la empresa esta vez no tiene que pedir autorización, ni esperar las lentas tramitaciones de los organismos correspondientes.

Como la línea ha de atravesar solamente terrenos particulares, no quedaba duda que éstos prestarían todo género de facilidades, dada la importancia del valor que adquieran sus fincas.

(*El Correo de Cantabria*, 26-X-1888.)

Después de tanto optimismo, la idea nunca se llevó a cabo. La empresa y propietarios debieron saber "algo" que no admitía réplica. La prensa también dejó silenciado definitivamente este asunto. Había otros de mayor importancia que absorbián su atención, por ejemplo, este nuevo.

Proyecto del Ferrocarril del Cantábrico. ¡ El tren por Bezana !

EL TELEFONO

En 1876, el teléfono es inventado por Alejandro Graham Bell, y al siguiente año la dirección de Correos y Telégrafos solicita una prueba de este invento, y en el mismo año recibe los aparatos necesarios para efectuarla.

El teléfono está empezando a figurar en el mundo como uno de los adelantos más modernos e importantes.

En varios puntos de América y Europa se han hecho ensayos que ponen de relieve su importancia

En Berlín con "ese aparato" se comunicaron el director de Correos y el de Telégrafos, a la distancia de "dos kilómetros".

Este instrumento transmite la voz humana a grandes distancias, por intermedio de un hilo telegráfico.

Se ha solicitado, por don Tomás Dalmau, autorización de privilegio para introducir en España "este procedimiento tan curioso".

(*Boletín de Comercio*, 28-XI-1877.)

En 1883 funcionan en Madrid los primeros teléfonos, solamente para organismos oficiales, y este mismo año es solicitado para nuestra ciudad por don Juan Gutiérrez Colomer.

(*El Correo de Cantabria*, 7-IX-1883.)

Esta petición ha sido enviada a la superioridad a nombre de la empresa *Tranvía Urbano*, que acababa de inaugurar unos meses antes. Por ello la prensa acoje favorablemente tan grato deseo, como lo vemos reflejado en estos párrafos escritos en *El Correo*, del 10 de setiembre: "Felicitamos a la empresa del *Tranvía Urbano* por el éxito obtenido y la felicitamos nuevamente si lleva adelante su proyecto de establecer en la ciudad un bueno y completo servicio telefónico, como se propone."

Estamos en la época de los adelantos y cuanto se haga por favorecerlos redundará en bien de la población, que, a su vez, está en el caso de no mirar con desdén las empresas útiles.

Los buenos resultados obtenidos con los vapores *Corconera* y los que, a juzgar por lo que se ve, debe estar dando el *Tranvía Urbano*, son garantía para que otras facilidades proporcionadas al público, lleguen a conseguir lo mismo.

Y así lo deseamos."

(*El Correo de Cantabria*, 10-IX-1883, y *El Eco de la Montaña*, 9-IX-1883.)

En dicho año 1883, el 29 de setiembre, *El Boletín de Comercio* hace pública esta escueta noticia:

"La superioridad ha denegado la autorización que solicitaba la empresa *Tranvía Urbano* para establecer en nuestra capital el servicio telefónico."

El Aviso da la noticia un poco más expresiva:

"La solicitud que los activos empresarios del *tranvía Urbano* presentaron para establecer el servicio telefónico de nuestra población, ha sido denegada por la superioridad.

Sentimos grandemente este percance y no atinamos con la razón en que pueda fundarse tal negativa." *(El Aviso, 29-IX-1883.)*

La "razón" fue una muy corriente en aquella época: influencias políticas en la "superioridad."

En el año siguiente, 1884, siguen los comentarios del teléfono por ser una invención tan reciente, que apenas si empieza a ser aplicada por algunos españoles más afortunados que la inmensa mayoría, aunque a pesar de que su nueva existencia, ha producido en América grandes fortunas.

(El Aviso, 29-IV-1884.)

Saltando a la fecha 25 de octubre de 1887, la *Gaceta* publica las condiciones para la subasta de explotación de una red telefónica en Santander, cuyo acto tendrá lugar el 22 de noviembre.

(El Atlántico, 25-X-1887.)

En octubre del siguiente, 1888, los concesionarios señores don Ildefonso Rebollo, don Leonardo Corcho y don Leopoldo Pardo, se reúnen a fin de acordar las bases de la escritura para establecer en la ciudad aquel servicio.

La escritura se hizo ante el notario don Urbano de Agüero y Cajigas, quedando la Sociedad constituida con un capital de sesenta mil pesetas.

El señor Corcho e hijos se ocupan con gran actividad de establecer la central con todos sus aparatos, *para abrir el servicio público lo antes posible*. Esta estación queda instalada en la Plaza Vieja. *(El Atlántico, 16-X-1888.)*

Y según deploraba alguna prensa han pasado cinco años desde que fue solicitado y denegado este servicio para la ciudad, con el correspondiente perjuicio para los santanderinos.

LAS PRIMERAS TARIFAS
TELEFONICAS EN SANTANDER,
15 de noviembre de 1888.

SERVICIOS POR SUSCRIPCION Y TASAS DE
DESPACHOS

PESETAS

Cada estación particular dentro del casco de la población	180
Cada estación particular hasta dos kilómetros más allá	225
Cada estación entre 2 y 4 Kmtros. a partir del casco	300
Cada estación entre 4 y 10 Kmtros. a partir del casco	400
Cada estación dentro del casco, fondas, cafés, uso inquilinos	500
Cada estación dentro del casco, casinos círculos, teatros etc.	750

El importe será abonado por trimestres anticipados. *(El Atlántico, 15-XI-1888.)*

A primeros de diciembre comienzan a instalarse por la red telefónica las líneas generales del Muelle y solicitan servicio la diputación, audiencia, juzgados, teatros y algunas empresas.



Comienzan las instalaciones telefónicas para dar servicio a los residentes en el paseo del Muelle, en diciembre de 1888... Por los railes rueda el veterano tranvía urbano desde 1883. En la parada de coches, movidos por fuerza de sangre, el resignado conductor espera la llegada de tan deseado cliente... y mientras tanto, Velarde, hombre previsor, desde lo alto del pedestal, ensaya, brazo extendido, las señales de tráfico, por evitar, en un mañana, posibles atascos.

Al año siguiente, 1889, comenzaron las instalaciones de teléfonos a comerciantes y para algún particular. Los primeros teléfonos fueron el n.º 1 para los talleres de Corcho Hijos en la Rampa de Sotileza, el 120 para las cocheras del Tranvía Urbano en la Alameda. En agosto alcanzaba la numeración al n.º 175 para don Antonio Maura y el siguiente n.º 176 conectado al domicilio del director de la Red Telefónica. Pasados tres meses finaliza noviembre, con el n.º 201 en la plaza de la Libertad para don Alberto Gutiérrez Vélez.

(*El Correo de Cantabria*, 3-XII-1888, y *El Aviso*, 11-V, 4-VI, 3-VIII y 7-XI-1889.)

En marzo de 1890 el director de la empresa Red Telefónica, señor Bastos, envía a la dirección de Correos y Telégrafos otras nuevas tarifas para su aprobación.

(*El Aviso*, 15-III-1890.)

El 28 de febrero de 1891 en casa de don Tomás Tijero se establece el primer servicio con Astillero, Corconera y ayuntamiento. (*El Atlántico*, 28-II-1891.)

El 1.º de enero de 1894 se hace cargo de la Red Telefónica de Santander la Sociedad General de Teléfonos de Barcelona, que la adquiere en propiedad.

(*El Correo de Cantabria*, 3-I-1894.)

LA CORCONERA

1888

AYUDA DE LA CORCONERA A LOS ESTUDIOS BIOLOGICOS

Don Augusto G. de Linares, nuestro eminente paisano y sabio naturalista, se propone continuar por las costas de España los profundos estudios biológicos que tanta fama le han dado en nuestra nación y más quizás en el extranjero.

Muy digno es de que se le proteja incondicionalmente y dadas sus excelentes condiciones de carácter, grandísima erudición y su incansable amor a la ciencia, honra de la Montaña, que le cuenta entre uno de sus más ilustrados hijos.

(*El Correo de Cantabria*, 22-II-1888.)

Al mes siguiente, *El Atlántico* publicaba la siguiente noticia:

“La inteligente dirección de la empresa *La Corconera*, que a nada útil niega su concurso, antes bien le brinda siempre en mayor medida de lo que se solicita, ha puesto estos días generosa y desinteresadamente a disposición del eminentísimo naturalista el vapor *Hércules*, n.º 6, con el fin de practicar fuera del puerto sondeos y pesca de profundidad por vía de reconocimiento de la fauna marítima del litoral de España, para instalar en punto a propósito el Instituto biológico recientemente creado y cuya dirección se le tiene encomendada.

Tenemos entendido que, si en un principio las expediciones han sido rudas y penosas a causa del temporal que reinó en la costa, dificultando por todo extremo las operaciones, a pesar de la buena voluntad con que el patrón de *La Corconera* secundaba los esfuerzos del señor Linares y de su inteligente discípulo señor Rioja (don José), en estos últimos días, en que el tiempo ha abonan-

zado, empezaron a corresponder los resultados a los propósitos y esperanzas de nuestro sabio amigo, cuyas altas dotes de actividad y sin igual competencia son segura garantía de éxito para el Instituto proyectado, a semejanza de los creados en Francia, Italia e Inglaterra para el adelanto de las ciencias naturales.

A la terminación de los estudios de la fauna marina de estas costas, pasará a continuarlos en la de Galicia, para emitir informe y proponer al gobierno la instalación definitiva.”

(*El Atlántico*, 4-III-1888.)

BIOLOGIA Y ESTATUA DE LINARES

En 1889 se instala en El Sardinero el primer Aquarium de la biología marítima en un barracón próximo al balneario de la segunda playa.

Llegado agosto de 1890, el gobernador comunica al ayuntamiento haber recibido una real orden con el nombramiento del profesor don Augusto G. de Linares para el cargo de director de la Estación Biológica de Santander.

(*El Atlántico*, 20-VIII-1890.)

A mediados de 1899, el nuevo gobierno ordena suprimirla para hacer economías por varias causas y, entre ellas, la pérdida de Cuba.

Se trabaja para retener la Biología por mediación de diferentes organismos oficiales, y el ayuntamiento acuerda solicitar del gobierno la cesión del material de la Estación, y para su sostenimiento, que a las 7.500 pesetas que ahora pasa anualmente las aumente con 2.500 pesetas más.

(*El Correo de Cantabria*, 24 y 26-VI-1899.)

Asimismo, que deje adscrito a dicho centro al actual director señor Linares, costeando el mu-

nicipio los demás gastos, y que para algún día no lejano se decida la consignación, construcción y sostenimiento de un buen acuarium, complemento de la Estación.

(*El Correo de Cantabria*, 17-VII-1899, y *Boletín de Comercio*, 24-X-1899.)

Pon fin se recibe al final de noviembre una buena noticia enviada por el diputado señor marqués de Hazas dando la seguridad de que se restablecerá en los presupuestos generales la consignación del crédito para la Estación biológica.

(*Boletín de Comercio*, 28-XI-1899.)

Llegado nuestro siglo, fallece don Augusto el 1 de mayo de 1904 sin haber visto realizada la instalación de "su" Biología en Santander, esperanza contrariada por múltiples dificultades que llevaron a su ánimo la más completa desilusión.

Su digno discípulo-sucesor, don José Rioja, venciendo grandes obstáculos, consiguió llevar a buen fin la idea de su maestro, quedando instalada en un edificio que se construyó en la plaza de Molledo (junto al "gas") y fue abierta al público el 1 de mayo de 1906. (Ha llegado a nuestros días en estado de total abandono, por lo que es difícil su visita para rubor de los santanderinos.)

(*El Cantábrico*, 3-V-1904 y 1-V-1906.)

A la memoria de Linares se erigió un monumento con su busto en lo que fue la plaza del Pñuelo, luego plaza de Linares, frente al Casino

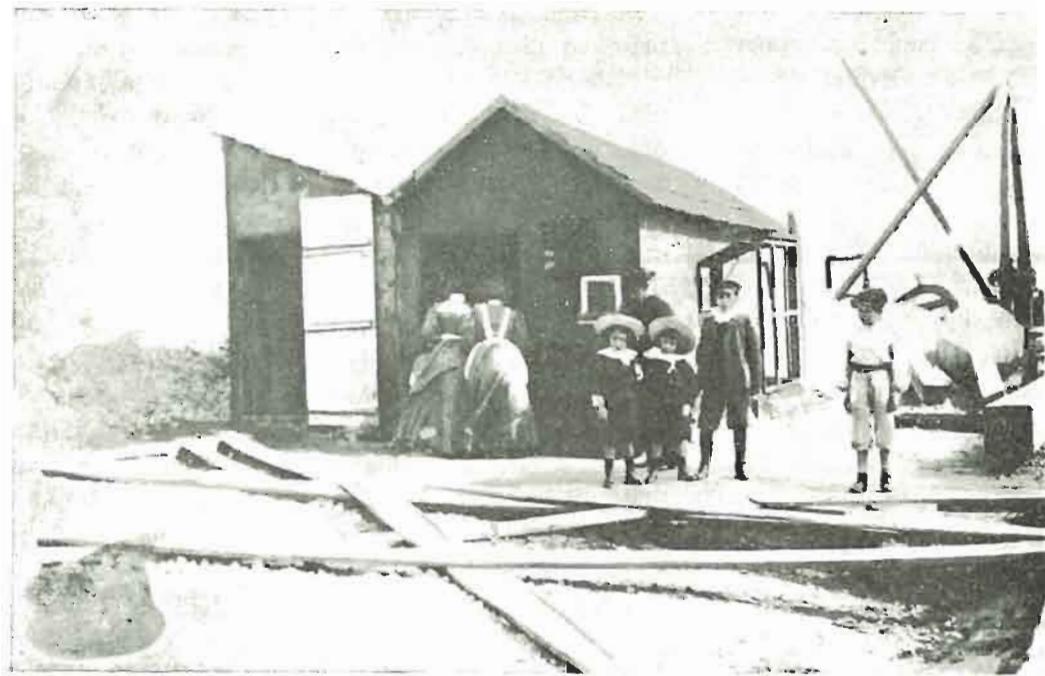
del Sardinero, en el año 1908. Más tarde, hacia 1918, es trasladado a los jardines de Piquío, donde en años sucesivos le ofrecían el 1 de mayo un homenaje los partidos de izquierdas.

Al final de la guerra civil fue desmantelado el monumento, y la "base" fue aprovechada por el ayuntamiento como motivo decorativo en la Alameda Segunda, donde actualmente se encuentra.

Respecto al busto de bronce que coronaba dicha base, ignoro su lugar, aunque pudiera ser que por mano del destino, en una de sus muchas juguetes, hubiera convertido la cabeza del ilustre sabio en campana de remota iglesia, donde al atardecer dejó oír sus metálicas voces pidiendo una oración por tan distinguido muerto.

NOTA DEL AUTOR

Después de dar por terminado con este final el libro de apuntes en octubre de 1970, unos "angelitos" que los debieron leer, debido a sus poderes celestiales, se enterneциeron por tan largo castigo dado a nuestro paisano y colocaron nuevamente por feliz idea de "sus mentes luminosas", un día de junio de 1971, el busto del sabio, que parece contemplar desde su pedestal los rostros de sorpresa en las gentes que transitan por la Alameda.



El primer Acuario provisio-nal de la Biología Marítima. Instalado por D. Augusto G. de Linares en el Sardinero, no era precisamente un monumento artístico, pero disfrutaban los chavales, contemplando a los inquietos pececillos de colores... y aun lo pasaban mejor haciendo equilibrios sobre los tablones tendidos en el suelo, para no embadurnar los brillosos zapatitos en el arcilloso terreno de entrada al pintorisco mu-seo.



En este pequeño edificio colindante con la fachada de las oficinas del Gas y talleres, se encuentra actualmente la Biología Marítima en estado de total abandono.



SE REPITE EL CASO DE LA ESTATUA ERRANTE

En 1908 se erige a Linares una estatua frente al casino del Sardinero.



Terminado el nuevo casino en 1916, se efectúan obras de urbanización en la plaza de Linares y se le traslada a los jardines de Piquío.



Una vez desmontado el monumento, después de la guerra civil, se aprovecha la base como motivo decorativo en la alameda segunda.



En junio de 1971, la cabeza de bronce aparece inesperadamente, pasados tantos lustros, colocada sobre el pedestal. Para completar el cuadro escultórico, sólo falta un voluntario especialista en «pétreo», coloque a la tullida, el miembro que la falta, y luego el encargado de limpiezas emplee su arte jabonoso para quitar el moho.

DESPUES DE LA PRIMERA EXCURSION PARTICULAR
INICIADA EL AÑO ANTERIOR, EN EL DE 1888
SE INAUGURA LA NUEVA RUTA DE
RECREO AL RIO CUBAS

El 12 de junio la sociedad *Corconera* anuncia por primera vez que tiene en proyecto para este verano hacer seis viajes de recreo por el río Cubas hasta Suesa, ateniéndose a las pocas mareas que lo permitan, porque es una excursión preciosísima que encanta por lo pintoresco de los sitios por donde pasa, y añade en el comunicado que para más atracción y comodidad dotará de restaurante a sus buques. (*El Correo de Cantabria*, 12-VI-1888.)

EL 26 DE JULIO SE EFECTUA LA
EXCURSION INAUGURAL

La "fiebre" por visitar el descubierto, en el año anterior, "país encantado", ha tenido tal aceptación del público que la empresa, en vista de la demanda de viajes que recibe, ha decidido comenzar estas excusiones en julio, tiempo a propósito por las mareas.

La propaganda de sus maravillosos paisajes comenzó por la empresa el año pasado, después de su descubrimiento turístico, pero quedó empequeñecida a la que en éste y sucesivos le proporcionaron los mismos excursionistas, periodistas, escritores y poetas. A la empresa la dejaron sólo un papel, y no malo por cierto: atender a los horarios, taquilla y letrero de "no hay billetes".

Así fue la primera excursión programada para el público. Invitados por los empresarios de *La Corconera*, formaron parte de los excursionistas algunos escritores y periodistas que realizaron el grato paseo marítimo a río Cubas, cuyo paisaje resultaba encantador a su vista.

Entre los representantes de la prensa local, se encontraba el santanderino redactor de *El Imparcial*, Rodríguez Escalera (Montecristo).

Hora y media duró el viaje de ida. El vaporcito aun se internó remontando el río, hasta que la falta de agua le impidió continuar, sin exponerse a una varada, y desde el punto de arribada los periodistas y demás excursionistas contemplaron el monumental convento de trinitarias de Suesa.

A bordo se había instalado un surtido restaurante a cargo del dueño del "Café La Corconera", don Genaro González, que también en este día se inauguraba, quedando sus existencias agotadas.

La empresa de los vapores estaba representada en este primer viaje por el ingeniero de *La*

Corconera, don Felipe Sánchez Díaz, y su familiar don Enrique Gutiérrez Colomer, obsequiando con suma atención a todos los viajeros en el restaurante y regresando éstos satisfechos de las cordiales delicadezas y de los encantos de la expedición, que según opinaba un importante jefe de prensa: "era un elemento importante de solaz y recreo que Santander ofrecerá en lo sucesivo en esta época." Augurio que ha llegado vivo a nuestros días.

(*El Atlántico*, 16-VII-1888, y *El Correo de Cantabria*, 27-VII-1888.)

Otros inspirados periodistas y poetas publicaron en días sucesivos lluvia de composiciones literarias de todos los estilos. Veamos algunas muestras.

A LA CORCONERA
CON MOTIVO DE LAS INAUGURADAS
EXCURSIONES MARITIMAS AL "RIO CUBAS"

Mientras que la muchedumbre
el domingo se incrustaba
en los trenes del Milagro
caminito de la plaza
que han hecho en Torrelavega
con listones y con tablas;
algunas bellas señoras
y otras muy lindas muchachas
fueron en un *Corconera*
gratamente acompañadas
por las representaciones
del sexo que no usa faldas,
a buscar al río Cubas
que esperándoles estaba.

Allí no había jolgorio,
ni refrescos, ni avellanas,
ni empellones, ni alaridos,
ni novillos, ni estocadas,
ni polvos, ni pisotones,
ni esas cosas que empalagan
y revientan a un cristiano
en Torrelavega o en Francia;
pero había el puro ambiente,
el rumor de la hojarasca,
el fresco de la espesura,
el brillo de la esmeralda,
el poético columpio
sobre cinta verde-plata,
la ondulación y la estela
y la espuma de las aguas,
el rayo del sol que dora
espléndidos panoramas,
y el rayo del sol que muere
después en lecho de nácar;
músicos entre los árboles,
y garridas aldeanas
con sonrisas discutibles,
con maliciosas miradas
que daban a sus ojazos
el aspecto de una fragua;
alegría en los ribazos,
los robledales con carga
de fruto que hasta los suelos
hacen humillar las ramas;
expansión en la toldilla
y solomillo en la cámara
y un vino de Valdepeñas
de treinta y seis reales cántara,
sin educar, sin estudios,
al natural, cual lo sacan

de sus valiosos lagares
y bodegas castellanas,
y que da a los "Colomeres"
gran provecho y mucha fama.
¿Quién piensa en el *Espartero*
ni en esas mil zarandajas
que enflaquecen el bolsillo
e hinchan de cansancio el alma,
teniendo en el *Corconera*
tantas realidades, tantas,
que sólo cuestan diez "perros"
a las personas que pagan...?

¡Río Cubas, río Cubas,
el de la corriente mansa,
el de las bellotas gordas
que entre tus perlas se bañan!
¡No será el último viaje
que yo a tus márgenes haga!
¡Qué bien allí se merienda
al pie de las trinitarias!

(*El Aviso*, 11-IX-1888.)

OTRO POETA QUE FIRMA A. D. F.

Escribe un kilométrico trabajo, del que damos una muestra con los cortes precisos para que el lector pueda llegar con fuerzas suficientes para disfrutar del interesante artículo que le sigue... con el mismo tema...

VARIEDADES

La temporada ha pasado
en un jolgorio completo.
La animación en las playas,
del Casino los conciertos,
los trenes de Gondarillas
en constante movimiento;
las excursiones al Cubas
que es un río pintoresco,
cuyas riberas encantan
por su indescriptible aspecto,
y en cuyo viaje he observado
que no pocos madrileños
contemplaban los paisajes
de aquellos humildes pueblos,
lo mismo que los baturros
lo hacen, como lo sabemos,
cuando admiran en la Corte
los edificios soberbios.

.....

En la expedición al Cubas
te consagré mil recuerdos.
Cuando miraba las aguas
tranquilas de aquel trayecto,
te veía retratada
muy fielmente en los reflejos.

Y era, Dolores del alma,
que la superficie viendo
me servía cual la luna
clara y limpia de un espejo,
y se retrataba en ella
la imagen del pensamiento,

(*El Correo de Cantabria*, 20-X-1888.)

"VIAJE EN CORCONERA A RÍO CUBAS", POR "BULLANGA"

Llego ebrio de alegría, corono el tintero de la redacción con la rama de encina de roble, arrancada al paso de la lancha *Corconera* por las márgenes del Cubas; ha sido mi viaje, a fe de "Bullanga", lo juro y como viejo bohemio lo afirmo, un triunfo fácil, una expedición agradable, y habiendo realizado una corta navegación, podría decirse que por la multitud de variadísimos aspectos resultó cual si hubiera dado la vuelta al mundo.

Asombra encontrar forasteros en Santander que no hubieran procurado el gozo de embarcarse en uno de estos lindos vaporcitos *Corconeras* para visitar río Cubas; pero de seguro no habrá quien, habiendo ido una vez, no aspire a volver dos y tres y más veces, como se desea reforzar con nuevas contemplaciones el embeleso que causa la impresión primera que produce cuanto logra por su belleza enamorarnos.

Iba el vaporcito lleno de gente: resaltaban, entre los prosaicos sombreros hongos de los caballeros, los floridos y elegantes de las señoras y de las muchachas; entre ellas las había muy lindas y nosotros en la trainera remolcada por el *Corconera* marchábamos por la bahía.

¿Cómo es posible describir lo que fue entonces ofreciéndose a nuestra vista? Solamente un pintor podría hacerlo con fidelidad y arte; las impresiones que al natural produce se presentan primero de un modo confuso, para disponerlas luego ordenadamente y revelarlas en buena dicción, es necesario más tiempo del que ahora podemos disponer. Apenas así nos ha sido dado tomar algunas notas con las cuales podemos servirnos para la elaboración de algunos trabajos.

Pedro Aofil, el distinguido escritor madrileño, su linda hija y varios artistas y escritores, las personas todas que íbamos en la trainera, nos comunicábamos de vez en cuando nuestras impresiones, pero la mayor parte del tiempo fuimos silenciosos y absortos, entregados al delicioso encanto del mirar.

Apenas se penetra por la desembocadura del Cubas hácese más blando el movimiento del vapor; a un lado se ve un montezuelo lleno de zarzales y juncos y del otro, una serie indefinida de términos de belleza indescriptible. La tarde era luminosa y tibia; pronto al imponente aspecto de la mar que aparece más allá de Mogro, se sucedió el tranquilo del río; aquellos altísimos montes de la cordillera cantábrica; más acá, montañas, donde negrean espesos encinales; luego, en éste, en el otro punto, bosquecillos compactos; a babor, el

convento de Somo, a estribor, asoma un edificio: es el antiguo palacio de la condesa de Isla.

Luego, a la vista, los montes de Cabarga; se sigue marchando dulcemente, cesan los montes; cubiertos los campos tan sólo de hierba, y se ven las márgenes segadas por la espesura del arbolado.

A las fértiles praderas, suceden paisajes tan graciosos como los del Miño o del Tajo y sitios hay que recuerdan las riberas del Sena; pero en todo él se ofrecen particularidades que le diferencian de todos y dan belleza propia; llégase luego a una alameda, donde los pasajeros desembarcan en varios grupos y salen los canastos y se vacían las botellas.

Aquellos paisajes, por la variedad infinita de detalles, hay que verles despacio, contemplarlos, soñar después en su recuerdo, tornar a recordarlos..., y luego puede uno atreverse a pronunciar su impresión.

De retorno al puerto en el *Corconera*, hállose el sosiego y la agradable belleza del río, para encontrarse con el magnífico y rudo paisaje de la boca del puerto; hállose el mar, el mar inquieto, brillante en sus alegrías, terrible en sus furias, alocado y amargo como algunos espíritus.

(*El Atlántico*, 29-VIII-1889.)

ESTO SI QUE FUE UN DESCUBRIMIENTO.

EXCURSION DE "LAS C. C. C."

En esta temporada hubo otra excursión organizada de forma distinta, era a río Cubas y Fuente del Francés.

Salieron a las siete de la mañana, para oír misa los que quisieran en el pueblo de Cubas. Desde la presa final de navegación, fueron los expedicionarios en coche hasta la fonda de la Fuente del Francés (Hoznayo).

Allí se sirvió la comida, compuesta de dos sopas, dos cocidos, dos principios y dos postres, regresando a las siete de la tarde.

El precio total de: comida, coche y *Corconera*, "las tres ces", siete pesetas, que se cobraban con anticipación al sacar el pasaje, para evitar el rubor en los distraídos.

(*El Correo de Cantabria*, 17-VIII-1888.)

¡ QUE TIEMPOS AQUELLOS DE COMILONAS !

GAMAZO EN LA MAGDALENA

Los comensales, en número aproximado de cien, fueron primero paseados por la bahía, por aquello de que los aires marinos abren el apetito, y una vez puestos sus estómagos en "punto" trans-

portados por el mismo vapor *Corconera* a la playa de la Magdalena, se acomodaron en el magnífico hotel donde se celebró el banquete dado en honor del ilustre político.

El lector puede animarse con esta sabrosa lectura. *Menú*: Ostras al natural — Sopa a la primavera — Aceitunas — Capricho a la financiera. *Entrada*: Pechugas de capón con setas — Solomillo con trufas. *Platos fríos*: Jamón de Asturias en dulce — Pescado a la mayonesa — Galantina de pavo trufado. *Legumbres*: Guisantes con jamón de Liébana. *Asados*: Perdices. *Postres variados*. *Vinos*: Manzanilla, Riscal, Medo Español, Champagne, etc...

Los escogidos del "dios Tragantúa" fueron los señores: Antonio Cabrero, Francisco G. Camino, Leopoldo Pardo, Guillermo Illera, César y Arturo Pombo, Juan Gutiérrez Colomer, marqués de Casa Pombo, Tomás Tijero, Alberto Gutiérrez Vélez, Angel B. Pérez, José R. López Dóriga, Emilio Botín, Alfredo Alday, Pedro y Francisco de la Torriente, Justo Gutiérrez Vélez, Leopoldo Cortines, Angel Jado, Gregorio Mazarrasa... y así hasta que lleguemos al número ciento... límite señalado de cubiertos.

Siguieron al banquete tal cantidad de discursos que ocupaban toda la primera plana del periódico *El Atlántico*. ¡No me extraña tanto derroche de energía! ¡Había comenzado el tratamiento de las vitaminas B y C... que en aquellos años se llamaban "bebestible" y "comestible".

(*El Atlántico*, 29-IX-1888.)

NOCHE DE VIENTO Y TRAGEDIA

Noviembre, mes de difuntos, noche oscura, "silba" el sur fuera de un establecimiento del Aserradero, donde cuatro personas se han retrasado con la partida de mus y los chiquitos de vino correspondientes. Sin hacer caso de los consejos que les dieron en el establecimiento, tomaron un bote disponiéndose a venir a Santander. Uno de ellos es el fogonero de *La Corconera*, Casimiro Berdiel, los otros tres: un capataz y dos operarios empleados en las obras del nuevo ferrocarril a Solares.

El fogonero venía remando con los otros tres, y de pronto zozobró el bote por la fuerza del viento, precipitando al agua a los cuatro hombres.

Fogonero, capataz y un compañero pudieron asirse a la embarcación, el otro, a nado, logró llegar a tierra.

Esto es lo único que se supo por el salvado, después quedó en el misterio eterno lo ocurrido a sus compañeros.

El bote fue encontrado frente a San Martín.

El capataz y operario eran vecinos de Pontejos, dejando viudas y una porción de huérfanos.

Al mes siguiente apareció en el mar, frente al promontorio, el cadáver del empleado de *La Corconera*.

Días después, en la Magdalena, el de José Bahamonde (capataz). Del tercero nada se volvió a saber, suponiendo que las corrientes le llevaron fuera de bahía.

(*El Atlántico*, 29-XI-1888.)

NUEVA CONTRATA

de remolque a las gabarras de arena, con el contratista de dragado don Fidel Suárez y Olmos, despidiéndose al remolcador bilbaíno *Héctor* que anteriormente hacía este servicio de los vapores *Corconeras*.

(*El Atlántico*, 10-V-1888.)

EMBARCA EN "CORCONERA" EL GOBERNADOR CIVIL

en dirección al Astillero, con objeto de revisar el lazareto de Pedrosa, habilitado para servicios de período de cuarentena. (*El Aviso*, 15-V-1888.)

NO EMPUJAR

Por la noche, cerca del pozo de los Mártires, el *Corconera* n.º 7, que iba a Astillero, y la lancha de vapor de la Junta de Obras del Puerto, que venía del lazareto de Pedrosa, no sabemos qué cuentecilla tuvieron que ajustar, pero es el caso que el *Corconera* le dió un meneo tan fuerte a la *Julieta* por la aleta de estribor, que gracias a esta postura tuvieron tiempo de saltar a bordo del agresor todos los tripulantes, menos uno, que fue recogido del agua. *Julieta* se precipitó en los abismos del mar y días después fue liberada de su largo baño.

(*El Correo de Cantabria* y *El Atlántico*, 26-XII-1888.)

Pero estaba escrito que esta *Julieta*, a semejanza de aquella heroína de Shakespeare, de los amantes, finalizaría su vida en trágico desenlace. Ocurrió años más tarde, cuando otro navegante atracado a las máquinas de Maliaño, llamado *Machichaco*, por motivos egoístas de algunas personas, daba fin a su vida, destruído y sumergiéndose para siempre en el mar, arrastrando en su compañía a esta otra *Julieta* cuando se mecía en las aguas, juguetona, junto al galán.

LA BANDA DE LAVÍN

En el Astillero, la empresa *Corconera* organiza baile en la Planchada durante los domingos. Para ello ha contratado hasta fin de verano al conocido y popular profesor Lavín y su orquesta.

(*El Aviso*, 26-III-1888.)

Este Lavín fue muy popular y tocaba todavía a principios de este siglo, siendo anciano, por las calles de Santander ante las casas de los celebrantes de fiestas onomásticas o motivos de señalados acontecimientos particulares.

Los compañeros, ya en sus postrimerías de actuación artística le preguntaban: "¿Qué tocamos, Lavín?" Y humorísticamente contestaba: "¡Lo de siempre!"

VA DE GLOBOS

En la plaza de toros se celebra una función acrobática, y al final de ella el intrépido capitán Redondo se eleva en un "montgolfier" a quinientos metros, practicando arriesgados ejercicios. Transportado por el viento hasta la boca del puerto, fue a caer cerca de las Quebrantas, siendo rápidamente auxiliado por dos *Corconeras*, que al darse cuenta de sus apuros le siguieron la pista. El *Corconera* n.º 2 recogió al aeronauta y el N.º 4 al aerostato, y según decía un espectador bromista: ¡Como los políticos!, alto, alto, para luego a la caída... quedar desinflao.

(*El Atlántico*, 10-VII-1888.)

LOS PESCADORES Y LA CORCONERA, CONTRATO DE PROTECCIÓN

En diciembre del pasado 1887 se formaliza un contrato con las lanchas de pesca, para que durante la costera del besugo un vapor esté siempre dispuesto a prestarlas auxilio cuando la necesidad lo reclame. Esta empresa sólo cobraría el importe de los gastos. (*La Galerna*, 11-XII-1887.)

A pesar de esto, algunas embarcaciones no lo hicieron para no mermar "ni chiquita" de la soldada. La opinión pública y la prensa los trataba de convencer de su error y perjuicio que les suponía a ellos mismos, puesto que con un módico salario, podía decirse que tenían aseguradas sus vidas en las borrascas que rápidas se alzan en las costas, y hasta escribía, uno que hace versos, el siguiente, para influir en el ánimo de los pescadores, a ruego de otro colega periodista, que había iniciado la campaña en este sentido, y por el des-

acuerdo entre los pescadores de bajura con los de altura.

Si nuestra súplica humilde
pudiera encontrar un eco
en el corazón valiente
del honradísimo gremio,
no dude el caro colega
de que a su lado estaremos
tan humanitaria idea
y sin cesar defendiendo,
pero en el alma cristiana
siembra la pasión funestos
y deplorables errores
que la cubren con un velo,
y no ve nunca el peligro
ni vislumbra el bien certero.
Quiera Dios que esas rencillas
se disipen, y que el gremio
utilice ese socorro
siquiera por esas madres
y por esos pequeñuelos
que pueden quedar un día
sin más amparo que el cielo.

(*El Aviso*, IX-1887.)

El firmante, "Farsani", debía conocer el grado de su influencia poética en el ánimo de los pescadores, pues a pesar de nuestras dudas, lo cierto fue que los dos bandos rivales que formaban la sociedad o gremio se pusieron de acuerdo en aquellos días, inaugurándose el remolque de las lanchas de "altura" por el *Corconera n.º 6 (Hércules)*.

(*El Correo de Cantabria*, 9-XII-1887.)

En enero y sucesivos de este año 1888, el *Hércules* salía por las mañanas tras las lanchas en los días de tiempo dudoso.

(*El Correo de Cantabria*, 2-I-1888.)

Al llegar marzo, finalizó el contrato de manera amigable... lamentando los pescadores que el producto de la escasa costera del besugo no haya sido suficiente para sufragar los gastos del *Corconera*.

Era tal el afecto que sentía don Juan Gutiérrez Colomer por la gente de mar que, lejos de tomarlo en cuenta, acepta de nuevo esta proposición.

Los pescadores van a emprender la costera de la merluza. Reconocen que en Asturias sus faenas tienen grandes rendimientos, pero la distancia de regreso a remo no compensa lo penoso con las ganancias. Las lanchas, durante la semana, residirán en un punto de Asturias, viniendo a pasar los domingos a sus casas. El *Corconera* irá diariamente a recoger la pesca para Santander. La retribución por este servicio será muy modesta, una pequeñísima parte a cada embarcación según lo que pesque. Los días de regreso serán remolcadas, si no tienen viento, para evitar las penalidades del remo. Además está comprendido el auxilio en caso de temporal en tan beneficioso acuerdo, y como hubo ganancias, todos fueron felices y comieron... buenas chuletas con "peleón". ¡El "pescao pa" la venta!

(*El Correo de Cantabria*, 7-III-1888.)

FUEGO A BORDO DEL "HERCULES"

El 22 de diciembre, una llamarada se vio desde el muelle, que brotaba del vapor de ruedas *Corconera n.º 6*, fondeado en la bahía.

Se había incendiado uno de los dos grandes tambores que lleva a sus costados cubriendo las aletas.

Desde la lancha del práctico, señor Solar, que se disponía a sacar a un vapor inglés, vieron el fuego, acudiendo inmediatamente, y con la ayuda de sus tripulantes y dos del *Hércules* que se hallaban a bordo, consiguieron extinguir el fuego, que duró veinte minutos.

El remolcador sufrió desperfectos en el tambor incendiado. (*El Aviso* y *El Atlántico*, 22-XII-1888.)

Al dar la noticia de este incendio, confirma la prensa que el *Hércules* tenía los medios mecánicos de navegación iguales a los de la llamada "la de ruedas", *Corconera n.º 4*.

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1889



Gran Hotel, de doña Francisca Gómez, en los años veinte. Confort moderno, único hotel con ascensor eléctrico, calefacción central, servicio de agua fría y caliente en todas las habitaciones, departamentos con baño para familia. Restaurante a la carta, en los bajos, antiguo local del café Suizo. Pensión o habitaciones desde 10 pesetas en adelante.

PRIMER ASCENSOR

El 1.^o de marzo de 1884 la antigua y acreditada fonda de doña Francisca Gómez, que durante muchos años la tuvo instalada en la calle de Santa Clara, alcanzando gran renombre por el buen servicio y amable trato, se trasladó en dicha fecha al Muelle, n.^o 11, casa de don Claudio López y López, encima del Club de Regatas y Café Suizo.

(*El Eco de la Montaña*, 7-II-1884.)

El nuevo establecimiento, por sus grandes mejoras adquiridas, toma el nombre de Gran Hotel.

Al llegar 1889, doña Francisca Gómez estrenó en su Hotel el primer ascensor hidráulico de Santander, tan perfecto, que en la prueba inicial "subió sin pararse ninguna vez".

(*El Correo de Cantabria*, 7-I-1889.)

LAS GIGANTILLAS

La comisión de festejos del ayuntamiento trata de restablecer las "gigantillas", que fue recreo de chicos y grandes en otras épocas, cuando se esperaban los grandes acontecimientos públicos para admirar a "don Pantaleón", "doña Tomasa", "la repipiada", "la vieja de Vargas" y "los enanos".

El alcalde, don Lino de Villa Ceballos, las suprimió hace años "por ser signo de atraso", y en esta ocasión le ponen, los partidarios de "la restauración", de vuelta y media por su falta de respeto a las costumbres y tradiciones, eliminando estos personajes llenos de popularidad que distraían al pueblo.

Se alega, en contra de la forma de pensar de don Lino, que otras ciudades más importantes que

la nuestra conservan sus “Tarascas”, “Tragantúas” y “Cabezudos”.

Pero lo que no podría resucitar la comisión de festejos con las “gigantillas”, será al famoso “Chisto”, que con su pito y tamboril iba al frente de la monumental familia, “soplando como un desesperado y batiendo el tambor como un argadillo, sin dar punto de reposo ni al pulmón, ni a la mano”.
(Boletín de Comercio, 26-V-1889.)

Tiempo después fueron nuevamente paseadas en las fiestas populares, desapareciendo definitivamente al llegar el segundo o tercer año del nuevo siglo.

NUEVO FERROCARRIL AL SARDINERO (POMBO)

El proyecto presentado por don Lino Corcho Zárraga de un tranvía de vapor, constará de tres apeaderos: Sardinero, paseo de la Concepción y Santander, con servicio telefónico.

El presupuesto general, incluído expropiaciones, explanadas, apeaderos, vía y material móvil, ascendía a 435.532, 67 pesetas; interés al capital, el seis por ciento. Longitud, 2.386 metros. Servicio desde el amanecer hasta las doce de la noche.
(El Aviso, 5-II-1889.)

La memoria y plano son del ingeniero don Teodosio Alonso Pesquera, hermano político de don Arturo Pombo.
(El Aviso, 21-II-1889.)

Este proyecto también sería modificado y no haremos mención de las nuevas variaciones, concretándonos al definitivo que fue el siguiente:

Salida desde su estación en el Sardinero, situada frente al Casino, penetrando en la Caña y recorriendo el borde de los Pinares, que hoy es tapia de la finca del fallecido naviero don Francisco García; por allí penetraba en el “túnel” para desembocar a la calle de Tetuán saliendo hacia Puerto Chico (el “Gas”) y continuaba por la calle de Peña Herbosa a Daoíz y Velarde, pasando por delante de la iglesia de Santa Lucía para desembocar por Martillo al apeadero y cruce al llegar al muelle (hoy Banco de Santander).

En mayo de este año falleció don Juan Pombo, marqués de Casa de Pombo, siendo sepultado en el panteón de hombres ilustres de Ciriego. Fue senador del reino y alcalde de Santander.
(El Aviso, 28-V-1889.)

LOS SANTANDERINOS SIEMPRE FUIMOS LOS OLVIDADOS Y...

Por protesta de la real orden de 14 de mayo, concediendo a La Coruña la escala de vapores co-

rreos en época cuarentenaria, el pueblo, amotinado, se lanzó a la calle.

El ayuntamiento en pleno presenta al ministro su dimisión, incluyéndose también el concejal republicano don José Suárez Quirós, mientras las justas aspiraciones de Santander no se satisfagan.

Fueron asaltadas la diputación y otras oficinas.
(El Aviso, 13-VI-1898.)

Han pasado los días y siguen sin escuchar a Santander, ni Sagasta, ni Capdepón, ni Becerra. Por fin éste, al cabo de varias fechas modifica la real orden con el desdichado privilegio de no contentar a La Coruña ni a Santander. Se reunieron los concejales particularmente y algunos diputados para ver si volvían a sus destinos, decidiendo no resolver hasta que se sepa la forma de ejecutar la nueva real orden. Después de tres semanas, se reúnen en el ayuntamiento y deciden volver a sus cargos y seguir protestando.

Los periódicos decían que había habido “pasateleo”.
(El Aviso, 29-VI, 2-VII y 4-VII-1889.)

EL FERROCARRIL CONOCIDO POPULARMENTE POR “GANDARILLAS”

A fines de junio, aún no ha comenzado a circular para dar principio a la temporada de verano, quedándose este año solamente dos meses al público para disfrutar este servicio, ya que era costumbre hacer su retirada en setiembre.

Por esta deficiencia, los habituales están deseando que llegue la competencia, para ver si es verdad el anuncio-propaganda de “Pombo”: “Desde el amanecer a las doce de la noche.”
(El Aviso, 29-VII y 5-II-1889.)

LOS ABUELOS DE TRUEBA Y BAHAMONTES

En el velódromo de La Albericia se celebró la primera carrera de velocípedos organizada por la Sociedad Velocípeda de Santander.

Disfrutaron de la novedad del espectáculo los concurrentes, contemplando cómo se disputaban los premios velocipedistas de Madrid, Gijón, Valladolid, San Sebastián, Tolosa, Bilbao y otras capitales.
(El Correo de Cantabria, 26-VII-1889.)

LAS PEDREÑERAS YA REGATEABAN EN 1889

Se anuncia para agosto una regata de remo verdaderamente original, que será fecunda en episodios y peripecias.

Tripularán las lanchas mujeres de Pedreña y de las Presas, que medirán sus bríos disputándose los premios. (Boletín de Comercio, 13-VIII-1889.)

NATURALEZA "VIVA"

Fue denunciado un hombre que llevó a bañar dos mulas en la Segunda Playa donde había muchas mujeres. El hombre se desnudó del todo, tiró de sus animales y los tres entraron en el agua.

(El Atlántico, 6-VIII-1889.)

ASI EMPEZO EL FERROCARRIL

Bajo la presidencia del alcalde se ha constituido el sindicato encargado de promover los estudios del ferrocarril llamado del Meridiano (Santander-Burgos-Madrid), y gestiones que se entablen.

El comité directivo quedó nombrado de esta forma: Presidente, don Isidro Alonso; vicepresidente, don José Suárez Quirós y Díaz; tesorero, don Francisco Aparicio. (El Aviso, 17-IX-1889.)

LA COMPRA DE LA FINCA DEL GAS

La adquisición convenida por la empresa de la fábrica del Gas, de la finca que en San Martín tienen los herederos de don Carlos Sierra, se ha justipreciado en la cantidad de trescientas mil pesetas. (El Atlántico, 6-XII-1889.)

DON FELIPE DIAZ FERNANDEZ

Persona apreciabilísima y querida por todo el pueblo de Santander, ha fallecido el día 6 de abril a los 84 años.

Asistió a la acción de Vargas y refería siempre con entusiasmo las peripecias que le habían ocurrido en aquella famosa jornada.

Durante una de sus actuaciones como regidor del ayuntamiento, se construyó el puente en la calle de Atarazanas que llamó de Vargas en recuerdo de tan memorable episodio.

El palmarés de don Felipe Díaz Fernández es: Comendador de Isabel la Católica.—Ex-alcalde por dos veces de la ciudad.—Ex-presidente de la Exma. Diputación Provincial.—Ex-gobernador de la provincia.—Ex-presidente de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio.—Vicepresidente y luego Presidente Honorario de la Real Sociedad Económica Cantabria de Amigos del País.—Varias veces diputado.—Ex-presidente del

consejo de administración del ferrocarril de Isabel II.—Título de benemérito de la patria por la acción de Vargas.—Subinspector de la Milicia Nacional.



Don Felipe Díaz Fernández.

Juzgamos interminable referir otros muchos servicios que prestó en Santander, pues siempre estuvo propicio para acudir a mitigar las desdichas del pueblo y trabajar por su engrandecimiento. (El Atlántico, 7-IV-1889, y El Aviso, 9-IV-1889.)

UNA ANECDOTA DE DON FELIPE QUE REVELA SU CARACTER BONDADOSO

Regresaba de una reunión celebrada en la Sociedad Económica Cantabria y al llegar a su casa le comunicaron que había sido detenidos cuatro chiquillos que se hallaban robando peras en su huerta, entregando el saco con el cuerpo del delito a la autoridad competente.

(El Aviso, 23-IX-1886.)

El buenazo de don Felipe marchó al ayuntamiento y salieron los chicos de la "perrera" con el saco y cuerpo del delito en propiedad, aumentando la extrañeza de los jovenzuelos cuando les dijeron sus guardianes que... ¡estaban autorizados por don Felipe!

UNA VISITA POLITICA

El edificio señalado con el n.^o 5 de Ruamayor fue residencia de don Francisco Díaz, padre del también fallecido, en este año de 1899, don Felipe Díaz Fernández.

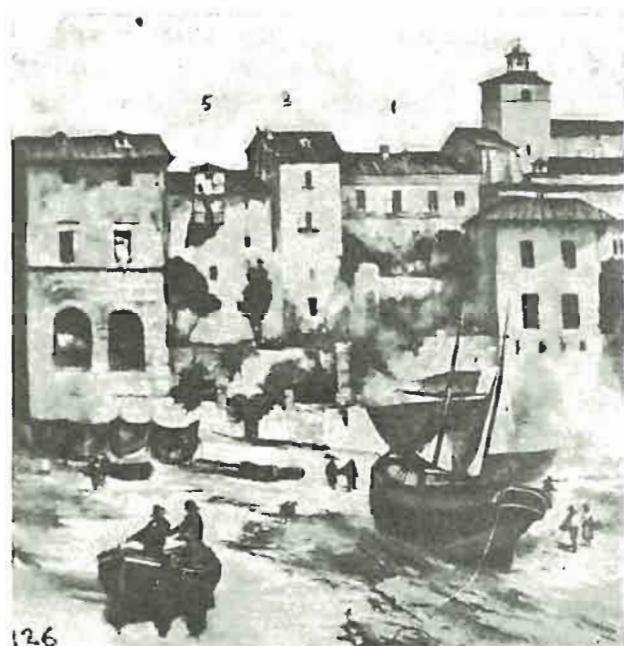
Don Francisco había sido naviero montañés, propietario de una pequeña flota de barcos mercantes, figurando matriculados a su nombre, con anterioridad a 1860, los siguientes: *Maria Juana*, bergantín goleta de 135 toneladas; *Tres Hermanas*, bergantín de 211 toneladas; *Daría*, goleta de 68 toneladas; *Victoria*, corbeta de 272 toneladas; *José Francisco*, lugre de 45 toneladas, y la preciosa fragata *Josefina*, de 524 toneladas, inscrita a nombre de su hijo.

En la dicha casa de Ruamayor existía una habitación secreta, lujosamente amueblada, instalada por don Felipe para casos de emergencia derivados de sus actuaciones políticas como dirigente que era del partido progresista.

En cierta ocasión, con anterioridad a la revolución del 68, alojó en aquel escondite a un importante personaje, llegado de Francia, y porta-

dor, al parecer, de unas consignas sobre los inminentes sucesos políticos.

Una vez finalizada su misión, el desconocido emisario, salió por la puerta de la huerta (que se aprecia en el grabado) para embarcar a la nación de procedencia.



La catedral, el obispado (1) y las casas nn. 3 y 5 de la calle de Ruamayor, vistas desde el mar (en la actualidad calle de Cádiz).

TRANVIA URBANO

1889

UN TRAMITE MENOS

Se autoriza al Tranvía Urbano a sustituir las caballerías por máquinas de vapor desde Numancia a Peña Castillo a condición de "no abrir los purgadores" durante la marcha por carretera "ni revolver el carbón".
(El Atlántico, 14-I-1889.)

Mientras tanto, sigue efectuándose con caballerías, y el cuadro total de viajes era: Salidas desde Puerto Chico a

Peña Castillo, 19 viajes.

Cuatro Caminos, 19 viajes.

Numancia, continuo de 6 de la mañana a 9 de la noche.

Estación Norte, media hora antes de llegada y salida de trenes.
(El Correo de Cantabria, 1-VI-1889.)

¡ LLEGO LA MAQUINA !

Por fin es desembarcada del vapor "Elena" la primera máquina de vapor comprada en Liverpool y se la bautiza con el nombre de "Primera de Peña Castillo".
(El Aviso, 20-VI-1889.)

Está encerrada en un carroaje; desde la parte más baja, la falda que la cubre mide diez centímetros al suelo para que no pueda arrollar personas. Su fuerza es veinticinco caballos de vapor.

El ingeniero señor Corral hizo las pruebas, funcionando todas las llaves, frenos y registros con resultado muy satisfactorio.

Los frenos de aire comprimido hacen parar instantáneamente la marcha a cualquier velocidad que se verifique. La marcha lenta o con velocidad es cómoda y puede regularse.

El señor Corral elogió la perfección, hermosura y seguridad de la máquina.

(El Aviso, 23 y 25-VI-1889.)

COMENTARIOS DE ENTONCES, QUE HOY RESULTAN GRACIOSA ESTAMPA

Cuando ocurre una desgracia ¡quejas! decía la prensa... y otras ocurrirán si no se toman las siguientes medidas.

Contra los vendedores ambulantes que se colocan en la plaza de Atarazanas y otros, aunque menos, en la plaza de Velarde, casi en la línea de los rafles por donde pasa el *Urbano*. Como los compradores se ponen delante de las mercancías, resulta que cada vez que pasa algún tranvía, el conductor se ve obligado a tocar el "pito" deteniéndose a cada momento.

El escritor periodista lo arreglaba de esta "sencilla" manera: poniendo más adentro a los ambulantes y que los transeúntes pasen por medio de la calle. ¡Qué felicidad de circulación!

Continuaba el "arreglador": Otra medida para que no ocurran desgracias por culpa de los carreteros, es que no circulen por la calle de Burgos y Atarazanas, precisamente por mitad de la vía, pues, aunque vean venir al tranvía de lejos, no hacen caso ni retiran sus carros y en ocasiones los dejan parados y el público tiene que apearse para llegar con tiempo a su destino.

En la carretera a Peña Castillo ocurre lo mismo con las "burras", a veces más de veinte juntas, y precisamente por la vía.

Termina pidiendo al gobernador que tome medidas, ya que, según opina el simpático periodista, el señor alcalde "no pita".
(El Aviso, 8-VIII-1889.)

“Por no haber llegado la campana de vapor para la máquina “La primera de Peña Castillo”, no puede utilizarse aún este servicio.” (Debieron enviarla en “mini-velocidad”, pues el servicio de vapor siguió ausente hasta el año próximo.)

(*El Aviso*, 4-VII-1889.)

UN TRAMITE MAS

El nuevo trazado para solucionar el paso del tranvía por la pendiente frente a la Fuente de la Salud (Cajo), encomendada al ingeniero señor Revol, consiste en atravesar la línea de vía por los terrenos del bosque del señor Valbuena, con salida al mismo punto donde se encuentra el apeadero o parada. (*El Aviso*, 27-VI-1889, y *El Correo de Cantabria*, 12-VIII-1889.)

OTRA DE ENTRETENIMIENTO

Tan pronto el tranvía reciba de Liverpool las dos máquinas que nuevamente se han adquirido y se terminen las obras de variación de la línea en la Fuente de la Salud, se establecerá el servicio de vapor a Peña Castillo.

Por otra parte, varios vecinos de este pueblo se quejan y culpan a la sección de fomento de la paralización desde hace cuatro meses del nuevo expediente de prolongación de la vía hasta el punto final de la Peña. (*El Aviso*, 13-VIII-1889.)

EL MOTIVO ERA...

la oposición de un propietario, por lo que la empresa del *Tranvía Urbano* tenía solicitada la expropiación de los terrenos y aprovechamiento de una cantera. (*El Correo de Cantabria*, 30-IX-1889.)

Una vez autorizada por el ayuntamiento la variación de la vía y ocupación de terrenos en la Fuente de la Salud, se emprendieron las obras con gran actividad, transportándose más de mil metros cúbicos de tierra en carros, y vertido en los terrenos robados al mar en el muelle de Calderón.

(*El Atlántico*, 15-VIII-1889 y 2-XI-1889.)

PRIMER ACCIDENTE DEL TRANVIA
DE MULAS EN PEÑA CASTILLO

Un anciano de 60 años, corto de vista y algo sordo, se aturdió en la oscuridad, y en medio de su atolondramiento fue a meterse contra el coche al pasarle las caballerías por enfrente. Las ruedas pasaron por encima de la pierna, destrozándola.

Acudió el médico del barrio, el juzgado y el cura párroco, quedando el cochero y otro empleado detenidos.

La empresa colocó a partir de este accidente “grandes reverberos” en los carruajes de esta línea, a fin de prevenir otra desgracia, por la falta de alumbrado en los parajes que cruzan sus vías.

(*El Correo de Cantabria*, 15-XI-1889.)

COMO REGALO DE NAVIDAD

En diciembre se instalará en Numancia una sala de espera y descanso.

Qué oportuna ha sido la empresa. Allí descansarán y seguirán descansando en su espera, los de Peña Castillo, a que llegue el tranvía de vapor que tanto retrasa su presencia... ¡hasta el año nuevo!

(*El Correo de Cantabria*, 20-XII-1889.)

LA CORCONERA

1889

MEJORA EN SAN SALVADOR

Se concede a *La Corconera*, por el dueño de los terrenos donde está emplazado el muelle, el permiso para que las diligencias que prestan servicio para Solares atraviesen el terreno hasta el costado de los vapores, para evitar a los viajeros recorrer el largo trecho que la separa de la carretera.

(*El Aviso*, 17-I-1889.)

EL LLAMADO CAFE DE LA CORCONERA

que ocupaba el n. 26 del Muelle, se traslada al n. 18, siendo la entrada a este nuevo local por la calle de Calderón, frente a la plazuela de la Libertad.

(*El Aviso*, 15-VI-1889.)

EN BENEFICIO DEL HOSPITAL DE SAN RAFAEL

Se organiza la gira y visita al buque de la compañía Trasatlántica *Alfonso XII*, que los *Corconeras*, yendo y viniendo sin cesar desde las cuatro, le convirtieron en la "ciudad flotante" de Julio Verne, con la aportación de mil doscientos personajes.

La comisión organizadora, en *Correo de Cantabria* del día siguiente, hace constar que: La empresa de los vapores y en su nombre el señor Colomer, regaló generosamente el importe de los gastos, además de haber cedido el *Corconera n. 6, Hércules*, con el total de la recaudación, más el costo de la contrata de diez botes, con objeto de facilitar el traslado llevándolos repletos a remolque dadas las pocas horas de que se disponía, abonando a los propietarios de estas embarcaciones

cincuenta céntimos por persona y percibiendo por este concepto trescientas cincuenta pesetas, cantidad que también incluye como donativo en la cifra de gastos.

La organización perfecta se debe en especial mención al representante de *La Corconera*, que al lado de las autoridades de marina contribuyó al buen éxito del espectáculo no anunciado en el programa de festejos.

(*El Atlántico*, 20-VII-1889, y *El Correo de Cantabria*, 24-VII-1889.)

EL NAUFRAGO ERA CARA CONOCIDA

En el muelle de los vapores, se encontraba dentro de un bote un niño que tuvo la desgracia de caerse al mar, donde hubiese perecido si no se lanzan en su socorro, avisados por las voces de unos señores que estaban en la máquina, los tripulantes de un Corconera, Juan Escoriaza, el patrón Vicente Madariaga y tras de éste Eusebio Casuso.

Por fin Juanín encontró y sacó al niño de ocho a diez años de edad. Pero la emoción se la llevó su compañero también en el agua, Eusebio Casuso, al reconocer que el naufrago ¡era su hijo!

Impresionado vivamente hubo que prestarle los auxilios que no precisaba el niño; por lo visto el chico se fue a ver a papá al barco, se subió en el bote auxiliar y "jala" de la cuerda para acá, tira del bote para allá... al agua.

(*El Atlántico*, 26-VIII-1889.)

OBSEQUIO A DON FRANCISCO ROMERO ROBLEDO

A bordo del *Corconera n. 3*, que salió del muelle de pasajeros a las diez de la mañana, embarcaron con el ilustre hombre público sus partida-

rios del partido reformista, que le ofrecían un paseo marítimo. La mañana era deliciosa: el sofocante calor que se notaba en tierra desaparecía con la agradable y fresca brisa del mar. El señor Robledo se extasiaba contemplando los paisajes de la costa compartida esta impresión por su acompañante, marqués de Canga Argüelles.

Momentos después se destacaban los contornos del Astillero, pueblo pintoresco y residencia veraniega llena de atractivos, donde desembarcaron los expedicionarios, sólo breves instantes por falta de tiempo.

Se sirvieron en el barco N.^o 3 exquisitos vinos generosos y sabrosos dulces secos y el vapor, que ostentaba en su proa la bandera nacional, viró en redondo dirigiéndose a lo largo de las obras del puerto y dique seco de Gamazo.

Eran las doce cuando atracó el *Corconera* al muelle, punto de partida de la expedición.

Los "romeristas" se dirigieron en coches al Hotel Europa y a la una de la tarde se sirvió el banquete.

Inició los brindis el ex gobernador, don Belisario de la Cárcoba, jefe del partido provincial reformista, concluyendo la reunión a las cuatro y media para dirigirse a despedir al huésped en la estación del norte.

(*El Atlántico y Boletín de Comercio*, 11-IX-1889.)

ASPIRANTES A INDIANOS

En el *Alfonso XII* se completan cincuenta plazas de emigrantes con destino a la nueva colonización que se trata de organizar en Cuba encauzando hacia ella las corrientes de expatriación.

El gobierno les concede el pasaje gratis y *La Corconera*, invitada por el señor gobernador civil para que transportase a los emigrantes hasta dicho buque, se brindó con el mayor desinterés a verificar gratuitamente este benéfico servicio.

(*El Atlántico*, 14-XI-1889.)

PELOTEO POLÍTICO:

NO... SI... COMO LAS MARGARITAS

Cuadro primero:

Se reúne en asamblea general la Cámara de Comercio.

El presidente informa que el gobernador de la provincia "le invitó", en nombre del gobierno, a designar candidatos desprovistos de todo carácter político para entrar a formar parte del ayuntamiento.

El señor Gutiérrez Colomer (Enrique) dirige varias preguntas a la presidencia:

"Parece que el gobierno, no contento con nombrar alcaldes, quiere nombrar concejales y apela para conseguirlo a estos medios.

No se explica esa "invitación" del gobernador porque todos sabemos que tenemos voto y con él podemos elegir a quien mejor nos parezca.

Esas recomendaciones caerían bien si estuviéramos en Valderredible, de donde vienen actas en blanco para hacer diputados a quienes quiere el gobierno."

Termina el señor Colomer diciendo "que es imposible alejar la política de los ayuntamientos, porque se puede no estar afiliado, como él no lo está, a ningún partido, pero nadie deja de tener afecciones y sentirse inclinado a una política determinada".

Finaliza la reunión y la Cámara acuerda contestar que ni el tiempo, ni la ocasión, ni la índole de la asamblea permiten aceptar la "invitación" del gobernador "silvelista".

(*Boletín de Comercio*, 4-V-1889.)

Cuadro segundo:

En este mismo año se verifica la elección de un vocal para representar a los navieros en la Junta de Obras del Puerto.

Por unanimidad había obtenido en aquella junta el cargo por votos don Enrique, pero... el señor gobernador silvelista anuló el nombramiento fundándose en que legalmente no podía reconocer la representación de *La Corconera* más que en la persona de su director gerente.

(*El Correo de Cantabria*, 10-X-1889.)

Cuadro tercero:

Llegado otro invierno, la Cámara de Comercio, que precisa nombrar representante en la dicha Junta de Obras del Puerto, elige "precisamente" a... don Enrique, por cincuenta y un votos.

No hubo "bollo", quedando defraudados los malos pensadores. El señor gobernador no emitió su disconformidad legal, aunque tampoco podía presentarse el elegido con el inexistente cargo de "director gerente de la Cámara de Comercio", sólo "representante", igual categoría que la vetada anteriormente.

(*El Correo de Cantabria*, 15-XII-1890.)

BUENOS CLIENTES

El Hércules remolcó a la fragata americana *Robert Dixon* hasta El Astillero y ajustó su importe en libras... cincuenta esterlinas.

(*El Aviso*, 30-XI-1889.)

A LA FUENTE DEL FRANCES,
EN CORCONERA VAN POR PEDREÑA
Y EN CORCONERA VUELVEN POR CESPEDON
(ASTILLERO)

Los excursionistas eran sesenta y cinco. El grupo le formaban, por una parte, la representación santanderina, y por otra, los personajes a quienes se sabe y de los que se espera interés y apoyo para este pueblo tan olvidado y tan merecedor de justa protección.

La expedición partió, a bordo del n.º 4, “gallante y graciosamente” dispuesto por la empresa, del muelle de pasajeros, a las once y media de la mañana.

Las personas para quienes se ofrecía el homenaje eran: al elocuente orador parlamentario don Antonio Maura; al docto montañés don Víctor Fernández Llera; al diputado señor Garnica; escritor y diputado señor Avilés; los senadores conde de Canga Argüelles, Calderón, Martínez Zorrilla y marqués de Hazas; al diputado Aparicio y al señor Arrarte en representación del alcalde.

Con un sol espléndido, cuyo rigor templaba la brisa del mar, hicieron la travesía hasta el muelle de Pedreña.

En sus inmediaciones los esperaban diez y seis carruajes que les condujeron a la Fuente del Francés, a través de un camino de imponente belleza.

La mesa estaba dispuesta al aire libre en el corral de bolos inmediato al balneario, estando el cielo entoldado.

El menú espléndido, como servido por el dueño del Hotel Continental, señor Fournneau.

Cuando sonaron los primeros disparos del “champagne” comenzaron los discursos por el alcalde representante felicitando a la comisión; después habla Maura, le siguen Baladrón Ordóñez, Aparicio... todos con gran espíritu patriótico, frases de amor y esperanza para Santander.

Al terminar, comenzó a llover un poco. Esto apresuró el regreso porque ya la noche estaba cercana, se detuvieron brevemente en Solares y embarcaron de nuevo en el Corconera atracada al muelle del Cespedón en Astillero.

El viaje de regreso en el vapor se verificó en medio de la animación más cordial, hasta separarse en el muelle de Calderón, de donde habían partido ocho horas antes.

Algunos de los nombres de los expedicionarios fueron: además de los nombrados: Gamazo, Sánchez Guerra, Comandante de Marina, Ramón y Enrique López Dóriga, marqués de la Mortera, Isidoro del Campo, Alfredo Abarca, José Estival, Elías Gutiérrez Yllera Vélez, Jorge Mowinkel, Agustín Cortines, Tomás Tijero.

Entre los invitados que excusaron su asistencia:

José María de Pereda, Marcelino Menéndez Pelayo, conde de Mansilla, marqués de Robrero, Juan-Pablo Gutiérrez Colomer, Alberto Gutiérrez Vélez, Eduardo P. del Molino, Antonio Cabrero y hermanos Pombo.

(*El Atlántico*, 11-VIII-1889.)

EL CORCONERA N.º 6, A BILBAO

Marchó fletado por la Sociedad Hípica, para llevar los cuatro “gentlemen” que de allí vinieron a tomar parte en las carreras de caballos celebradas en La Albericia.

(*El Aviso*, 13-VIII-1889.)

CONTINUAN LAS EXCURSIONES A RÍO CUBAS

Sigue siendo el espectáculo preferido durante el verano, y la novedad de las cantinas a bordo, improvisadas en una de las cámaras, ha sido otro éxito porque a la hora de regreso quedan totalmente “saqueadas”.

Esta temporada, como todas las anteriores, fueron distinguidas familias las que hicieron acto de presencia en los Corconeras.

Entre éstas asistieron la del señor gobernador civil y la del señor Ortiz de Casado con sus respectivas paternidades, subiendo el señor gobernador fácilmente hasta el primer molino de la Ceña y llevándose a ratos en la subida gruesas ramas de los árboles que se tendían sobre la chimenea.

En las próximas excursiones ofrecerá una atrayente novedad la empresa de los vapores: ¡Banda de música en el barco!

(*El Atlántico*, 15-VIII-1889, y *El Aviso*, 29-VIII-1889.)

VELADA MARITIMA

El 5 de setiembre se celebra una velada-concierto a bordo de *Corconeras*, con el siguiente programa:

Primera parte:

- 1.º *Mazantini*, pasodoble.
- 2.º *La tierruca*, valses. Segura.
- 3.º *El pescador*, barcarola. Orquesta y coro. Segura.

Segunda parte:

- 1.º *Matilde*, Espinosa.
- 2.º *El cuco*, jota. Orquesta y coro. Segura y Río.
- 3.º *Frascuelo*, pasodoble. Juaránz.

La orquesta y coro se situaron a bordo de un Corconera.

(*Boletín de Comercio*, 6-IX-1889.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1890

LA ESTATUA QUE NO LLEGO

A instancia del señor don Angel B. Pérez, citó el alcalde a la comisión gestora para erigir una estatua al primer marqués de Comillas. El señor Pérez desea entregar las 3.600 pesetas, como secretario de la comisión, por haberse desistido del proyecto.

Pregunta el señor Ordóñez a qué obedece el desestimiento. El alcalde contesta que desconoce las causas y que la comisión no se ha reunido desde 1883 (hace siete años).

La junta queda disuelta y los fondos vuelven al ayuntamiento. (*Boletín de Comercio*, 17-IV-1890.)

SE TRASLADA EL GAS

El representante de la compañía de gas "Eugenio Lebon y Compañía", señor Quintanilla, manifiesta al ayuntamiento que la empresa acepta el acuerdo para trasladar la fábrica de la calle de Tetuán al sitio de las Higueras (Molnedo).

(*Boletín de Comercio*, 3-IV-1890.)

LA CUESTA DE LAS CADENAS

Don José Ramón López Dóriga, en sus propios terrenos de Cañadío, construye a sus expensas una calle que une la plaza de Cañadío con la nueva avenida de la libertad (calle de Santa Lucía). Esta calle en cuesta tiene una pendiente de trece por ciento.

El propietario, al parecer, propuso al ayuntamiento destinarla al servicio público con la razonable condición de que el municipio corra con los gastos de conservación; de lo contrario, le conviene cerrarla.

La comisión municipal entiende que no puede negociar con el propietario y que, por lo tanto, puede cerrarla.

Así se efectuó, por los dos extremos de la calle, con gruesas cadenas sujetas a fuertes pilotes de hierro, para evitar el tránsito de carruajes por el deterioro que éstos ocasionan, y dejando un estrecho paso al costado de los cierres para los peatones.

Hubo muchas protestas, pero todas cayeron en el vacío; a pesar de esto, perduraba el mal ambiente según "respiraba" cuatro años después un redactor de *El Correo de Cantabria* con este escrito: "Por Cañadío hay una cadena que prohíbe el tránsito de carruajes por mor de que nuestro municipio se negó a hacerse cargo de la conservación de aquella vía pública abierta por los propietarios. Tal situación es odiosísima porque aquella cadena representa el emblema de la esclavitud, y para un pueblo culto es verdadero padrón de ignominia."

Llovieron las críticas en años sucesivos y jarrearon muchas aguas por aquella pendiente para que llegara, por fin, el indulto a la famosa "cuesta de las cadenas", que ha pasado a la posteridad con este popular nombre, aunque el verdadero sea el nominado "calle de J. R. Dóriga".

(*Boletín de Comercio*, 10-IV-1890, y *El Correo de Cantabria*, 16-V-1894.)

Catedral: El 8 de marzo se abre al culto nuevamente, después de la importante obra de restauración dirigida por el notable arquitecto don Emilio de la Torriente. (El Aviso, 8-III-1890.)

Santa Lucía: La primera piedra fue bendecida por el obispo Tejeiro el 18 de setiembre de 1854 y quedó abierta al culto en 1868 a falta de la torre y el pórtico.

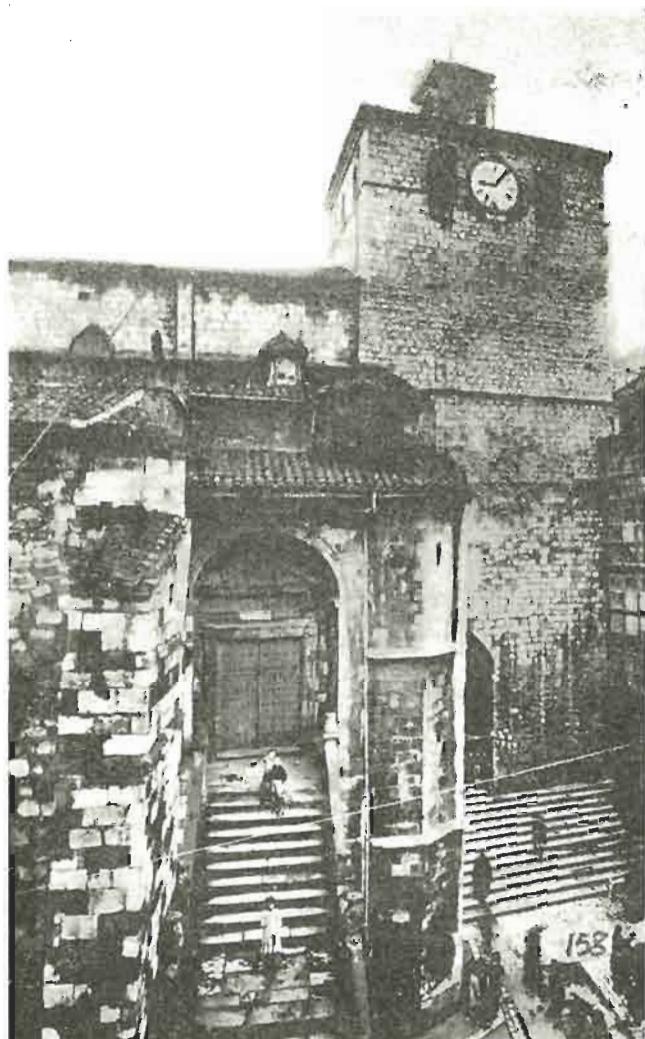
(Efemérides, de J. A. del Río y Sainz, t. II, pp. 401 y 568).

En 1888 terminó de levantarse la torre y a fines de año se colocó en ella el reloj de tres esferas de fabricación suiza, regalado por los herederos de don Cándido Herrera. (El Aviso, 29-XI-1888.)

En 28 de marzo de este año 1890, procedentes de la cantera de Somo, se acopian al pie de obra los sillares para dar comienzo a la construcción del pórtico, cuyos trabajos serán con arreglo al



Santa Lucía.
En los primeros años del siglo actual.



La catedral.
Escalinata (izquierda) y puerta de entrada desaparecidas por el incendio de Santander.

proyecto del arquitecto señor Zabaleta y a las reformas del provincial diocesano señor Escalera.

(El Atlántico, 28-III-1890.)

LOS PRIMEROS PASOS DE DESMARAIS

Don Carlos Saint Martín, a nombre de Casa Desmarais de París, adquiere la propiedad de trescientos carros de tierra a don Tomás Tijero, en el pueblo de Astillero, e inmediatamente comenzarán los trabajos para construir en ellos la fábrica de petróleo.

(El Correo de Cantabria, 21-VII-1890.)

FECHA DE NACIMIENTO PARA DOS TEMPLETES

El 3 de julio de 1890 el ayuntamiento concede a los contratistas de la construcción de templete para música, una prórroga de seis días para la instalación del de la alameda segunda y quince para terminar el del Sardinero (alameda de Cacho).

(El Atlántico, 3-VII-1890.)

LAS PRIMERAS CORRIDAS DE TOROS.
PLAZA QUE TERMINA ESTE AÑO 1890 (PASEO
DE LA CONCEPCION). PLAZA QUE COMIENZA EN
ESTA MISMA FECHA (CUATRO CAMINOS)

LAS PRIMERAS CORRIDAS DE TOROS,

según Río y Sainz, en sus *Efemérides* de 1891, se verificaban en la "plaza", no calificada entonces de "vieja", porque no había más que ella y por esta razón se la llamaba "la plaza" a secas.

Las primeras corridas se dieron en los días 18, 19 y 20 de febrero de 1789, para celebrar la exaltación de Carlos IV al trono.

Aparte de éstas, lo que entonces y mucho después se corrían eran vacas con cuerda.

Más tarde, cuando se terraplenaron los sitios que forman la plaza nueva, hasta entonces mar y luego "mercados cerrados", se corrían allí las vacas (enfrente de los arcos de Dóriga).

En otra ocasión se dio una corrida medio formal en la plaza de "Botín", en 1842 o 43, cuyo sitio se había terraplenado poco hacia, lugar empleado por los bañistas. (Plaza de Isabel II, luego Libertad, Regules o Botín y actual José Antonio.)

La primera plaza "seria" que se edificó estaba situada en el antiguo juego de pelota, detrás de la calle de Burgos.

Alguna de aquellas corridas se distinguió por lo sangrienta, pero fuera de la plaza, en las calles de la ciudad, costando la vida a dos personas en el año 1846.

La plaza se encontraba llena de gente; los toros, de muchas libras, de cinco a seis años cumplidos, bien armados y de fuerzas tan colosales que uno de ellos dejó el redondel sembrado de caballos muertos. El público, ansioso de ver continuar la matanza, no quedaba satisfecho con las escasas caballerías que salieron a sustituirlas y comenzó a pedir con tumultuosa algarada "¡caballos, caballos!" continuando hasta que faltaron en absoluto.

A los gritos suceden los botellazos, primero al redondel, luego a los toreros, convirtiendo la plaza en un campo de batalla.

Los toreros protestaron, y viendo el "Chiclanero" que nada conseguían, con ademán irrespetuoso, se puso el capote haciendo lo mismo la demás gente de la cuadrilla.

El gobernador que presidía ordenó: "¡a la cárcel la cuadrilla!".

"No irá a la cárcel" respondió a una el público.

Pero, contando con la fuerza, la autoridad encarcela a los toreros sin permitirles mudar de traje, y miles de personas, gritando como desesperados, fueron hasta la puerta de la prisión.

Se doblaron las guardias, las tropas formaron frente a la "casa del peso", donde estuvo el café Occidente.

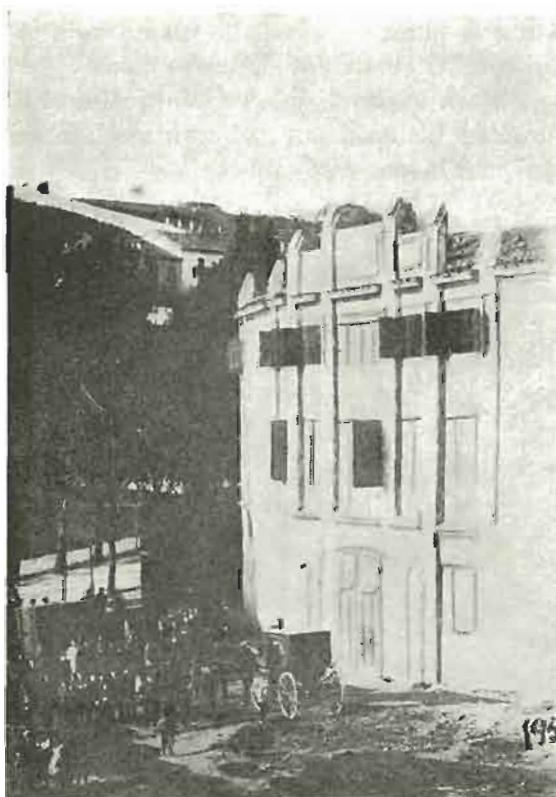
A la actitud bulliciosa del público respondió el piquete con una descarga; los proyectiles alcanzaron mortalmente a un joven industrial, muy conocido en la ciudad, llamado Simón Garriga, y a un infeliz cantero que dejaba esposa y siete hijos. Mientras tanto, fueron llevados al hospital algunos heridos.

(*Efemérides*, de J. A. del Río y Sainz, t. I, p. 376.)

PLAZA QUE TERMINA

La plaza de toros que acaba este año 1890 estaba situada en el principio del paseo de la Concepción y ocupaba el terreno en que hoy está edificado el sanatorio de Madrazo, incluyendo todas las casas de los primeros números de dicho paseo hasta el camino llamado "bajada de las higueras" (prolongación de la calle del Sol).

Se había inaugurado el 4 de agosto de 1859, dándose cuatro corridas para festejar el acontecimiento. Fueron los espadas Francisco Arjona Guillén, "Cuchares", y el torero de moda Antonio Sánchez, "El Tato". En las cuatro corridas murieron ¡cuarenta y nueve caballos!, diecinueve de ellos en el redondel. Los toros, de Veragua, Utrera, Fuentes y del Pinganillo.



Puerta de entrada a la plaza de toros por el paseo de la Concepción.



← 5

- 1 Parada de Sol.
- 2 Paseo de la Concepción.
- 3 Plaza de Toros.
- 4 Casa n.º 32 de Santa Lucía.
- 5 Calle de Valliciergo.

Las últimas corridas que se celebraron en este coso taurino (1890) fueron varias, y en la primera de la temporada actuaron con toros de Udaeta las cuadrillas de Espartero y Ecijano, espadas que "nunca han trabajado en esta ciudad".

(*Boletín de Comercio*, 9-VIII-1879; *El Correo de Cantabria*, 4-VIII-1892, y *El Atlántico*, 19-VII-1890.)

PLAZA QUE COMIENZA

La nueva plaza de toros fue inaugurada el 25 de julio con las cuadrillas de los espadas José del Campo, "Cara Ancha", y Luis Mazantini. En la inauguración hicieron por primera vez ambos el "alimón", por lo que salió esta copla

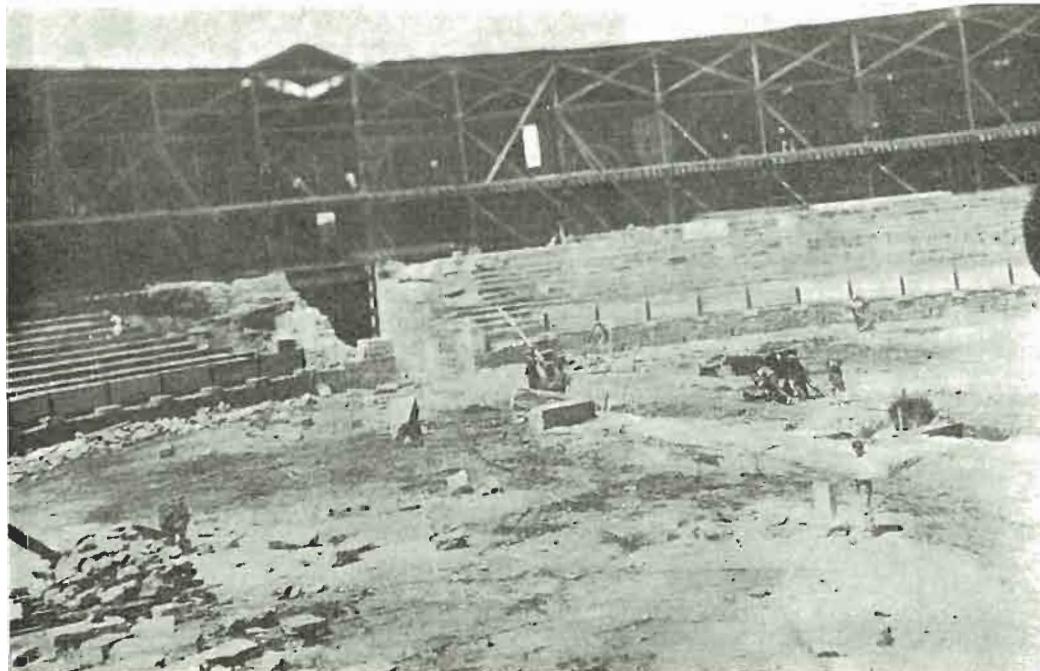
Mazantini y "Cara"
hacen la alimón
¡Qué cosa tan rara!
¡Qué nueva invención!

El edificio es estilo mozárabe, capaz para doce mil personas.

La forma exterior es de un polígono de dieciséis lados con tres cuerpos salientes que corresponden a las entradas del público. El presupuesto ascendió a la suma de "sesenta mil duros".

Se encuentra emplazada al final de la Alameda Segunda, junto al "nuevo matadero". (El antiguo estaba situado muy próximo a la Casa de Socorro.)

(*El Atlántico*, 26-VI y 25-VII-1890, y *El Correo de Cantabria*, 5-VI-1899.)



La plaza de toros en Cuatro Caminos.
Construcción de los tendidos y ruedo.



La plaza de toros en un día de corrida.
A la izquierda el nuevo matadero municipal.

LA CALLE DE VARGAS,
POR ESTAS "RAZONES", NO SE PROLONGO
HASTA CUATRO CAMINOS EN 1890...
Y ASI CONTINUO HASTA EL AÑO 1949.

Santander en 1882 sólo disponía para entrar en la población la ruta de cuatro caminos, calzadas altas y bajada por la cuesta del hospital o de las ánimas para entrar por atarazanas al paseo del Muelle.

En 1883, para dar paso al tranvía urbano que se inaugura en julio, se abre la de Numancia a cuatro caminos que recibió el nombre de calle de san Fernando.

En este año 1890 se trataba, para facilitar más la circulación, prolongar la calle de Vargas, que era muy pequeñita y daba solamente servicio a un grupo de casas de vecindad que se construyeron (frente a la plaza de Numancia), y en la que actualmente aun existen unos grupos de edificaciones más o menos remozadas, defendiéndose de las inclemencias del tiempo.

A este intento de urbanización y apertura de la nueva vía atravesando la alameda segunda para llegar a cuatro caminos en línea paralela a la de san Fernando, quedando el parque entre ambas (como se encuentra actualmente), se opone un importante sector de ciudadanos y sus razones presentadas nos resultan ahora tan ingenuas que merezcan ser recogidas en su propia fuente. Para ello, veamos cómo se expresaba el defensor de la oposición:

"El proyecto de prolongación de Vargas no es necesario, porque el movimiento rodado tiene dos

vías casi paralelas suficientes al servicio de transporte (calzadas altas y san Fernando).

En caso de concurrencia excesiva por la fiesta de toros, que son pocas veces, con un bando se puede disponer que la llegada de vehículos sea por san Fernando y el regreso por calzadas altas.

Además, tenemos la calle de san Fernando con la línea de tranvía urbano movido por vapor y la alameda segunda para la marcha a pie. Pedir más es gollería.

Demostrado que es innecesaria la reforma, vamos a demostrar los motivos por los que negamos la utilidad.

Primer.—Cuando construyeron casas al principio de la alameda, frente a ellas se abrió la pequeña calle llamada de Vargas y dañó al paseo de este bello lugar en su primera sección; las edificaciones que se alzaron impidieron el saneamiento.

Además, en todo sitio donde crecen árboles, cuando en sus inmediaciones se construyen casas, se secan casual o intencionadamente. Otras veces los propietarios solicitan bajo protestas fútiles autorización para su arranque, despojando lentamente la ciudad de sus galas de embellecimiento y de elemento de salud.

Segundo.—Las instalaciones de tiendas de bebidas concentra en aquel sitio a los "visitantes habituales" que no se distinguen por sus buenas costumbres, corriendo el riesgo de que, al prolongarse hasta cuatro caminos, se multiplicaran los establecimientos de "ese género" y no estuviera bastante garantizada la seguridad personal, especialmente de noche.

Si se lleva a cabo el desdichado proyecto nos dejará como recuerdo de ignominia la destrucción de la alameda segunda.

(*Boletín de Comercio*, 15-VII-1890.)

Así terminaba el "paladín" y debió ser la defensa muy meritaria porque el resultado le fue favorable y la calle no se prolongó.

Por fin, tan esperada apertura de la calle de Vargas tiene feliz término durante el mandato del alcalde señor Mesones, aprobándose un presupuesto de 879.990,77 pesetas y adjudicando las obras al contratista don Faustino López Muñiz, que las comienza en diciembre de 1946 y se reciben por terminadas en 20 de julio de 1949.

(*Archivo Ayuntamiento. Negociado de Obras. Registro*, 12-IX-1946.)

Al remontar 1970, han pasado muchos años de esta prolongación a Cuatro Caminos; los árboles, lejos de secarse, crecieron robustos; el transeúnte no precisa el auxilio de la policía para recorrer tan apacible calle, y cuando lo hace, no encuentra un solo "asiduo", porque ahora los alborotadores llevan melena, a muchos los da por beber "Solares" y el ruido lo hacen con la guitarra y demás "armas" que han inventado para conseguirlo.

EL TRAJE PRESTADO Y CON REMIENDOS

Un concejal pone en conocimiento de la comisión de policía que: "los féretros destinados a conducir al cementerio, mientras dura la ceremonia, los cadáveres del hospital, están en mal estado por su mucho uso y debe imponerse la obligación de repararlos".

(*El Correo de Cantabria*, 30-V-1890.)

ROBAN A UN POBRE QUE SE LLAMA... "AYUNTAMIENTO"

El alcalde, señor Aparicio, con los concejales nombrados depositarios interinos, se constituyen en la oficina de arbitrios procediendo al examen de libros y documentos, en los que hallaron serias informalidades.

Al día siguiente, en sesión pública, dieron lectura, a resultas de esta inspección, de la Memoria, en la que en resumen faltan por:

Desfalcos en metálico	13.062,24
Láminas desaparecidas	170.309,42

A los pocos días se constituye el juzgado de instrucción en la casa municipal para atender en

otro desfalco de 20.000 pts. en la misma sección de arbitrios.

Esta filtración data del año 1889 y para ocultarla se habían simulado asientos y cartas de pago sin número.

El alcalde ordenó la suspensión de empleo y sueldo de tres funcionarios, sustituyéndoles internamente por los señores Eguaras, Bezanilla y Nieto.

(*El Correo de Cantabria*, 10 y 19-IX-1890.)

SE CASO LA NIETA DE DON JOSE MARIA

El 23 de julio se celebra la boda de doña Vicenta Corpas Martínez con el ilustrado joven don Genaro Zumelzu, apadrinados por el abuelo de la novia don José María Martínez, director del *Boletín de Comercio*, y la señora doña Dolores Sierra de Nárdiz, celebrado en la capilla de las Oblatas. (Doña Dolores Sierra fue la generosa donante de la estatua del Sagrado Corazón, a los jesuítas.)

La novia lucía magnífico traje negro de raso y encaje y soberbias joyas.

Terminada la misa, que oyeron todos los invitados, la comitiva se trasladó en carruajes a la calle de la Concordia, residencia de verano de la familia de la desposada, para sentarse más tarde en la mesa dispuesta en el jardín rodeada de arbustos y flores a las que daban sombra y frescura las ramas de las frondosas magnolias.

Los comensales excedían del número de ochenta y todas las damas exhibieron elegantes tocados y los caballeros ostentaron el severo y aristocrático frac.

Sirvió la comida la acreditada casa hotel de la viuda de Redón.

El "abuelo", profundamente conmovido, dio a todos las gracias, y concluía la comida, el fotógrafo Zenón Quintana obtuvo dos reproducciones del grupo.

Como epílogo hubo baile, cantando admirablemente la señora de Martínez Landeras acompañada al piano.

(*Boletín de Comercio*, 23-VII-1890.)

Nota recordatoria.—El 16 de agosto de 1838 salía la primera publicación del *Boletín de Comercio*, fundado por don José María Martínez.

(*Boletín de Comercio*, 16-VIII-1898.)

Esta efemérides la publica el mismo periódico protagonista *Boletín de Comercio* en su número 16 de agosto de 1898 y contrariamente a lo expuesto, el cronista D. J. A. del Río y Sáinz en su efemérides del libro II, página 518, señala la fecha de 15 de agosto de 1839 como primera publicación del dicho *Boletín de Comercio*.

GRIPPE, COLERA Y PARIENTES

En enero, una gran epidemia de gripe llamada "dengue" invade Santander, por cuya causa las bajas del personal son tan numerosas que algunas empresas como la del Tranvía Urbano se han visto obligadas a reducir el servicio.

(*El Aviso*, 21-I-1890.)

La comisión médica enviada a Puebla de Rupat ha comprobado allí la existencia del cólera.

El alcalde de este pueblo confirmó después que del 12 de mayo al 15 de junio se dieron ciento veinte casos de enfermedad, falleciendo sesenta y dos de los atacados.

(*El Correo de Cantabria*, 27-VI-1890.)

En agosto, después de su comienzo en Rupat (Valencia), amplía su invasión a Toledo, Alicante, Badajoz, y en Madrid se agrava la epidemia de viruela.

(*El Atlántico*, 22-VIII-1890.)

En setiembre aumenta el cólera, ocasionando muertes en Barcelona, Madrid, Getafe y Gelvés (Sevilla).

(*El Correo de Cantabria*, 12-IX-1890.)

LA BALLENA NO FUE INOCENTADA, NI BALLENA

La supuesta ballena fue vista en San Sebastián desde el Igueldo, que se dirigía a Cabo Machichaco. Al día siguiente apareció muerta en la playa grande de El Sardinero, cerca de los Molinucos y resultó ser un ejemplar del grupo de los delfines, vulgarmente conocido como puerco de mar.

Don Augusto G. de Linares estuvo examinándolo para ver la forma de transportar su esqueleto a la Estación de Biología Marítima, que dirige el sabio paisano.

(*El Correo de Cantabria*, 15-XII-1890.)

AL CONOCIDO TRANVIA DE VAPOR, LLAMADO POR MUCHOS SANTANDERINOS "EL DE POMBO", POR OTROS "EL DEL TUNEL" Y POR ALGUNOS "EL DE TETUAN". CASI NINGUNO LE MENCIONABA POR SU NOMBRE OFICIAL: "COMPAÑIA DE TRANVIA DE VAPOR SARDINERO"

En Madrid se verificó la subasta de concesión en agosto, habiendo sido adjudicada al peticionario don Lino Corcho.

En Santander, después de subastadas las obras del túnel que pasa por debajo de la cañada de Miranda, el contratista trabaja día y noche para la perforación que mide trescientos metros.

(*El Atlántico*, 20-VIII-1890.)

Se da comienzo a la explanación de las tierras extraídas, previa autorización del ayuntamiento y son vertidos unos doce mil metros cúbicos de los desmontes en la alameda de la Caña.

La mayoría de las acciones de la "Compañía de tranvía de vapor Sardinero" fueron adquiridas por hijos de Pombo, Corcho hijos y don Ricardo Horga, que constituyen dicha sociedad.

(*El Correo de Cantabria*, 3-X-1890, y *El Aviso*, 7-X-1890.)

POR EL INVENTO DE KOCH

Los doctores Santiuste y Pelayo partieron de Santander hacia Berlín a estudiar este nuevo éxito de la ciencia médica y telegrafizaron al final de sus gestiones dando cuenta al alcalde de que traerían alguna cantidad de linfa, continuando sus estudios en los hospitales de la capital alemana para ver los resultados del procedimiento.

Regresaron, con la adquisición de plasma, a los pocos días.

(*El Correo de Cantabria*, 19-XII-1890.)



Delfín en El Sardinero.
(diciembre, 1890.)

385

TRANVIA URBANO

1890

LA PRUEBA DEL TRANVÍA URBANO

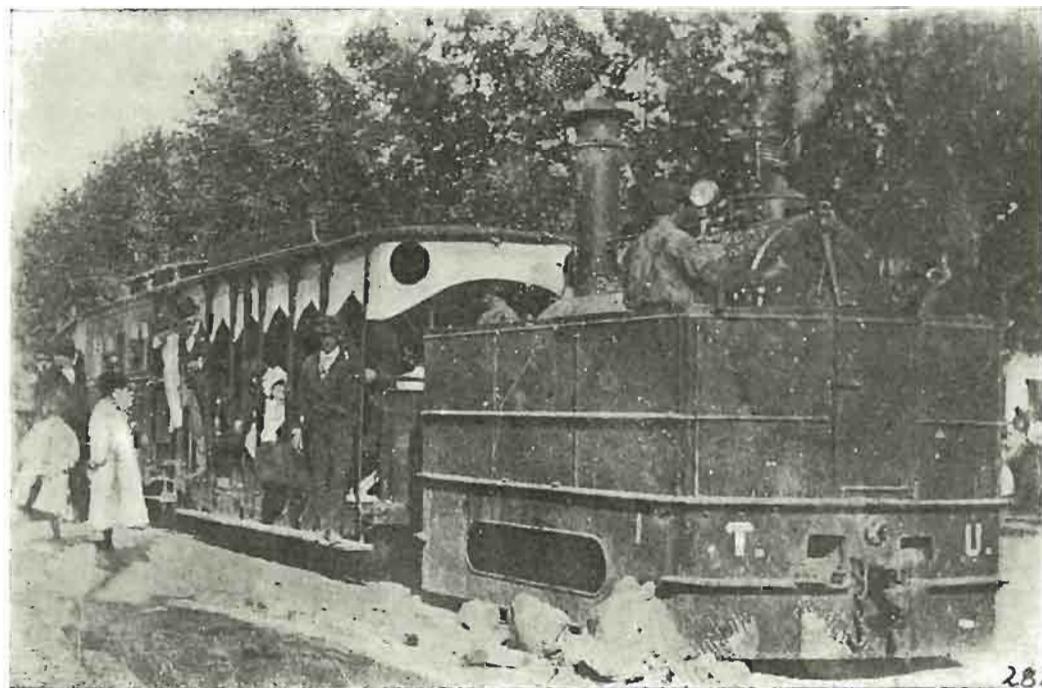
En febrero se verifica la prueba de la máquina del tranvía urbano, arrastrando dos coches y efectuando el viaje de ida y vuelta en diecisiete minutos transportando un número limitado de invitados y periodistas.

(*El Correo de Cantabria*, 12-II-1890.)

Esta fotografía fue impresionada el día de la prueba, viéndose al fondo algunos invitados retirados prudentemente de la escena para no estropear

el cuadro, y al cobrador, muy呈presentado sobre el estribo del coche, para estar en punto cuando "salga el pajarito", pero, que no se distraiga y trate de apearse en marcha, cuando la máquina avance unos centímetros, porque al constructor de la vía se le olvidó retirar esas "peñíscolas" del borde del encintado y pudiera ocurrir que la máquina, a pesar de su maxifalda para no arrollar personas, por tropezón, perdiera su fama de inofensiva.

El pasajero del "bombín", de pie en el último pasillo de la jardinera, es el señor director del tranvía.



La primera máquina del urbano,
bautizada por la empresa con
el nombre «La primera de Peña
Castillo».

281

INAUGURACION

El 25 de mayo de 1890 fue inaugurado el tranvía urbano con locomotora desde la plaza de Numancia a Peñacastillo.

Como todavía sólo dispone de una máquina, para no disminuir el servicio se alterna con el de caballerías.

(*El Aviso*, 26-V-1890.)

El trayecto resultaba molesto al principio, por dejar al público libertad de paradas, ocasionando con esto continuas llamadas de los viajeros, por lo que se establecieron los apeaderos siguientes:

1-Numancia; 2-San Fernando; 3-Cuatro Caminos; 4-Peones Camineros; 5-Cajo; 6-Finca A. López; 7-La Flor de Cajo; 8-Campogiro (puente); 9-Valdizian 10-PeñaCastillo.

La empresa advertía que, fuera de los puntos señalados, los trenes no toman ni dejan viajeros.

Los que tomen el tren en marcha pagarán doble, más la denuncia a la autoridad.

(*El Atlántico*, 20-VIII-1890.)

En octubre se formaliza la compra, con la casa Ruiz S. Heville y Cía. de Liverpool, de una nueva locomotora.

(*El Aviso* y *El Correo de Cantabria*, 22-X-1890.)

Tan pronto como se reciba la autorización presentada, se prolongará esta línea hasta Becedo, en lugar de finalizar en Numancia como hasta ahora. Independientemente de esta línea de vapor a Peña Castillo, los demás tranvías movidos por caballerías siguen haciendo sus recorridos en la ciudad como anteriormente se venían efectuando.

(*El Aviso*, 4-X-1890.)

EL PRIMER ACCIDENTE DEL TRANVIA DE VAPOR CON MUERTE... Y RESURRECCION. UNA NOTICIA CON FANTASIA

Estamos en noviembre y el periódico *El Atlántico* da la noticia: "Yendo por la cuesta de Cajo un carruaje con dos señoras, a tiempo que desembocaba frente a la lechería, el tranvía urbano arrastrado por la máquina de vapor, alcanzó ésta a uno de los caballos hiriéndole tan gravemente que hubo que matarle luego, llevando las señoras y el cochero el susto consiguiente."

(*El Atlántico*, 7-XI-1890.)

A esta noticia dada con dudosas intenciones, como ya lo hicieron otros en años anteriores, re-

plicó la empresa con la correcta carta que obligatoriamente tuvo que hacer pública el mismo periódico que había dado la falsa información.

LO OCURRIDO, SIN FANTASIA

"Santander, 7 de noviembre de 1890. Señor director de *El Atlántico*.

Muy señor mío:

Habiéndose dado al público, en el periódico de su digna dirección, la noticia de un pequeño accidente ocurrido en el barrio de Cajo frente a la lechería de don Pedro Alvarez, entre el tranvía urbano, con motor de vapor, y un coche de don Manuel Catalán, en el cual se presenta el hecho con caracteres tan exagerados, suplico a usted que, en virtud de la imparcialidad que le distingue, se sirva rectificar el sueldo en la forma que ha sucedido el hecho y según atestiguan ambas partes interesadas con sus firmas al pie, y es la siguiente:

El día 5, a la una y media, bajaba un coche con tres caballerías la cuesta de Cajo con dirección a Peña Castillo por frente a la lechería, en el momento que por la portilla al lado oeste de dicho establecimiento desembocaba el tranvía; pero como ambos vehículos caminaban sin velocidad, al divisarse, el cochero de don Manuel Catalán y el maquinista del tranvía apretaron los respectivos tornos consiguiendo que ambos carruajes parasen todo lo instantáneamente posible, logrando que no se tropezasen y que las señoras que ocupaban el carro manifestasen al dueño de la "pantorrillería" que se presentó a ofrecerles un vaso de agua, que no sólo no se habían asustado, sino que tampoco se habían apercibido de nada.

Acabado el incidente, el caballo delantero, al ser cuarteado por el cochero, para continuar su camino, volvió grupas hacia la locomotora y metió la pata izquierda, hiriéndose en el casco, por lo que fue relevado de continuar el servicio hallándose en poder del veterinario señor Sarmiento en espera de volver a prestar su vida normal de trabajo.

Anticipando a usted las más expresivas gracias, queda suyo afectísimo s. s. q. b. s. m.

El director del tranvía urbano: Leonardo Gutiérrez Colomer.

El dueño del carro: Manuel Catalán.

El veterinario: Ambrosio Sarmiento."

LA CORCONERA

1890

LA MARCHA DEL "HERCULES" (N.^o 6)

En enero sale contratado por dos meses para dedicarse a remolques en la ría de Bilbao.

Era en esta ocasión el único remolcador que tenía la bahía y algunos se condolían de su ausencia, porque el día que se precisasen sus servicios para auxiliar alguna embarcación en peligro, todos lo habrían de lamentar.

El Correo de Cantabria, refiriéndose a este caso, decía: "Del cielo venga el remedio", y al día siguiente: Ayer nos lamentábamos por la marcha del remolcador a Bilbao quedando el puerto abandonado a este servicio (no era subvencionado) y por desgracia demasiado pronto se cumplen nuestros vaticinios. Estos auxilios precisaba la fragata inglesa *Platina*, de 1.800 toneladas que, por causa del viento sur, se encontraba en apuros y las dos anclas fondeadas frente a peña horadada, con cargamento de petróleo que se dirigía a la refinadora del Astillero.

El vapor *Santona* intentó prestárselos, pero su ayuda hubo de conformarse a la recogida de la tripulación, mientras el barco se hundía en el mar.

Al día siguiente fue puesta a flote y remolcada por un *Corconera* al pozo de los Santos Mártires, para reparar en los talleres de López Dóriga.

El N.^o 6, en marzo regresó de Bilbao por finalizar su contrato. (*El Correo de Cantabria*, 2-I-1890.)

LA GALERNA DEL 25 DE ABRIL DE 1890

Un día de luto para nuestra población, ocasionado por los insospechados efectos de un fuerte temporal del NO. que desde la madrugada azotaba la costa.

Hallábase fuera once lanchas de pesca de altura y a las siete de la mañana comunicó el semáforo de la comandancia de marina que la mar era muy gruesa y que veía algunas embarcaciones que no podían tomar puerto.

A las nueve se decidió a entrar una de aquellas, llamada *Santa Catalina*, tripulada por Marianucho, llevando a bordo a su hijo Angel Benguria y sus sobrinos Anastasio y Amador Fernández, más otros diez tripulantes. Al llegar a la entrada, tres golpes de mar sepultaban a los desgraciados a la vista de un inmenso gentío que lo contemplaba desde los alrededores de la Magdalena, próximos al semáforo.

Las familias de los pescadores prorrumpieron en ayes lastimeros y, anegadas en lágrimas, pedían que fuera un remolcador en auxilio de otra lancha que estaba, según habían comunicado, fondeada al oeste de Santa Marina.

(*El Aviso*, 26-IV-1890.)

OTRA ESCENA DE LA GALERNA

Eran las diez de la mañana cuando se vieron un grupo de mujeres que gritaban y solicitaban auxilios, suponiendo que los pescadores se hallaban pereciendo en la costa.

No en vano presagiaban tan horroroso desenlace.

El periodista de *El Correo de Cantabria* don Alfredo del Río acudió a la comandancia de marina en demanda de noticias en el momento que allí se recibía una tarjeta de la empresa de la *Corconera* ofreciendo generosamente el remolcador *Hércules*, N.^o 6, para salir en busca de las lanchas.

El señor comandante, don Víctor Marina, salió precipitadamente del despacho en compañía del señor Río, que dijo al grupo de mujeres:

“Ahora va a salir el *Hércules*; ánimo y confianza en Dios.”

Los señores Marina y del Río se disponían a embarcar en la lancha de la junta de obras del puerto, para trasladarse al *Corconera* que se hallaba fondeado en la bahía.

El huracán arreciaba por segundos de una manera horrorosa.

En el momento de llegar al embarcadero, un grupo de pescaderas, que conocen al señor Río, le llamaron y dijeron:

“Don Alfredo, ¿va usted en el vapor?”

“Pues si de eso depende vuestra tranquilidad, yo voy.”

En este instante, el señor Marina recibió la noticia de que dos pataches y una lancha se hallaban casi perdidos frente al semáforo y con objeto de atenderlos en tan críticos momentos se despidió, dando las instrucciones oportunas al práctico don Toribio Ondal y a la gente de *La Corconera*, a fin de estar de acuerdo por las señales que pudieran necesitarse.

A las once salía el *Hércules* en el momento en que una lancha se hallaba perdiéndose cerca de Santa Marina, en las verdaderas Quebrantas.

El gánguil *San Emeterio* estuvo luchando para salvar la frágil embarcación, pero su carga de arena le impidió acercarse tanto como era preciso. Llegó el *Corconera* en estos momentos decisivos y efectuó el salvamento en el instante que los trece tripulantes, con los brazos al cielo, pedían socorro de una manera desesperada.

Una vez afianzada la lancha, se puso el *Hércules* en marcha en dirección al puerto; pero el temporal arreció de tal manera que la gente de la lancha, a pesar de lo admirablemente que dirigía el bravo patrón Vicente Menchaca (Madariaga), optaron por abandonar la embarcación y trasladarse al remolcador.

A los cinco minutos la fuerza del mar rompió el eje cigüeñal, y el *Hércules*, perdidos los mandos, para no ser arrojado a las Quebrantas, tuvo que fondear con las dos anclas y pedir auxilio.

El mastelero fue derribado por el viento.

El *Hércules* garraba y se iba a las Quebrantas; el temporal tomó horroroso incremento y Vicentón (así llamado por su gran corpulencia), al ver el inminente riesgo, salió por la banda de babor para disponer el arreglo del ancla de respeto. En este instante, un golpe de mar arrolló al patrón del *Hércules*, pero a los gritos de ¡ánimo, Vicente!, éste no perdió la serenidad, logrando que la mar no le arrebataste.

A todo esto, el gánguil *San Emeterio*, mandado por don Fernando Gutiérrez Cueto, maniobró a fin de recoger a los del *Hércules*, pero el salvamento se hacía de todo punto imposible porque el horroroso viento y la mar que engrosaba por momentos hubieran destrozado los dos vapores.

Se acordó abandonar el *Hércules* y efectuar el salvamento en la lancha que se llevaba remolcada.

Ordenadamente fueron embarcando la mitad de los que había a bordo del *Corconera*.

En la embarcación apenas quedaban remos: eran restos.

Una vez en ella, estuvieron media hora sin poder salvar el espacio que los separaba del gánguil. La mar crecía de tal manera, que a corta distancia el gánguil *San Emeterio* se perdía completamente de vista por la interposición de grandes olas.

En el momento crítico de aproximarse, un terrible maretazo los echó el vapor encima, destrozando con su popa el branque y la bancada de proa de la lancha.

En este trance en que la muerte era segura, una voz gritó “¡ánimo, muchachos; cuatro paladas más y nos salvamos!”

Fue una situación horrible, difícil de describir.

Aprovechando los golpes de mar, fueron ganando el gánguil, cayendo al agua el marinero Baldomero Huerta, que pudo trepar por un cabo y desde allí auxiliar a sus compañeros con ayuda del fogonero del *San Emeterio*, dando la mano al periodista del Río, en el momento en que la lancha se elevó a impulsos de una ola a la altura de la obra muerta.

La lancha que salvaron los del *Corconera* y les sirvió para salvarse ellos, volvió al *Hércules*, esta vez arrastrada por el maquinista Manuel Ríos con el cabo dispuesto para hacer el segundo salvamento.

Embarcaron los que faltaban y con las mismas penalidades lograron librarse de aquel terrible trance.

En este momento, el valiente jefe de los talleres y maquinista, Ríos, el último que saltó, fue lanzado al aire por haber fallado el cable que le arrolló por los muslos.

Ríos cayó al agua y un golpe de mar tremendo le echó encima de la lancha que creyeron le mataba, pero el patrón Vicente y otro le lanzaron cabos. Ríos tuvo una serenidad sin límites y gracias a ella se salvó de una muerte segura.

Después de tanta zozobra lograron llegar al puerto con la suerte de no haber perdido un solo hombre.

Los valientes que tripulaban el *Hércules* eran:
Patrón: Vicente Menchaca (Madariaga).
Maquinista: Manuel Ríos.
Fogonero: Sierra (Aguilino).
Marinero: Mora (Domingo).

(*El Correo de Cantabria*, 28-IV-1890.)

DESPUES DE LA TRAGEDIA

Las noticias sobre el *Corconera Hércules* eran muy pesimistas, por haber sido abandonado frente a las Quebrantas, donde quedó anclado, pero su pérdida se consideraba segura si continuaba con igual fuerza el temporal.

Al día siguiente, a pesar de que el viento continúa, se confía en salvarle y en cuanto amainó algo, se hizo a la mar el gánguil *San Celedonio* y una lancha con la tripulación del *Hércules*. Llegados a éste, se pasó un cabo y dejando sus anclas con una baliza señaladas, fue remolcado al muelle de la Dehesa.

El total de víctimas fue de cincuenta y cinco muertos y desaparecidos.

En el Puntal sufrieron grandes daños las instalaciones de *La Corconera* y del tranvía del Puntal a Somo.

"LA VERDAD EN SU LUGAR"

"Como en esta pobreza de mundo, hasta con los actos generosos y heroicos se crean disconformidades por causas particulares o políticas, hubo muchas protestas por parte de la prensa por haber desvirtuado la *verdad de lo ocurrido* algunos organismos, en contra o empequeñeciendo la labor desarrollada por el *Hércules* y volcándola, por el contrario, en elogios para los gánguiles *San Emeterio* y *San Celedonio*, de la junta de obras del puerto, elogiando también las órdenes de alguna autoridad.

El informe había sido emitido por la junta de salvamento de náufragos y en él no se cita la brillante actuación de los empleados de *La Corconera*.

La impresión producida en la opinión pública por este informe, dio motivo para que el insigne novelista don José María de Pereda, publicase una carta protesta contra lo contenido en el escrito de la sociedad de salvamento de náufragos.

(*El Correo de Cantabria*, 19-IX-1890.)

En fechas anteriores a esta carta, la mencionada sociedad de salvamento había acordado destinar seiscientas cincuenta pesetas a los cuatro barcos:

San Emeterio, *San Celedonio*, prácticos y *Corconera Hércules*, y como el reparto no fue por di-

visión entre cuatro, al mencionado en último lugar le fueron entregadas setenta pesetas que, repartidas entre los tripulantes, correspondió: veinte pesetas para Madariaga y otras veinte para Ríos; quince pesetas para el fogonero Sierra y otras quince para el marinero Mora.

(*El Atlántico*, 5-V-1890.)

A principios de mayo mejora de sus contusiones el maquinista del *Hércules*, Manuel Ríos. Nadie se acordó de gratificarle por los gastos que ha tenido durante su enfermedad, gracias únicamente a la empresa *La Corconera* que le ha abonado el sueldo como si estuviera en servicio, sin obligación de ello.

(*El Aviso*, 10-V-1890.)

También en estos días fueron recogidas las anclas que dejó el *Hércules*, con la ayuda del buzo de la junta.

(*El Aviso*, 8-V-1890.)

Para recaudar fondos por las víctimas, se nombró una junta de socorro.

Presidente, el obispo de la diócesis. Secretarios: don José Suárez Quirós, don José Zumelzu y don Gregorio Mazarrasa.

La suscripción en este tiempo ascendía a cien mil pesetas.

SE INCORPORA EL BENJAMÍN DE LA BANDADA: "CORCONERA N.º 9"

Construido en los talleres de "Corcho Hijos", y la máquina en los de la empresa de estos vaporitos, bajo la dirección de su ingeniero don Felipe Sánchez Díaz.

Las cámaras son muy cómodas y elegantemente decoradas, haciéndose la prueba con excelentes resultados el 16 de abril y puesto luego en servicio.

(*El Correo de Cantabria*, 16-IV-1890.)

(Por equivocación del periódico *El Correo de Cantabria*, o por razones desconocidas que convinieran a la empresa, se menciona con el N.º 1, en lugar del N.º 9 que le pertenece por orden correlativo.)

Con la construcción de este *Corconera n.º 9* finaliza el número total de vapores que integraron la pequeña flota.

LOS INGLESES PERDIERON SU "FLEMA"

Por el mes de junio, el capitán y un marinero del vapor inglés *Jon Vin*, habían salido en un bote a la vela por la bahía, llevándoles la corriente fuera del puerto y, para males mayores, pierde un remo y se anega la embarcación de agua.

Desde la farola de Mouro hacían señales los torreros con pañuelos y banderas.

El vapor *Corconera n.º 7*, tripulado por Madariaga, se dirigía al vapor *Montevideo* para recoger el pasaje del correo, pero avisado del peligro que corrían los ingleses fuera del puerto, enfiló proa hacia allí inmediatamente.

Desde el faro señalaron el sitio del accidente en el momento que el bote, completamente lleno de agua, comenzaba a sumergirse, pero los naufragos, a pesar del peligro que corrían, persistían en contrarrestar el hundimiento achicando el agua con los zapatos.

Cuando fueron salvados, la alegría de los ingleses era tan grande que, perdiendo su flemática tradicional, abrazaban una y otra vez emocionadísimos al patrón y marineros del *Corconera*, queriéndoles gratificar a toda costa.

La prensa rogaba una vez más a la comandancia de marina premiara cual se merece al patrón Madariaga que repetidas veces ha salvado de una muerte segura a muchas personas.

(*El Aviso*, 14-VI-1890.)

A PALO LIMPIO POR... LAS FALDAS

El 15, buen día de agosto. Romería, toros, veleada en el Sardinero... ¿Quién pudo aburrirse?

Santander no tenía que envidiar a ninguna capital. Por la mañana ofrecían sus calles aspecto extraordinario, sólo comparable al día de Santiago.

A la tarde, los *Corconeras* marchan incansablemente, y llenos, al Astillero, donde, como en Solares, se celebra la romería de la Virgen; el tranvía urbano traslada mucha gente a Peña Castillo y todavía hubo público numeroso en la plaza de toros y Sardinero.

La romería del Astillero terminó a linternazos y tan fuerte fue la tremolina entre "capuletos" y "montescos" (astillerenses y santanderinos) que tuvo que intervenir, sable en mano, la guardia civil y auxiliar a ésta dos o tres carabineros.

Cuando más animado estaba el baile, por quitarse las parejas unos de Santander y otros de Astillero, empezó la gresca, amenizada con puñetazos, piedras y alguna navaja.

Interviene la guardia civil y carabineros, que también son acometidos.

Desbandados los combatientes al fin, los de Santander se refugian, perseguidos por la guardia civil, en el *Corconera*, que iba a emprender el viaje a la ciudad. En el vapor no pudieron los guardias detener a ninguno.

De la refriega, ya por los sables, ya por sus propias armas blancas, resultaron heridos: Máximo Bolado, del Astillero; Aurelio Arenaga, de San Salvador y algunos de Santander, pero sus nombres no han podido ser averiguados porque volvieron a la ciudad en dicho vaporcito.

A uno de los guardias se le rompió el sable por la hoja, dándose cuenta de todo al juzgado de instrucción.

(*El Atlántico*, 19-VIII-1890.)

UNICO BALANCE COMERCIAL DE LAS ACTIVIDADES CORCONERAS ANUALES QUE HA LLEGADO A NOSOTROS

Pertenece a este año de referencia (1890).

Figuran en él las cuentas "tranvía del Puntal" y "locomotora" comprada para sustituir las cabalgaduras del tranvía del Puntal a Somo. Esta no llegó a emplearse, siendo, al parecer, vendida al tranvía urbano y dedicada, por su poca fuerza, a limpieza de las vías y pequeños transportes.

BALANCE GENERAL EN 31 DE OCTUBRE

A C T I V O

Valores amortizables	3.335,54
Traída de aguas	1.000,00
Material	356.994,74
Aceite y grasas	485,31
Caja	101,46
Banco de España	45.743,04
Banco de Santander	1.696,25
<i>Tranvía del Puntal</i>	961,36
<i>Locomotora</i>	2.541,08
Madera de construcción	1.638,62
Varios deudores	22.742,57
<hr/>	
Igual pesetas	437.239,97

PASIVO Y LIQUIDO

Emisiones de acciones	50,00
Fondo de reserva	38.295,89
Capital	363.500,00
Varios acreedores	7.610,41
Seguros	18.500,00
<i>Corconera n.º 6 (Hércules)</i>	7.500,00
Pérdidas y ganancias	1.783,67
<hr/>	

Igual pesetas 437.239,97

(*El Correo de Cantabria*, 10-XI-1890.)

RELACION DE LOS VAPORES CORCONERAS
POR EL NUMERO DE MATRICULA, AÑO EN QUE
COMIENZA SU SERVICIO, NOMBRE
DEL PATRON Y PROCEDENCIA DE COMPRA

Número uno.—Se inaugura en 1877, patroneado por Segundo Coterillo y fue comprado a López Dóriga.

Número dos.—Comienza su navegación al tiempo que el anterior; le gobierna Angel del Río y fue comprado en Nantes.

Número tres.—En 1878, patroneado por Anselmo Castanedo y adquirido igualmente en Nantes.

Número cuatro.—1879, patrón Gregorio del Castillo, y procede también de los astilleros de Nantes, y popularmente se le denomina “el de ruedas”.

Número cinco.—Sin datos de su patrón, comprado a Fernández y Gutiérrez, fue construido en los talleres de San Martín.

Número seis.—Año 1882, patrón Vicente Madarriaga, se llamaba *Hércules* cuando fue adquirido a los hijos de López Dóriga.

Número siete.—Año 1883, patroneado por Bohigas, construido por Dóriga.

Número ocho.—En 1886 mandado por Sierra, y construido en los talleres Corcho, establecidos en Maliaño.

Número nueve.—En 1890 se botó al agua este último *Corconera*, sin referencia de su patrón, y procede de talleres Corcho.

NOTA.—Es de advertir que a pesar de figurar los nombres de estos patronos como titulares de los respectivos vapores, alternaban entre ellos turnándose en el mando por obligadas circunstancias.

EL TRANVIA DEL PUNTAL

Desde 1877 que fue la fecha inicial del servicio de *La Corconera* en la bahía hasta el 24 de junio de 1879 no pudo dar comienzo el transporte de pasajeros con el Puntal de Somo, quedando terminado en dicha fecha inaugural el embarcadero sobre aquellas arenas.

Este embarcadero del Puntal era el único punto de arribada para trasladarse a Somo, hasta muchos años después y ya, en el siglo actual, que se construyó el magnífico muelle de piedra que conocemos en nuestros días.

Fue muy notable el incremento de pasajeros que, por esta vía de comunicación Puntal-Somo, se trasladaban hacia Santoña y otros lugares de la provincia, en combinación con las diligencias. También, por otra parte, muy elevado el aumento de bañistas, debido a las facilidades en el viaje, por medio de los vapores.

Pero, como es lógico, se quedaban éstos, veraneantes y santanderinos, en los alrededores del desembarcadero, dado lo fatigoso de atravesar todo el arenal para tomar un refrigerio, bebestible o comestible en la posada de Vélez, en Somo.

Por estos motivos, don Juan Gutiérrez Colomer, promotor de *La Corconera*, intenta subsanar las dificultades que ocasiona el recorrido, tanto a los viajeros como a los bañistas, con una nueva empresa que facilite el paso por las arenas.

LA CONSTRUCCION DE UN TRANVIA DESDE EL EMBARCADERO, ATRAVESANDO CASI TODO EL ARENAL HASTA EL PUEBLO DE SOMO

Decimos casi, porque el embarcadero del Puntal estaba emplazado en un lugar conocido por

El Machón, situado a unos trescientos metros o algunos más, aproximadamente, del punto donde ha sido construído actualmente el nuevo y magnífico embarcadero-puente por los *Diez Hermanos*, y en la dirección hacia el pueblo de Somo. Hasta hace poco tiempo podían contemplarse los restos de aquel primitivo embarcadero de *La Corconera*, hoy desaparecido totalmente según me refirió Ricardo, de la razón social Ricardo y Tricio, también empresa de vapores, que compiten con la anterior en estas fechas de 1970, aunque su muelle de atraque, más modesto que el de sus competidores, situado al principio del Puntal, en el lugar llamado Punta Rabiosa.

Después de consultado el caso con su pariente y socio, el ingeniero de la empresa, don Felipe Sánchez Díaz, cuyo informe en las condiciones económicas que pretende don Juan "no fue muy favorable", según comentarios familiares, pero ¡a pesar de ello! se entrevista con un utilísimo personaje del tranquilo pueblecito. Se llamaba don José Vélez Vega. Era natural del Valle. Persona muy simpática, con espíritu trabajador y hombre de bien. Establecido en Somo, con taberna, casa de comidas, hospedaje y un salón de baile. Todo ello en una casita que titulaba Posada Vélez.

Con todas estas condiciones, es fácil comprender que Colomer y Vélez se pusieran de acuerdo, siendo éste en lo sucesivo su más activo colaborador, como representante de *La Corconera* en aquel lugar.

El 12 de octubre de 1886 se levantaba el plano del terreno por donde iba a establecerse un tranvía, desde el embarcadero de los *Corconeras*, en el Puntal, hasta la venta Vélez, en Somo.

(*El Correo de Cantabria*, 13-X-1886.)

El 21 de mayo de 1887 "la empresa de vapores ha incoado un expediente de concesión de un tranvía rural, movido por caballerías, desde la Punta Rabiosa, del arenal de Somo, y el embarcadero que allí tiene la misma, hasta las ventas de dicho pueblo. El recorrido será de dos kilómetros y setecientos cuarenta metros, en las dos secciones que comprende, empalmando en la nueva carretera de Argoños". (*El Atlántico*, 21-V-1887.)

El 12 de diciembre de este mismo año, la empresa seguía gestionando esta concesión, por medio de su director gerente.

La prensa de la ciudad lo confirma en esta publicación:

"Va tomando incremento el servicio de carroajes de Puntal a Santoña y viceversa, establecido en combinación con los vapores de *La Corconera*; pero el tránsito del Arenal, indispensable para los pasajeros de esa línea que allí embarcan y desembarcan, es tan penoso y difícil, que produce diarias quejas, cuyo motivo no ha de durar mucho, según nuestros informes, pues ya se está gestionando la construcción del tranvía de sangre, que completa y mejora aquel camino."

(*El Atlántico*, 12-XII-1887.)

El 28 de diciembre, día de inocentes de aquellas fiestas navideñas, es destruida por el fuego la caseta de *La Corconera*, que tenía en el Puntal para resguardo de viajeros y personal. La causa fue motivada por incendiarse unos sacos de paja, cercanos a la lumbre que prendió el empleado de la empresa, para que se calentara un anciano enfermo, a quien conducían al hospital.

(*El Aviso* y *El Atlántico*, 28-XII-1887.)

Al año siguiente, 1888, dan fin las gestiones y tienden los casi tres kilómetros de vía. Su anchura es de sesenta centímetros. Está colocada sobre un murete de piedra, suficientemente ancho, pero sin masa, piedra sobre piedra, como en los pueblos se construyen las pequeñas tapias para separar los prados.

Los diarios de la ciudad se muestran muy optimistas, expresando sus crónicas la gran satisfacción que sentían los santanderinos, viendo próximo a convertirse en realidad tan esperado proyecto. Uno de aquellos nos da esta clara información.

EL NUEVO TRANVÍA DEL PUNTAL

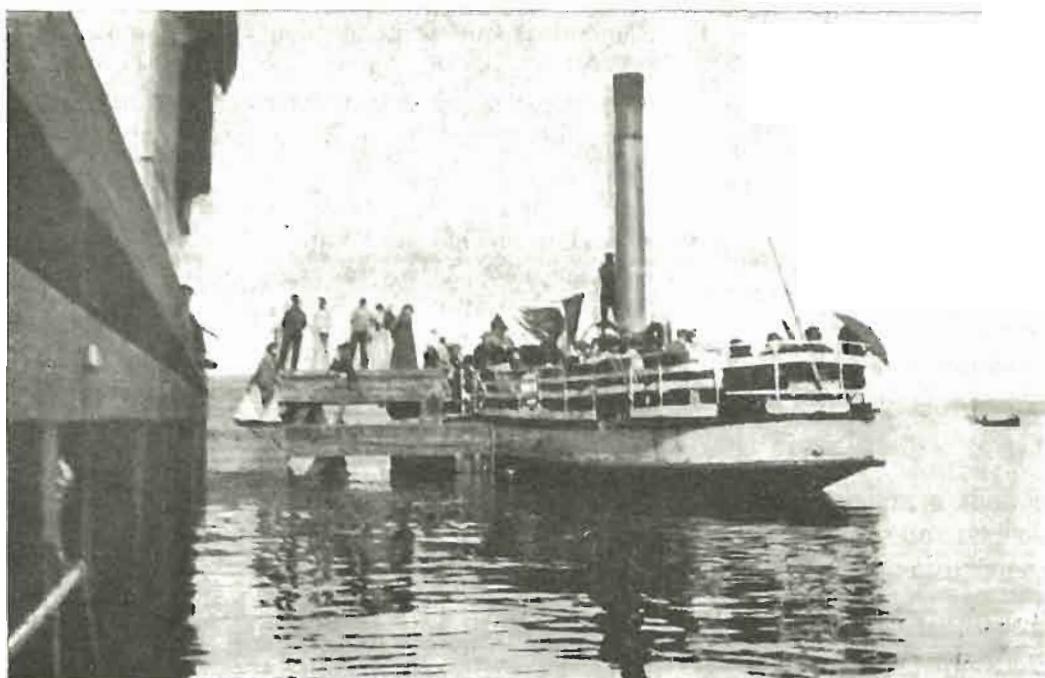
"Dentro de breves días quedará abierto al servicio del público y ha de prestar grandes comodidades a las personas que viajen entre Santander y Santoña, por la nueva carretera de Argoños al Puntal.

Todos los que efectúan sus excursiones por dicha vía de comunicación se lamentan de lo penoso que se hace el paso de aquella extensa playa.

Muy pronto encontrará el viajero una muy apreciable comodidad, con la inauguración del tranvía que construye la empresa de *La Corconera* en aquel arenal.

La construcción de local destinado a cocherón toca a su fin y "dentro de quince días" podrán las personas que lo deseen utilizar esta nueva vía de comunicación.

Ahora falta emprender las obras del proyectado muelle, que medirá unos "trescientos metros



Un Corconera esperando en el muelle de Santander la salida para el Puntal de Somo.

de longitud”, para que el embarque y desembarque de los pasajeros de *La Corconera*, por aquella línea, pueda efectuarse con la mayor facilidad en todas las mareas, cosa que hoy no sucede, pero que pronto sucederá, dados los propósitos que animan a la empresa que dirige el señor Gutiérrez Colomer.

(Por la poca profundidad en el agua, más o menos, según las mareas, los *Corconeras* llevaban a remolque una lancha o bote, que trasladaba los pasajeros hasta el embarcadero.)

Una vez inaugurado el tranvía para atravesar la playa del Puntal y construído el último trozo de aquel camino, a fin de que los coches y diligencias puedan bajar hasta la terminación de la línea del tranvía a recoger los pasajeros, el éxito para el público y para la empresa será completamente satisfactorio, pues si, a pesar de las incomodidades antes señaladas, se ha preferido esta reciente línea de comunicaciones para viajar entre dichas localidades de Santander y Santoña, ahora el tránsito será mucho más considerable, e insuficientes los coches de línea que prestan servicio desde Somo, por el aumento de viajeros que ha de resultar con tales mejoras.

Aplaudimos la conducta de la empresa de *La Corconera* y tanto ella “como la Diputación” deben imprimir la mayor actividad posible en los trabajos que respectivamente tienen relacionados con este proyecto para que “cuanto antes desaparezcan los pequeños inconvenientes”.

Antes no se podía venir a Santander y regresar a Santoña en el mismo día.

Hoy, con lo que se aventaja por la carretera mencionada, se puede venir por la mañana y regresar por la tarde.

Por si estas ventajas son pocas, el precio de los pasajes tanto en los *Corconeras*, como en los coches-diligencias, es mucho más económico que efectuándole por la carretera de Bilbao.

Y de propina, la economía de horas.

(*El Correo de Cantabria*, 17-XII-1888, y *El Aviso*, 22-XII-1888.)

Por lo que se deduce de esta información, debieron existir diferencias con la Diputación, probablemente sobre la pretendida autorización para construir el muelle de trescientos metros, aunque más obligado opositor pudiera ser la Junta de Obras del Puerto.

Lo cierto es que continuó el primitivo muelle de madera cuyas dimensiones y situación resultaban ya deficientes para mayor tráfico, a pesar de la “pólvora” que ponían en sus escritos y publicado en “los papeles”, los defensores del futuro gran embarcadero y manifestadas por algún motivo como el de esta ocasión.

“A la romería de Latas, en Somo, no cesaron de transportar gente por el Puntal *Los Corconeras*, cuyo muelle antiguo de madera, se temió en algunos momentos que cediera al excesivo peso de la muchedumbre, que en él se apiñaba.”

(*El Atlántico*, 10-IX-1890.)

INAUGURACION

Al final de año, se da la noticia de que, con motivo de la terminación de la *Cochera* en Somo, junto a la casa Vélez y *Sala de espera de viajeros*, en el Puntal, la apertura al servicio público del tranvía que ha de poner en comunicación rápida estos dos puntos extremos de la vía será en enero de 1889.

El equipo constaba: de un coche-jardinera, otro cerrado, la mula de servicio y de repuesto, cochera, dos kilómetros setecientos cuarenta metros de vía y la estación de viajeros, con su cabina para el despacho de billetes que se efectuaba en las cabezas de línea al precio de diez céntimos, muy censurado en el pueblo por caro.

Un cochero conducía, riendas en mano, el látillo en la contraria y, pendiente del cuello, la consabida corneta.

Durante el trayecto, si en alguna ocasión desarrilaba, por desnivel de carga y poca anchura de eje, los viajeros descendían, cojían “en vilo” la ligera carrocería y la volvían a encarrilar: subían de nuevo y si algún “petimetre” se molestaba, cosa corriente, por el ocasionado retraso para tomar la diligencia de Santoña, el cochero, haciendo sonar la tralla para animar al cansado cuadrúpedo, le gritaba; corre mula, desenfada al señorito que en Vélez, nos convida.

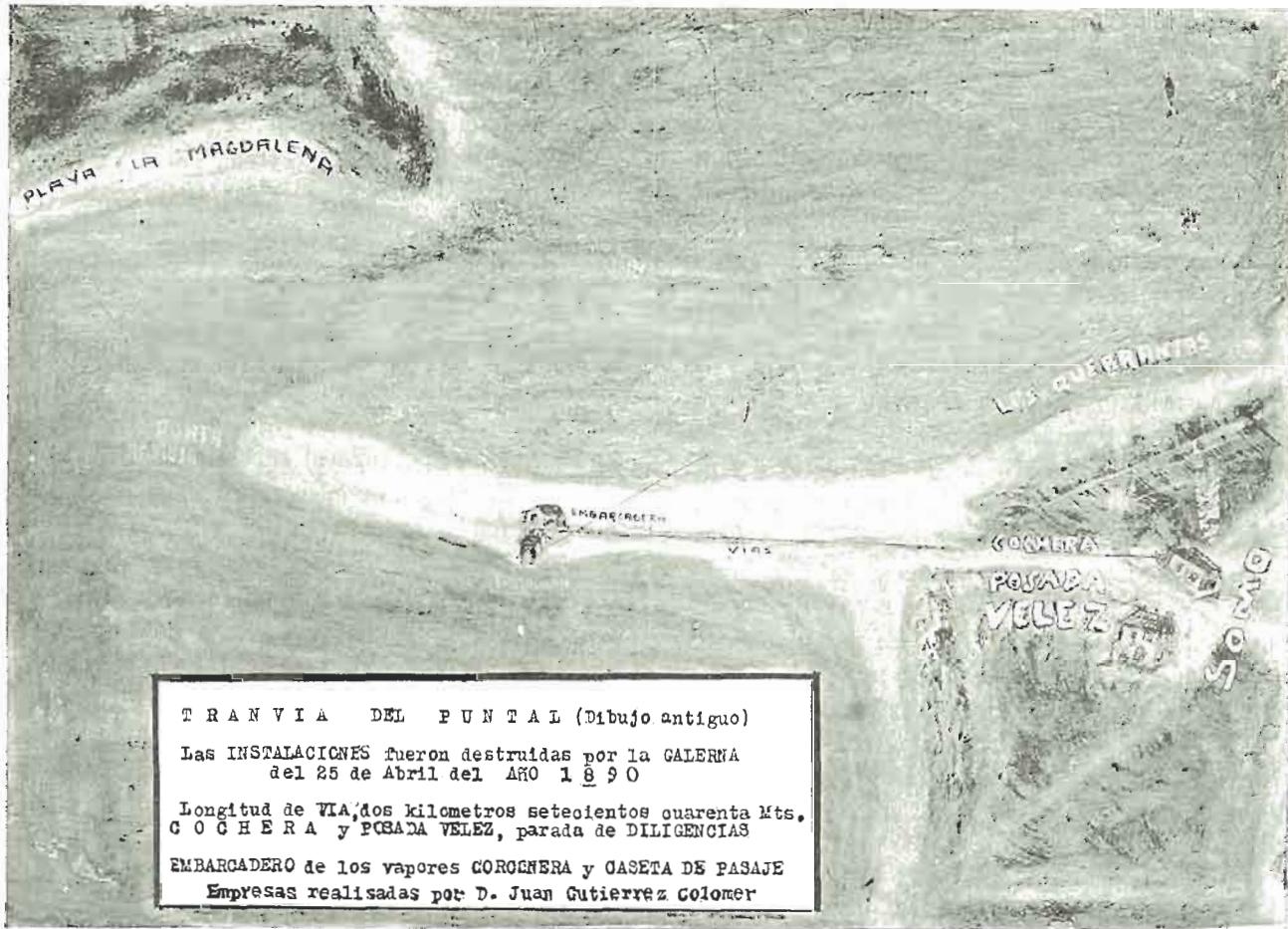
A los ocho meses de comenzado el servicio, el trato dado al tranvía del Puntal por los usuarios debió ser muy poco correcto, como revela esta reclamación publicada por un diario muy popular:

“Las personas que utilizan el tranvía del Puntal a Somo, se nos quejan del mal estado en que se encuentra el material móvil. El único carroaje que presta servicio carece de cristales y aproximándose la estación de los vientos y lluvias, convendría que la empresa procure atender la súplica que por nuestra mediación dirigen los viajeros.”

(*El Aviso*, 24-IX-1889.)

Poco tiempo después, al final de este año, don Juan Colomer cede toda la instalación y el servicio del cochero a la junta vecinal de Ribamontán de Suesa, para su explotación.

Es una incógnita, que no hemos podido aclarar a pesar de insistentes consultas en la Biblioteca de Menéndez Pelayo y en otras fuentes de informa-



ción, familiares y particulares, los motivos que tuvo don Juan para desprenderse en tan breve plazo de una obra con tanto cariño tratada.

¿Influyeron las trabas que parece ser opuso algún organismo oficial?

¿Su rentabilidad no cubría el sostenimiento?

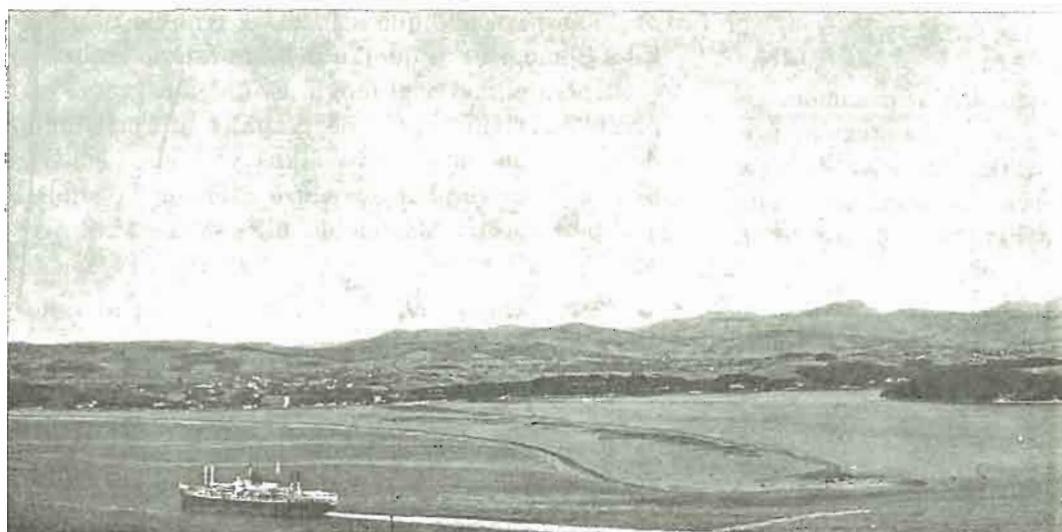
¿Fue el nulo interés y la falta del respeto público para su conservación?

Al parecer, algunos mozos gamberros, iluminadas sus oscuras inteligencias por la llama del alcohol, se entretenían, en sus noches de juerga, rompiendo cristales, rayando el material y hasta

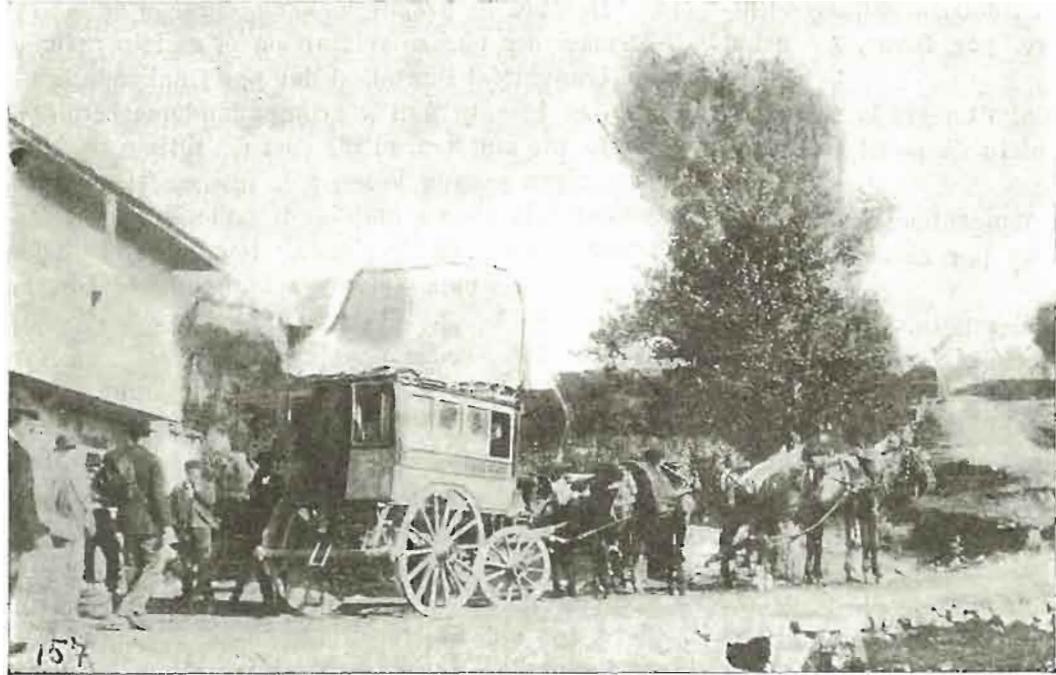
levantando alguna traviesa de la vía en la oscura y solitaria playa.

Se sabe a ciencia cierta que la cesión fue por causa imprevista que debió influir profundamente en su desánimo, y esto lo demuestra el balance de la Corconera, en 31 de octubre de 1890; en él figura la cuenta tranvía del Puntal y una locomotora, con la que iba a ser sustituída la caballería, valorada aquella máquina en dicho balance en pesetas dos mil quinientas cuarenta y una, con ocho céntimos.

(*El Correo de Cantabria*, 10-XI-1890.)



Al fondo del grabado, el embarcadero de Somo que sustituyó llegado el nuevo siglo al construido por «La Corconera» en el Puntal.



La diligencia de Somo en la parada de Vélez.
Los pasajeros que se trasladaban al Puntal en «La Corconera», una vez llegados a su desembarcadero construido en el lugar llamado «El Machón» (cerca al que actualmente tienen los «Diez Hermanos»), se dirigían desde allí atravesando el arenal, bien en el tranvía, o en su ausencia a pie, hasta Somo.

En este pueblo, junto a la «Posada Vélez» esperaban la diligencia que minutos después parte con los viajeros hacia Santoña.

AL AÑO SIGUIENTE Y ULTIMO DE 1890

El 25 de abril una terrible galerna azota el mar Cantábrico.

En Santander, perecen cincuenta y cinco pescadores. En la boca del puerto el *Corconera* n.º 6, llamado *Hércules* está a punto de naufragar durante su tarea humanitaria de salvamento, según datos más amplios que ya mencionamos en el capítulo *Corconera 1890*.

En el Puntal fueron hallados cuatro cadáveres, horriblemente mutilados, de naufragos y en las instalaciones del tranvía del Puntal, las aguas, el día de la galerna, se llevaron el muro de piedra sobre piedra, sin masa, dejando las vías destrozadas y sin base.

(*El Aviso*, 1-V-1890.)

Ni la junta, ni Vélez se decidieron a gastar los cuartos en el arreglo y consolidación de dicha cimentación sobre las movedizas arenas, que “subía” a muchos miles de reales.

1887 a 1970: Son ochenta y tres años transcurridos desde que comenzó tan “atrevida aventura.”

TRANVÍA DEL PUNTAL EPILOGO EN 1970

A finales de mayo de este año, un pasajero solitario embarcaba en un vaporcito, que bien pudiera confundirse con un *Corconera* desde el muelle de Santander.

Una vez atravesada la bahía, al llegar a Somo, hizo el viajero preguntas al patrón del vapor,

antes de saltar al magnífico muelle embarcadero, que ha sustituido a su “antepasado” del Puntal.

Después de recorrer unos cientos de metros, divisa a mano derecha un cartel, algo deteriorado, rotulado Casa Vélez, y apuntando la dibujada flecha en dirección a este edificio.

Continúa con paso resuelto y al final del camino que está descuidado, de suelo y maleza, llega por último a las proximidades de unas casitas pueblerinas de sencillo aspecto con el repetido rótulo “Casa Vélez” sobre la fachada. Nuevas preguntas a un “mozo”, que señala con el dedo la parte posterior de un edificio colindante. El desconocido asciende por una escalinata adosada al exterior, llegando al piso primero y único.

No duda, oprime el botón del timbre:

—¿ Vive aquí el señor Vélez ?

Atentamente invitado por la señora que abre la puerta, el viajero toma asiento, después de pasar a un minúsculo recibidor, que hace rotunda junto al portal.

Entra en escena un señor de edad avanzada, pero con inmejorable presencia. Su pregunta es obligada :

—¿ Qué desea ?

—Mire usted, estoy investigando la historia del “tranvía del Puntal” y como en ella intervino un señor Vélez de Somo, que colaboró con aquel don Juan Gutiérrez Colomer, fundador de *La Corconera* y del tan desconocido tranvía, le ruego su ayuda para conseguirlo, si es que usted tenía algún parentesco con... “aquel Vélez”.

Rápida su contestación :

—Cuente usted con mi colaboración, soy el hijo de “aquel Vélez”, pero, por favor, ¿y usted quién es?

—Pues verá, señor, tengo un grado menos en el escalafón que usted: nieto de aquel Gutiérrez Colomer.

Transcurrieron unos momentos de cruzadas ideas, sin duda fomentadas por recuerdos sentimentales.

—Me llamo Peonio Vélez Sota. Contaba sólo seis años cuando desapareció el tranvía del Puntal, que tenía la parada en nuestra casa y del que mi padre era representante, pero de él escuché detallados comentarios hasta cumplir los dieciséis años, en que me animaron los señores de Zorrilla para trasladarme a Méjico.

Con algunos dineros y créditos, me establecí por mi cuenta, hasta que un día me dio la ventolada, lo traspasé y marché a Cuba, donde estuve hasta cumplir cuarenta y ocho años, en cuya fecha regresé de nuevo a mi pueblo y casa, donde me hice cargo de la fonda Vélez, que así la llamábamos en esa época, ayudando a mi padre que todavía vivía. Más tarde, ampliamos el negocio con ganadería y coches de viajeros.

—Dígame, señor Vélez, yo leí la crónica de un periodista, adjudicando por nombre a su padre el de Patricio García Vélez y esto no concuerda con su primer apellido. Igualmente, afirmaba en dicho escrito que al regreso de Cuba con sus ahorros se estableció en su pueblo natal.

—Ese escrito acerca de mi padre sufre un error, pues se llamaba José Vélez Vega y ¡nunca estuvo en Cuba!, aunque esta última equivocación pudo proporcionársela al periodista algún informador trascordando las andanzas mías.

Don Peonio se sintió coquetuelo y eludió siempre declarar sus años actuales..., pero con la suma y la resta de lo dicho, salen: nacido en 1884, con un saldo a favor de ¡ochenta y seis primaveras! y las muchas que le quedan.

Después de proporcionarme algunas de las informaciones que se relatan en el escrito artículo del tranvía del Puntal, al dar por finalizada la visita, se levanta ágil y acompañándome escaleras abajo, me muestra, al pie casi del último peldaño, la antigua posada Vélez, a la que, en tiempos siguientes, la fueron ampliando, adosadas a los costados, otras edificaciones, tomando el título primero de fonda Vélez y actualmente el de casa Vélez.

Enfrente, cruzando el camino “real”, se alza un edificio, que me señala con gesto muy expresivo:

—¡Ese fue el cocherón del tranvía! Nosotros después le destinamos a cuadras para las caballerías de los coches y más tarde, con el ganado vacuno, hasta la actualidad.

Aun me acompañó hasta cerca del embarcadero, con una afectuosa despedida, que quizás fuera “el eco” de otras que se cruzaron por nuestros mayores...

—Adiós, señor Vélez!

—Hasta siempre, señor Colomer!

Al despedirme de don Peonio, le prometí llevar a fin de verano una copia en limpio de este reportaje del tranvía del Puntal, y cuando me disponía a cumplirlo fue grande mi sorpresa al ver, dos días antes de la fecha señalada, en el periódico de la mañana, esta esquela:

El señor
DON PEONIO VELEZ SOTA

Falleció en el día de ayer, en Somo, a los 86 años. Su esposa, doña Amalia Sierra; hijo, Peonio...

10 de setiembre de 1970.
(*Alerta*, 10-IX-1970.)

Esta vez he repetido yo su expresiva despedida: ¡Hasta siempre, señor Vélez!

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1891

PRIMER TRAMO DEL PASEO DEL BOULEVARD

Los propietarios del muelle, desde el Café Suizo (Martillo) a Puerto Chico, contribuyen con quince mil pesetas, que es el cincuenta por ciento de la obra, para el proyectado paseo en los terrenos robados al mar.

(El tramo Martillo-Aduana continuaba con su dársena sin rellenar.) (El Aviso, 6-III-1891.)

SE INAUGURA EL HOTEL CASTILLA

El día 13 de julio fue abierto al público en uno de los más pintorescos sitios del Sardinero, próximo al Casino, con una comida que mereció los elogios de los invitados.

A los postres fue llamado el competente cocinero don Lino Alberñiz, que recibió las felicitaciones de los estómagos agradecidos.

Para los de pago se servían comidas y cenas al precio de cinco pesetas el cubierto.

(Boletín de Comercio, 15-VII-1890, y El Aviso, 20-V-1891.)

LA FABRICA DE PETROLEOS “DESMARAIS HERMANOS”, EN ASTILLERO

Representada por don Carlos Saint Martín y por el abogado de la empresa don Eduardo Diestro, celebró el acontecimiento inaugural de su fábrica nueva y la gran chimenea, cuyos trabajos comenzaron hace cuatro meses, con asistencia de numerosos invitados y periodistas.

(El Correo de Cantabria, 17-VII-1891.)

¡ YA VIENE LA LUZ !

Los progresos se imponen y pronto desaparecerá el criticado sistema actual de gas por el alumbrado eléctrico.

Dos sociedades cuentan con el capital necesario y la autorización del ayuntamiento para comenzar los trabajos.

(El Correo de Cantabria, 9-II-1891.)

ANUNCIO SABROSO

En el acreditado y popularísimo comercio de comestibles, propiedad de los señores Ceballos conocido por “casa del Manco”, sito en la bajada del Puente de Vargas a la Ribera, y también en el establecimiento de don Cesáreo Ortiz, calle de Velasco, n.º 5 (jardines), se venden :

Jamones de York: 2,75 pesetas el kilo.

Patatas amarillas de Castilla: a 6 pesetas el quintal.

Lenguas de bacalao: a 1 peseta el kilo.

(El Correo de Cantabria, 1-VIII-1891.)

A BILBAO...

fueron muchas las personas de Santander para presenciar la botadura del crucero *Oquendo*.

(El Correo de Cantabria, 5-X-1891.)

EL TREN DE SOLARES

La nueva línea llegó en agosto hasta Heras con los invitados en plan de prueba inaugural.

(El Aviso, 15-VIII-1891.)

OTRO CARIÑOSO Y COMPASIVO

En el ferial de la alameda segunda, en la fachada de una caseta, hay una pareja de figuras casi al desnudo y que sería conveniente cubrirlas, aunque no fuera más que con una toquilla.

Los constipados en este tiempo de verano suelen ser peores que en el invierno.

(*El Aviso*, 11-VII-1891.)

¿ QUIEN COMPRA UN LIO ?

"A la llegada del señor Colomer a Barcelona han ocurrido desórdenes y, teniendo que intervenir la Guardia Civil, ha habido algunos heridos."

A esta noticia contestó Pepe Estrañi en su "pacotilla" del día siguiente:

"¿ En qué quedamos ?

Los telegramas dicen que han ocurrido desórdenes en Barcelona a la llegada del señor Salmerón.

El Aviso dice que, cuando ocurrieron estos desórdenes, fue a la llegada del señor Colomer.

¡A ver, que se ponga en claro !

Porque yo quiero saber,
para apreciar la cuestión,
si fue al llegar Colomer
o fue al llegar Salmerón !

Llegó a Barcelona Salmerón y se armó lío...

Llegó a Barcelona Colomer y presenció el lío...

Llegó la noticia a un periodista y armó "doble lío."

(*El Aviso*, 5-II-1891.)

TRANVIA URBANO

1891

DOS PROLONGACIONES

El ayuntamiento informó favorablemente la solicitud del director-gerente del "Urbano" para que su tranvía de vapor, que parte de Numancia a Peña Castillo, salga en lo sucesivo desde la calle del Correo (Amós de Escalante) a dicho pueblo, efectuándolo por primera vez el día 17 de julio. (*El Aviso*, 18-VII-1891, y *El Correo de Cantabria*, 2-I-1891.)

Igualmente concedió la prolongación por el otro lado de esta línea, hasta la cantera de San Justo, en Peña Castillo (El Empalme). Y cerca de este

sitio donde llegará el tranvía, fueron denunciadas unas minas que pueden ser explotadas aprovechando el nuevo medio de locomoción con sus "tranvías de mercancías" hasta nuestros muelles.

Por la misma causa quedó constituida una sociedad para explotar las grandes canteras situadas en La Peña, ampliada luego la instalación de hornos de cal y, más tarde, la fabricación de cemento.

La escritura ha sido otorgada a don José Gómez, don Leonardo G. Colomer, don Alberto Gutiérrez Vélez y don Aníbal Colongues.

(*El Atlántico* y *El Correo de Cantabria*, 17-VIII-1891.)



Prolongación a Peñacastillo desde la calle de Correo.
Las vías en «Correo» (Amós de Escalante) del tren de vapor.
A la izquierda la casa del señor Cortines.
A la derecha en primer lugar, edificio vivienda de don Amós de Escalante.

AL LLAMADO "AVISADOR", "CAGUETA"
O "CHIVATO", UN CONSEJO Y UNA DENUNCIA
SOBRE ESTE TIPO POPULAR

Un consejo.—“La empresa del tranvía urbano tiene un hombre ‘listo al parecer’, como dicen los escribanos, que lleva en la mano en alto, flameando al viento, un banderín rojo mientras que, ayudado por la otra extremidad, introduce de vez en cuando lo más cerca de sus pulmones un dorado cornetón, cuyos sonidos espantan a los viandantes. Va corriendo como un galgo delante de la máquina, por el centro precisamente de la vía, para evitar sin duda entorpecimientos; pero se nos figura que debieran aconsejarle hiciese la carrera por uno de los costados de la vía, en previ-

sión de algún tropiezo o resbalón del pobre hombre, por si la máquina le pisa.”

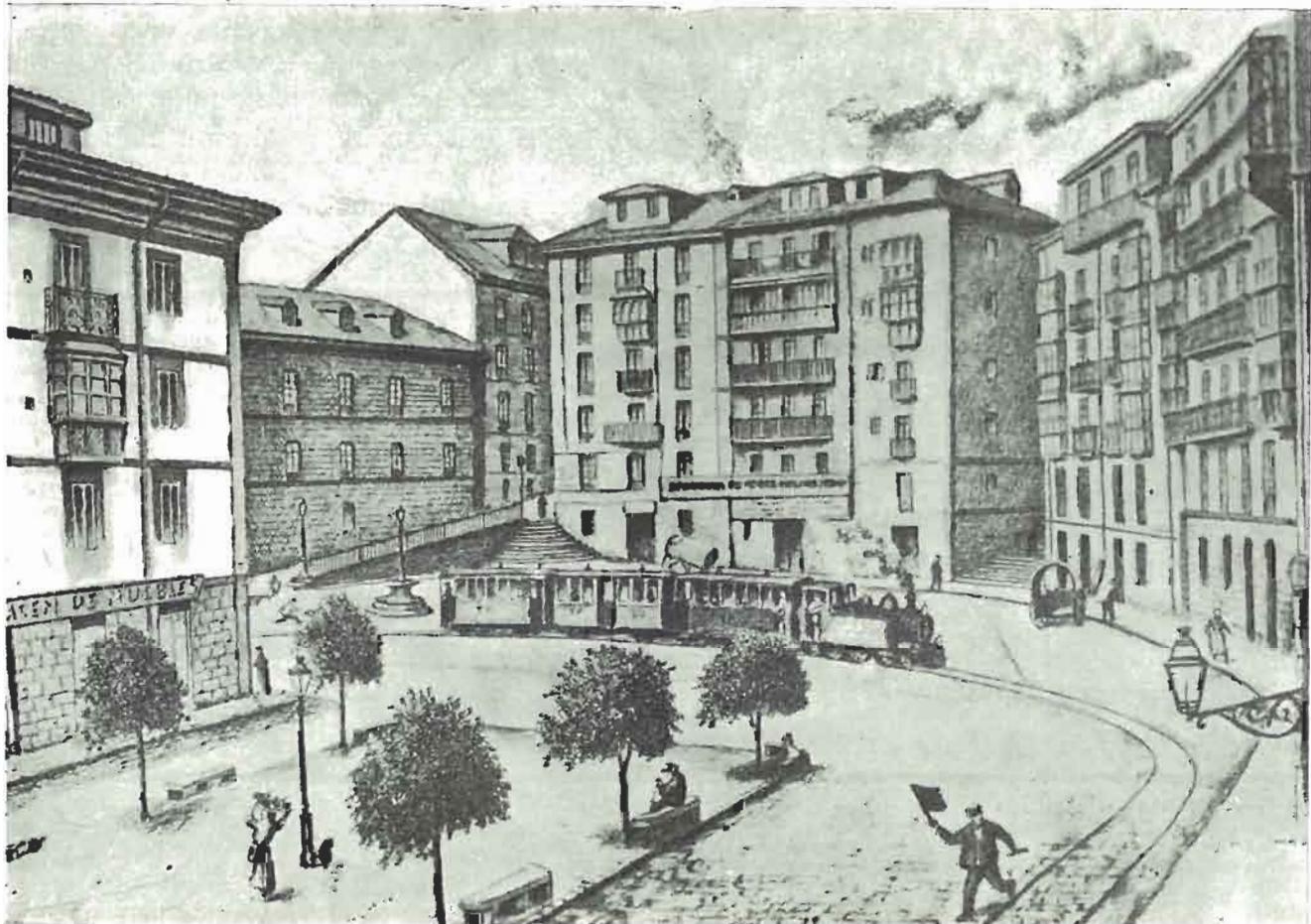
(*El Correo de Cantabria*, 3-VIII-1891.)

Una denuncia. “El avisador que marcha delante de la máquina del tranvía urbano fue insultado en la calle del Correo por tres jóvenes cuyos nombres constan en la denuncia del guardia municipal.”

Los tres dieron la misma disculpa: le llamaron “cagueta” creyendo era su denominación. (Le adjudicaban tan expresivo mote porque, al parecer, corría sin parar por “miedo” a ser atropellado.)

A este mismo personaje otros guasones le apodaban “el chivato”, denunciaba a su compañera para que a las gentes no pueda darlas el “tropezón”.

(*El Aviso*, 24-XI-1891.)



Otro «Gagueta».
Igual que ocurre en el tren
«Urbano», el de Gandleras lle-
va un avisador corriendo de-
lante de la máquina (pasando
por la Plazuela del Príncipe).

EMISION DE ACCIONES PARA PAGAR
LAS OBRAS DE PROLONGACIONES

La sociedad *Tranvía Urbano* emite doscientas acciones y trescientas diez obligaciones hipotecarias a quinientas pesetas, con el interés del cinco por ciento anual, destinadas al pago de vías a los muelles, concedidas según real orden del 4 de marzo de 1890, a la prolongación hasta las canteras de San Justo en Peña Castillo; a la compra del monte Valbuena, con edificios y una máquina de vapor del servicio de calles. La extensión de vías en las obras concedidas es de nueve kilómetros.

(Esta máquina de vapor pudo ser la comprada y no estrenada por *La Corconera* para sustituir en el tranvía del Puntal a las caballerías.)

(*El Correo de Cantabria*, 20-VII-1891.)

EL TRANVIA URBANO, CORREO OFICIAL

Se adjudica al director-gerente, señor Colomer, la conducción diaria del correo entre estas oficinas oficiales y la estación del Norte, en la cantidad de mil setecientas pesetas anuales.

(*El Aviso*, 15-VIII-1891, y *El Correo de Cantabria*, 17-VIII-1891.)

COMPETIDORES Y AMIGOS, COLOMER Y POMBO
HACEN UN PACTO PARA EL FUTURO
DEL NUEVO TRANVIA DEL SARDINERO

Fue un acuerdo para combinar sus líneas y hacer servicio constante desde el Sardinero a Peña Castillo, empalmando las dos vías en Puerto Chico (hubo modificación, como veremos en el próximo año.)

(*El Correo de Cantabria*, 16-I-1891.)

LA CORCONERA

1891

MANUEL RIOS, EL MAQUINISTA

En Puerto Chico, una acalorada discusión del maquinista del *Hércules* con un individuo llamado Jacinto Fonseca Cedrún, casado y carpintero, tiene consecuencias muy lamentables.

Se hizo uso de un arma y resultó herido Fonseca y asistido en la Casa de Socorro por el doctor Almiñaque, de herida inciso punzante, pasando luego a su domicilio en San Martín.

La denuncia ha pasado al juzgado de instrucción.
(El Atlántico, 19-I-1891.)

ALFREDO DEL RIO, EL PERIODISTA...

cuya actuación en *La Corconera* con motivo de la galerna del año anterior ya es conocida, estrena en nuestro teatro la zarzuela titulada *La Galerna*, con música de Máximo Enguita, que obtuvo aplausos..., con descuido, según la crítica, en la ejecución de la obra, que aminora su éxito.

(El Correo de Cantabria, 12-I-1891.)

PEREDA, SU SOBRINO GUTIERREZ CALDERON Y "LA CORCONERA"

Este año se publica en enero la última novela de don José María de Pereda, titulada *Nubes de estío*, dedicando el capítulo "Jira elegante" a *La Corconera*, mencionando una de sus excursiones al Río Cubas, y en ella denomina a sus vapores "Pittoras"; al Río Cubas, "Pipas", y a Pedreña, "Pedretas".
(El Aviso, 29-I-1891.)

Al mes siguiente, el día 7 de febrero, se unen en indisoluble lazo doña María de Sojo y Lomba con el acaudalado joven don José María Gutiérrez Calderón de Pereda, siendo apadrinados por la señora viuda de Sojo y el eminente literato don José María.
(El Correo de Cantabria, 9-II-1891.)

Cuarenta y cuatro años más tarde publicará este sobrino de Pereda una obra titulada *Santander, fin de siglo*, y, siguiendo el ejemplo de su padrino y tío, hace mención, en un capítulo titulado "Los Corconeras", a estos vapores.

MAREOGRAFO

En la caseta y sala de espera de *La Corconera*, la junta de obras del puerto ha establecido en un armario, cerrado con cristales, este aparato, donde se puede observar el barómetro y las oscilaciones que experimenta durante el día el termómetro.

(El Correo de Cantabria, 3-IV-1891.)

EL REMOLCADOR "RODAS" NO ES "CORCONERA"

El remolcador vizcaíno *Rodas* chocó contra el muelle de maderas dejándole destrozado y sufriendo graves averías.

(El Correo de Cantabria, 29-IV-1891.)

Con este nombre de *Rodas* fue mencionado en alguna ocasión el remolcador y *Corconera n.º 4*, "el de ruedas". Sin duda este error fue debido al equívoco de sus denominaciones.

El *Rodas* hacía servicio regular con pasajeros entre Bilbao y Santander (días alternos).

(El Correo de Cantabria, 10-VIII-1892.)

FALLECE EL MARQUES DE ROBRERO

En el día 22 de junio, los *Corconeras* surcaron la bahía con su bandera a media asta, en señal de duelo por la muerte del que había sido uno de sus socios fundadores.

Las instalaciones y otras muchas empresas pronto acusarán su falta.

Don Felipe Quintana y García, marqués de Robrero, caballero gran cruz del mérito militar blanca, commendador de número de Isabel la Católica, caballero de Carlos III, ex senador del reino, etcétera, vivía alejado de la política interesándose sólo por el bien público.

Durante la última guerra civil fundó en Santona un hospital de sangre.

En la Magdalena invirtió cuantiosas sumas para establecer el magnífico balneario y gran hotel que debió ser más favorecido por el público y con mejor suerte que la que ha tenido.

(*El Correo de Cantabria*, 23-VI-1891.)

LA ESPADA DE DAMOCLES SOBRE "LA CORCONERA"

En junio se inaugura un tramo del ferrocarril de Santander a Solares, que por ahora solamente llega hasta el Cespédón. El progreso viene echando chispas y *La Corconera* reacciona poniendo el día de la romería de la Ascensión todos sus vapores para transportar romeros al Astillero, llevando a la Planchada hasta la banda de música y por la noche canta en la plaza el orfeón. Para evitar las aglomeraciones en los barcos y muelle se unificaron los precios de primera y segunda por el de cuarenta céntimos. (El *Aviso*, 1-VII-1891.)

CONCIERTO EXTRAÑO

Caminito de Cubas, fue a cargo del señor Nevot, que con suma delicadeza ejecutó en su poco conocido instrumento los valses de Valdten titulados "Muy linda", el preludio del "Anillo de hierro", de Marqués, y otras piezas de Chueca y Chapí. Ante los insistentes aplausos, obsequió con otros nuevos, entre ellos "La Giralda", de Juarranz... y el domingo más.

(*El Atlántico*, 7-VII-1891.)

GAMAZO Y "LA CORCONERA"

Al ilustre político, como complemento festivo a sus estancias anuales en Santander, no puede faltarle su excursión en *Corconera*. Por esta causa, invitó a sus amigos de más intimidad en uno

de estos vapores, visitando el delicioso paisaje del río Cubas.
(*El Atlántico*, 23-VIII-1891.)

SAGASTA DESEMBARCA EN EL MUELLE DE "LA CORCONERA"

(*El Atlántico*, 31 de agosto de 1891.)

El 30 de agosto salió de Bilbao en el yate del señor Chávarri hacia Santander.

Sólo un acompañante se mareó, pues el jefe liberal dijo que no hay quien le "maree" ni por mar ni por tierra.

A las tres de la tarde estaba el muelle de *La Corconera* rebosante de gentes y en espera de los expedicionarios, y tres vapores de la empresa.

En el N.º 6 (*Hércules*), embarcan muchos y una comparsa de pescadoras con panderetas.

En otro *Corconera*, el N.º 8, una orquesta de viento y más público.

En el N.º 3 lo hicieron el comité de los cuatro "fusionistas" y los señores Gamazo, Maura, Sánchez Guerra, Pérez Galdós, Silvela, Cabrero, Luis Polanco, Alberto Gutiérrez Vélez, Leonardo y Juan Francisco Gutiérrez Colomer, Agüero Sánchez de Tagle, presidente de la diputación y miembros del comité "posibilista".

En pos de aquellos vapores navegaba éste, ya fuera del puerto, seguido de algunas lanchas de vapor. Así estuvieron navegando de vuelta y vuelta entre puntas. De los tres vapores se dispararon cohetes, las pescadoras cantaban y tocaban las panderetas y la orquesta amenizaba también la espera. Más lejos, algunos balandros empavesados voltijearon.

Por fin, a las seis, avistaron en lontananza al yate y al remolcador auxiliar que le acompañaba.

Se echó mano a los cohetes ¡ de marca mayor ! Las voces de las mujeres y los instrumentos de la orquesta, sonaron aún con más fuerza que aquéllos y al acercarse las embarcaciones, un ¡ viva Sagasta ! lanzado en el *Corconera*, n. 8, fue repetido y vuelto a repetir por las voces.

Lo que más excitaba la curiosidad eran las tonadas de las panderetas, sencillamente ¡ porque no se las entendía ! Sin grandes prodigios de armonía, ¡ ni de inspiración !, pero con todo el entusiasmo de sus corazones cantaban las dieciocho pescadoras, casi todas dotadas de fuertes cuerdas bucales :

Artilleros, vuestros fuertes
rodearlos bien de flores
que viene el señor Sagasta
a pelear con leones.

(Así llamaban a los conservadores.)

A continuación pedían, en otra copla, que Dios conserve en el poder al señor Sagasta; pero a este voto, digno de gratitud, hacen preceder otro los “sagastinos”, y ya se comprende cuál es: que se lleve Dios (en cuanto a ministeriales) a los que hoy tienen el poder, a los leoncitos conservadores.

El señor Sagasta, de pie en proa, saludaba con la gorra blanca y mientras la música hizo sonar el himno de Riego, en honor del jefe de los liberales, entraba el “yate” llevando de escolta a los vapores de *La Corconera*.

En el *Hércules* iba el acertado organizador de esta parte de los festejos, don Enrique Gutiérrez Colomer, la orquesta, las treinta o cuarenta pescadoras y un número considerable de marineros, y cuando saltaba Sagasta en el desembarcadero de *La Corconera*, la banda de Bailén tocaba en el Muelle un aire de marcha.

Y PARA DESCANSAR, EXCURSION EN CORCONERA

Estaba proyectada para el día siguiente pero fue aplazada un día más por la lluvia.

Fue organizada por el distinguido hombre público don Antonio Maura en honor del Excmo. señor D. Práxedes M. Sagasta.

Zarparon del muelle a las diez de la mañana en el *Corconera*, n.º 4 (el de ruedas) en medio de atronadores cohetes, saludos y vivas dados desde tierra.

A bordo iban sesenta personas, de las que sólo se mencionan algunas:

Sagasta, Maura, Eguilior, marqués de Hazas, José Sánchez Guerra, Francisco Agustín Silvela, Víctor Chávarri, José María González Trevilla, Tomás Agüero, Gregorio Mazarrasa, Juan Francisco y Enrique Gutiérrez Colomer, Alberto Gutiérrez Vélez, y los representantes de prensa de *El Liberal*, *El Globo*, *El Día*, *El Porvenir Vascongado*, *El Boletín de Comercio*, *El Aviso*, *La Voz Montañesa*, *El Correo de Cantabria*, *El Atlántico*, *La Publicidad*, y otras personalidades.

En Suesa sorprendió a los excursionistas la presencia de Pepe Cabrero, acompañado del vecindario y con una comparsa de danzantes que ejecutaron varios bailables a la usanza de la tierruca.

Como el señor Maura notara que algunos estómagos estaban algo tristes, mandó servir empareados, pasteles, otros dulces, manzanilla, jerez y moscatel, y acto seguido se trasladaron en unas lanchas, para dominar desde arriba del río los preciosos paisajes del Cubas.

Luego se dirigieron a Pedreña, donde esperaba gran número de carruajes para trasladarlos a la Fuente del Francés.

En el desembarcadero estaban el alcalde y varios concejales del pueblo, que parecían figuras de cera y sin movimiento, pues uno de los marineros de *La Corconera* al echar el cabo para amarrar, se le lanzó a la cara y... no se movió de su primitiva postura.

En la Fuente del Francés se le obsequió a Sagasta con una comida servida por la Francisca Gómez que hasta el inmutable alcalde de Pedreña se hubiera contagiado de optimismo al finalizar el ágape, con copa, puro y “champagne”.

Terminado éste, se dirigieron a Solares, donde varias “jóvenes solteras” con panderetas, entonaron algunos saludos a Sagasta.

Más tarde, llegados al Astillero, don Guillermo Mac Lenann los obsequia con un refresco, y, por fin, después de ¡once horas! de continuo movimiento, llegan a Santander a las nueve.

A pesar de ello, pasó bien la noche, soñando con la riqueza de Santander, con el Sardinero, con el puerto, con el río Cubas y con otras mil cosas que se pudieran hacer si no fuera por la apatía de algunos.

Al día siguiente, Sagasta, el gran liberal, jefe de los fusionistas, se encontraba en Ontaneda bañándose en aquellas aguas salutíferas para ver si se refresca la memoria y cuando esté en el poder recuerde que existe una tierra que se llama la Montaña.

¡Subió... y se olvidó!

(*El Aviso*, 1-IX-1891.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1892

INAUGURACION.
“COMPAÑIA DE TRANVIAS DE VAPOR SARDINERO”

En 11 de febrero, mediante invitación de los propietarios a íntimos y periodistas, acuden todos a la solemne apertura del túnel, durísimo hueso de las obras. Con la explosión de un barreno quedó perforado y unidas las dos partes, comenzadas por los extremos.

Por la tarde, un tren, compuesto de tres carruajes de “primera”, los condujo de Molnedo (Puerto Chico) a la boca del túnel, donde los propietarios, ingenieros, periodistas e invitados echaron pie a tierra para atravesar la oscuridad del camino subterráneo, a la escasa luz de la linterna minera. Los menos dados a desconocidas aventuras se atrevieron a penetrar hasta la misma boca del túnel, regresando todos embadurnadas las botas hasta el borde encimero. Los trenes aun no tienen paso por falta de la vía.

Hubo convite para obreros e invitados.

(*El Aviso*, 11-II-1892.)

A principio de marzo se termina la línea por la calle de Daoiz y Velarde, donde está instalada la estación. El tranvía parte de ésta, una vez ejecutada la maniobra en el apartadero concedido por el ayuntamiento en la calle del Martillo, hacia la calle de Peña Herbosa y dando la vuelta al barrio de Tetuán y fábrica de Gas, continúa por la hondonada que separa el paseo de la Concepción del barrio de San Martín y atravesando el túnel por bajo del barrio de Miranda, llega al Sardinero por la Cañía a la plazuela del Pañuelo,

frente al Casino en cuyo lugar está instalada una sala de espera para el regreso.

(*El Aviso*, 3-III y 9-VI-1892.)

Todo estaba a punto, menos el remate de vías en el túnel, hasta que por fin el 13 de junio pasa el primer tren de pruebas con un solo vagón, en el que van como viajeros los dos propietarios, Carlos y Arturo Pombo; el director-gerente del *Tranvía Urbano*, Leonardo Colomer; Manuel Cacho y el joven ingeniero de las obras. Pese a las bromas de sus amigos, llegaron sin novedad al Sardinero, donde César Pombo, menos aventurero, esperaba tranquilo su llegada refrescando en los bajos del Casino, hasta conocer los resultados.

El día 23 un tren con invitados estaba formado frente a la iglesia de Santa Lucía, donde fue bendecido por el párroco en representación del señor obispo. A continuación, subieron todos a los vagones y fueron conducidos al Sardinero, donde se les obsequió con un “lunch”.

La inauguración oficial para servicio público fue al día siguiente, 24 de junio de 1892 (día de San Juan), amenizada por una banda de música que “lanzaba sus notas al viento” en el paseo de la primera playa.

(*Boletín de Comercio y El Correo de Cantabria*, 13, 14, 24 y 25-VI-1892.)

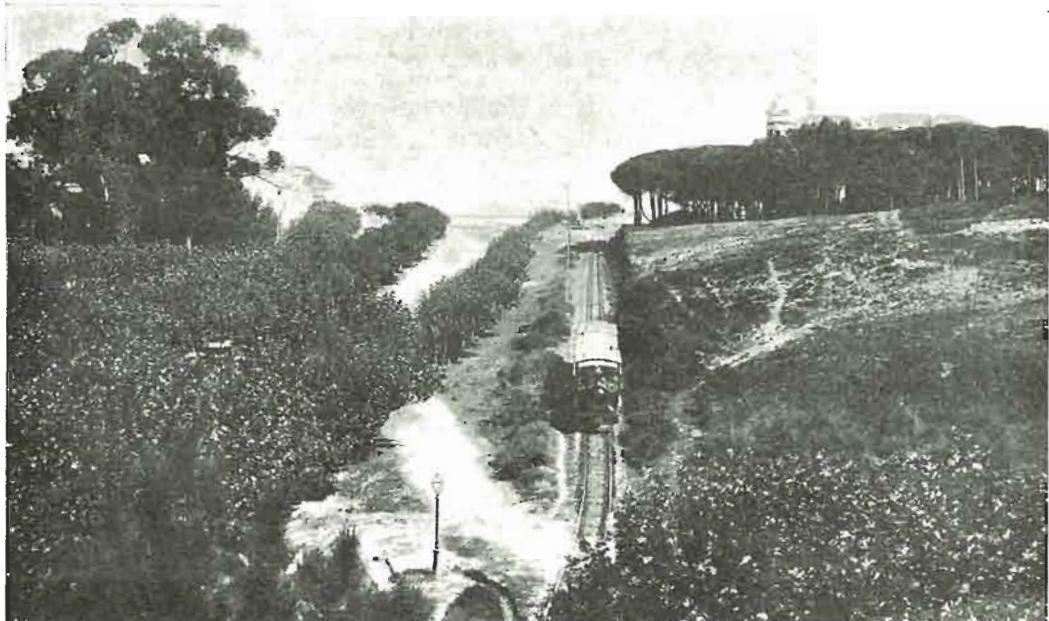
El total de coches adquiridos son quince: Diez de “segunda” para verano, dos cerrados para invierno y tres de “primera”, tapizados en terciopelo encarnado.

El interior de los coches es madera de teca, nogal y caoba, y el exterior, plancha de hierro pintada imitando maderas. (El Atlántico, 24-X-1891.)

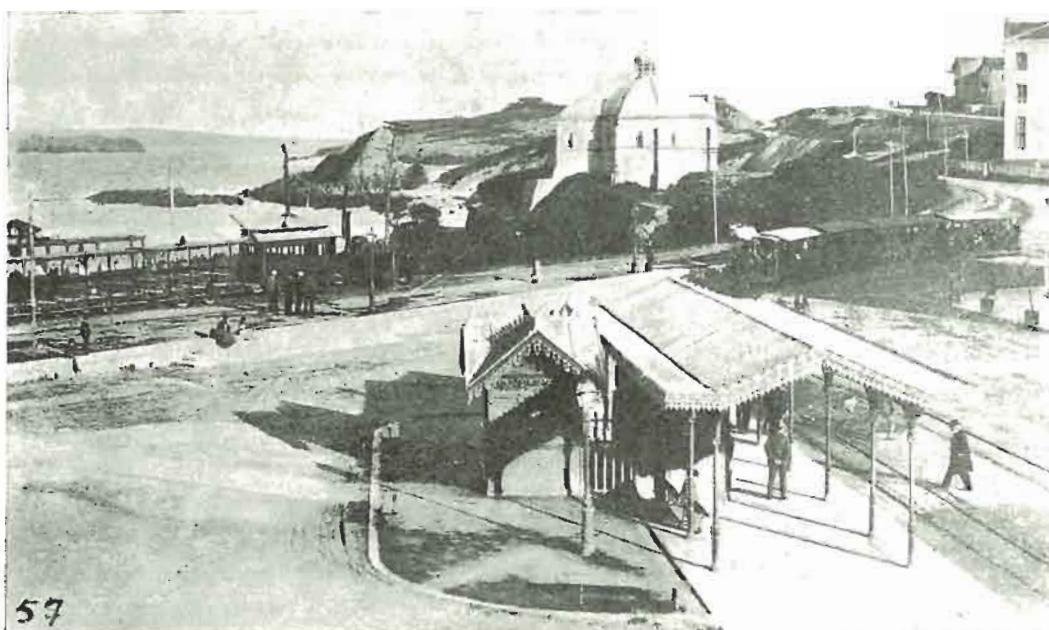


Parte hacia la ciudad el tren de Pombo, desde su estación en el Sardinero.

El gran Hotel tiene instalado en su fachada desde 1881, un gran reloj, que sirve de control a la puntualidad en empresas y particulares de aquella zona.



Continúa el tren por la Caña, pasando por delante de los célebres Pinares y próximo a penetrar en el túnel, con salida a la calle de Tetuán.



De regreso nuevamente al Sardinero, saluda poco amable con un estridente pitido a su competidor de la vía de enfrente, y el de Gondarillas le corresponde con otro mucho más atronador.

Siempre el 'silbido' fue nota característica de no agradar la actuación del que lo recibe... en esta ocasión era mutua correspondencia.

FERROCARRIL DE SOLARES
OBJETIVO LOGRADO

Después de efectuadas las pruebas en marzo con resultados favorables, el 8 de julio fue inaugurado este nuevo medio de locomoción que cuenta la ciudad para unirse con los pueblos de Maliaño, Astillero, Cespedón, Heras, Orejo y Solares; algunos de éstos, comunicados hasta ahora con Santander por *La Corconera*.

(*El Aviso*, 3-III y 8-VII-1892.)

La compañía ha solicitado el enlace de su vía con el muelle de Albareda, igualmente que con anterioridad lo efectuó el *Tranvía Urbano* para transportar sus mercancías.

(*El Correo de Cantabria*, 11-IV-1892.)

Al nuevo ferrocarril le ha sido concedido por real orden la construcción de otra línea de Orejo a Santoña, con un ramal desde éste último, o desde Gama, a Colindres, enlazando con el expresado Santander-Solares.

(*El Aviso*, 15-VII-1892.)

LA NUEVA FABRICA DE GAS

Comienza a fin de junio a prestar servicio al público desde sus nuevas instalaciones establecidas en San Martín.

(*El Correo de Cantabria*, 29-VII-1892.)

SUELDO POR SUELDO... ¡ESTUDIO PARA JARDINERO!
DOS ANUNCIOS EN 19 DE AGOSTO

“La plaza de médico titular del ayuntamiento de Val de San Vicente, dotada con el haber anual de 500 pesetas, se halla vacante.

El contrato a efectuar durará dos años.”

“El ayuntamiento acordó proveer una plaza vacante de jardinero municipal con el haber anual de 841,25 pesetas.

Deben saber leer y escribir.”

(*El Correo de Cantabria*, 19-VIII-1892.)

POR TRES REALES...

¡TRES AÑOS DE CARCEL Y LA PROPI...!

En la causa que se sigue por robo de setenta y cinco céntimos a José Cimiano Gómez y Gregorio Corral Anieva, ha sido condenado el primero a la pena de tres años, ocho meses y un día de presidio, y al segundo, seis meses y un día.

(*El Aviso*, 5-XI-1892.)

AQUELLOS UNGÜENTOS FAMOSOS

Don Emilio Corpas, dueño de la antigua farmacia de la calle de San Francisco, ha adquirido una gran cantidad de “unto de oso”, que vende a precios económicos.

(*El Aviso*, 25-X-1892.)

TRANVIA URBANO

1892

NUEVAS VIAS

Se construyen ramales de línea, autorizados en la concesión para el servicio-transporte de mercancías a los muelles y a los almacenes, de pequeña velocidad, habiendo comenzado los trabajos para instalar las vías en el muelle de Albareda.

(*El Correo de Cantabria*, 17-II-1892.)

POR ALGO NO SE PROLONGO LA LINEA A BEZANA

Las canteras de San Justo en Peña Castillo son explotadas con gran actividad, viéndose conducir a Cajo, en vagones del tranvía, constantes cargas de mampuestos para la construcción del puente de Cajo, que allí efectúa la empresa del ferrocarril del Cantábrico, y pronto llegará a la estación de Bezana, habiendo comenzado las expropiaciones de terrenos desde principios de año.

(*El Correo de Cantabria*, 16-XI-1892.)

A LA ROMERIA, EN EL URBANO

A la de San José, en la ermita de Loreto, en Peña Castillo y no sólo fueron hasta los topes llenos de público los tranvías de mulas y el de vapor desde el Correo, sino también los coches de plaza,

que todos eran insuficientes para tanta aglomeración de público.

(*El Correo de Cantabria*, 18-III-1892.)

ACUERDO EN EL “TREN DE POMBO”,

que solicita un empalme con la línea del *Tranvía Urbano*, desde su apartadero en la calle del Martillo.

Los que se crean perjudicados tienen un plazo de quince días para reclamar. (Esta solicitud fue presentada dos meses antes de inaugurarse el nuevo ferrocarril, con resolución favorable, siempre que se abone a la empresa el importe correspondiente de pasaje.)

(*El Correo de Cantabria*, 25-IV-1892.)

LA ETERNA CANCION

(*Nota de prensa*).—“La mayor parte de los puestos ambulantes que suelen colocarse bajo el puente de Vargas, casi tocan con los raíles del tranvía.

Sería conveniente que se retiraran algo más para evitar los sustos que suelen producirse cuando pasan los carruajes, y mayores males que pueden resultar.”

(*El Aviso*, 13-IX-1892.)

LA CORCONERA

1892

COMPETENCIA DESIGUAL

La Corconera regulariza el servicio entre Santander y Astillero efectuando siete viajes diarios, otro al Cespedón y todos relacionados con el cuadro de horas del ferrocarril de Solares.

(*El Correo de Cantabria*, 14-III-1892.)

A la romería de San Jorge, anuncia la empresa de vapores viajes extraordinarios al Cespedón, al precio de setenta y cinco céntimos, ida y vuelta, en "primera", y cuarenta céntimos en "segunda". A su vez, el ferrocarril de Solares pone servicio igualmente extraordinario para el mismo objeto, empleando con la nueva marcha autorizada sólo "treinta y cinco minutos" en el recorrido, en lugar de los "cuarenta y cinco minutos" que se invertían antes.

(*El Correo de Cantabria*, 7-XI-1892.)

INDIANOS FRACASADOS

Ciento y pico malagueños, que quedaron abandonados en Santander a su regreso de América en la mayor miseria, fueron recogidos la primera noche en la caseta de *La Corconera*, prestando con ello un humanitario servicio.

Al día siguiente se hicieron cargo las autoridades de aquellos infelices, proporcionándoles raciones de comida y más tarde trasladados para dormir en la plaza de toros nueva (Cuatro Caminos), donde permanecieron hasta el traslado a sus respectivos pueblos.

(*El Correo de Cantabria*, 29-VI-1892.)

EL VERANO

Transcurrió sin novedad y, como todos los años, las consabidas regatas, excursiones particulares y populares a río Cubas y el tráfico cotidiano con los pueblos ribereños, todo ello sin acontecimientos de importancia.

LA BANDA DE MUSICA DE MEJICO

En el correo *Montevideo* llega en setiembre a nuestro puerto.

En el vapor *Corconera* n.º 6 salieron a recibirle el cónsul de Méjico, el gobernador civil, el coronel y oficiales del regimiento de Burgos con su banda de música, llevando el *Hércules*, al extremo del palo, izada la bandera mejicana.

Al ser avistado el *Montevideo*, la banda del país amigo empezó a tocar el himno español, contestándola luego la del rgimiento con el himno mejicano.

A continuación, cuando el N.º 6 atracaba al muelle, la banda municipal comenzó a tocar desde el desembarcadero y fue correspondida por los recién llegados con un concierto.

Se dieron vivas a las dos naciones, hubo disparos de voladores y acto seguido la agrupación mejicana se dirige a la estación del Norte con rumbo a Madrid, seguidos de una gran multitud.

(*El Aviso*, 29-IX-1892, y *El Correo de Cantabria*, 30-IX-1892.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1893

LA FRAGATA "DON JUAN"

Magnífica fragata que fue de los señores Pombo. Último buque de vela que cruzó los mares con la matrícula de Santander desde su construcción en el Astillero de Guarnizo hasta hace breves años, en que se puso en venta, adquiriéndola una casa catalana, ha naufragado embarrancando cerca de Lenvig en viaje de Nueva York a Gotemburgo. Sólo se salvaron tres tripulantes.

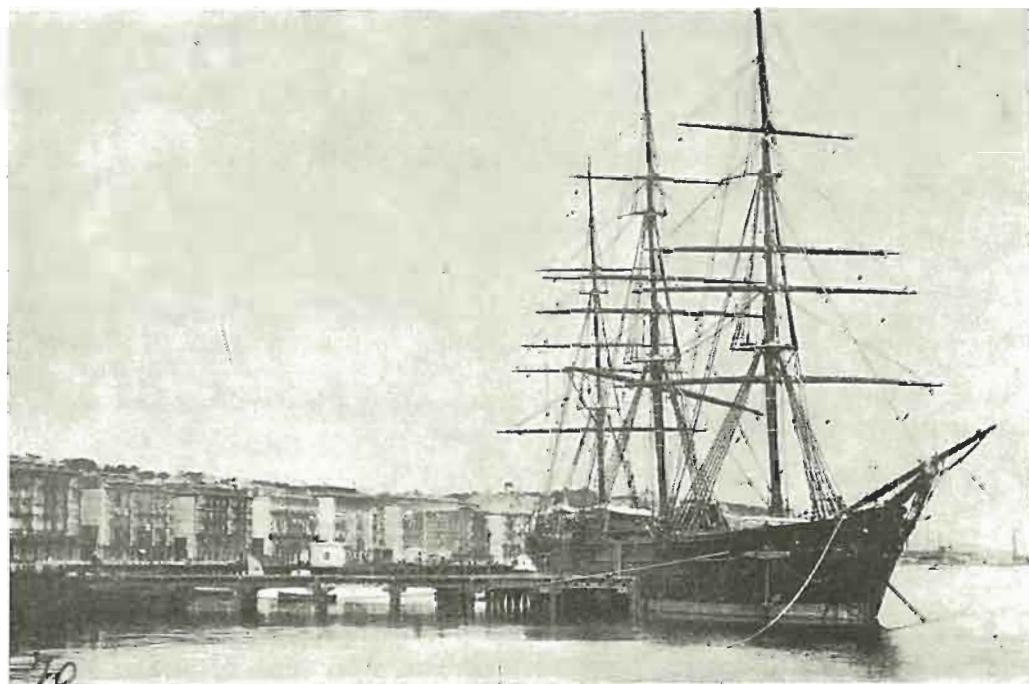
(*El Correo de Cantabria*, 11-XII-1893.)

C U B A

Las noticias oficiales dan por terminada la insurrección naciente, pero la junta cubana establecida en Estados Unidos dispone de más de cien mil pesos, en pocos días cubierto, para preparar un movimiento revolucionario y el peor enemigo es aquel país dejando preparar en su territorio expediciones filibusteras.

(*El Correo de Cantabria*, 8-III-1893.)

La fragata «Don Juan» en el muelle de Albareda durante una de sus muchas estancias en nuestra bahía.



LUZ ELECTRICA EN EL MUELLE

El ayuntamiento contrató con la compañía “Volta” la instalación, en el paseo del Muelle, del alumbrado eléctrico, y pagará seis mil pesetas por el costo en dos plazos. El 21 de agosto se estrena la primera velada con luz eléctrica en el Boulevard y los jardines, amenizada por la banda municipal. (*El Correo de Cantabria*, 24-VII y 21-VIII-1893.)

DIRECTIVA REPUBLICANA EN 1893

En la reunión celebrada en el casino republicano se renovó la junta directiva, quedando elegida de esta forma:

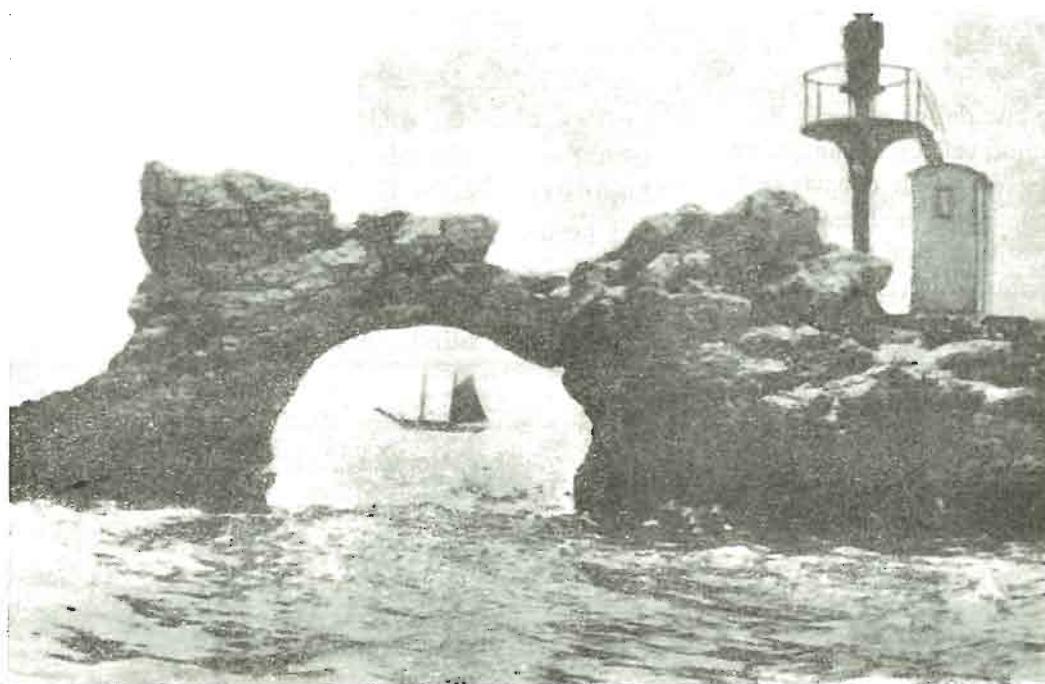
Don Antonio María Coll y Puig.
Don Ernesto Ruiz Huidobro.
Don José María González Trevilla.

dos en expresivas coplas, fueron vendidos por el ayuntamiento y cerrados después sus terrenos, contra la opinión de la prensa, que le reprocha no haberlos retenido para diversión del pueblo.

(*El Correo de Cantabria*, 18-VIII-1893.)

LA PEÑA HORADADA

Anteriormente conocida por la tradicional “peña de los mártires”, se encuentra dentro de nuestra bahía, frente a la Magdalena. La tradición refiere que el barco de piedra en que vinieron, traídas por el mar, las sagradas cabezas de San Emeterio y San Celedonio, tropezó en aquella roca, que, abriéndose, les dejó paso hasta la ribera al pie de la antigua iglesia (el Cristo) donde luego se recogieron y allí se custodiaron.



La peña horadada.

Don José Suárez Quirós.
Don Máximo Bolado.
Don Restituto Collantes.
Don Atilano Rodríguez.
Don José Ruiz Zavala.
Don Alejandro Mediavilla.
Don Antonio Campo.
Don Modesto Piñeiro.

(*El Correo de Cantabria*, 2-I-1893.)

LA MITAD DE LOS PINARES

Los pinares antiguos, tan populares para nuestros antepasados artesanos y tan mencionados

Este tradicional suceso inspiró a don Amós de Escalante esta bella composición que tituló *La Horadada*:

Barco de piedra con la piedra chocá,
van reliquias de mártires en él:
dejoles paso, abriéndose, la roca,
y está aún la roca del prodigo en pie.
Hambriento mar te muerde y no te acaba
¡oh de la patria fe rudo padrón!
si enmudece la voz que te aclamaba,
la honda piedad que te dio origen, no.

(*El Correo de Cantabria*, 17-XI-1884.)

TRANVIA URBANO

1893

EN EL MISMO DIA, DOS DESGRACIAS
PARA EL DIRECTOR

A poca distancia de la fábrica de cerveza La Cruz Blanca, en la calle de San Fernando, marchaba el tranvía con máquina de vapor en dirección a Peña Castillo. Un niño de siete años, David Pérez Cabello, se subió al estribo y al intentar apearse, también en marcha, cayó entre las ruedas del coche siguiente.

Resultaron destrozados el brazo, muslo y una de las piernas. Conducido al hospital, falleció.

(*El Aviso*, 7-I-1893.)

Y EN IDENTICA FECHA, 7 DE ENERO

... tuvo la desgracia de perder a su segunda hija, María del Carmen, que fallecía a los cuatro años.

EL COLERA

La empresa del Tranvía Urbano ofrece al señor alcalde de la ciudad su personal y material, en nombre de aquél y propio, para el caso imprevisto de que llegara aquí la epidemia.

(*El Correo de Cantabria*, 24-IX-1893.)

OTRO ATROPELLO, PERO... ¡ SAN JUSTO !

Ocurrió en la parada de San Justo. Un hombre que llevaba un niño en los brazos pretendió tomar el tranvía de vapor cuando estaba en marcha y lo hizo con tan mala fortuna que padre e hijo fueron arrollados por el tranvía urbano. Gracias al frenazo de la excelente máquina, "la primera de Peña Castillo", promovido por el maquinista, y a las gentes que los sacaron de entre los raíles y ruedas, no ocurrió una fatal desgracia.

El padre sufrió un fuerte ataque de locura, clamando en medio del delirio por su hijo.

¡ Después del susto, se resolvió con besos !

(*El Correo de Cantabria*, 3-VII-1893.)

CUADRO DE SERVICIOS DEL TRANVIA URBANO

Desde San Justo (Peña Castillo): 7 viajes redondos.

Desde Campogiro: 9 viajes redondos.

Desde la calle del Correo: 9 viajes redondos.

Servicio de población continuo.

Al ferrocarril del Norte, a la llegada del correo.

(*El Correo de Cantabria*, 15-X-1893.)

LA CORCONERA

1893

GALERNA

Reinaba un duro temporal en nuestra costa. Del puerto faltaban trece lanchas, pero, por fortuna, uno de los *Corconeras* recogió setenta hombres que las tripulaban, dejando en Galizano, favorablemente embarrancadas, las embarcaciones.

(*El Correo de Cantabria*, 22-V-1893.)

TAMBIEN EL GENERAL WEYLER FUE EN CORCONERA

Embarcó en uno de estos vapores en Santander, dirigiéndose al Puntal acompañado de su ayudante.

A despedirle en el muelle salieron las autoridades civiles, militares y corporaciones.

El motivo del viaje fue la inspección de la plaza militar de Santoña, por su cargo de comandante general del sexto cuerpo del ejército.

Una vez llegados a Somo, después de atravesar el arenal en caballerías del ejército, se trasladaron en coches hasta el mencionado lugar.

(*El Correo de Cantabria*, 28-X-1893.)

EN ESPERA DE LA INFANTA EULALIA

Los obreros municipales trabajan día y noche para que resulte el paso más cómodo al coche que traslade al muelle de los *Corconeras* a la infanta y a don Antonio.

Llegaron a Santander, embarcando en el *Reina María Cristina* con rumbo a los Estados Unidos, para representar a España en la exposición de Chicago.

En el embarcadero de los vaporcitos les hizo

honores una compañía del regimiento de Burgos, con la banda municipal.

Al llegar al barco, los marineros estaban formados sobre las vergas del buque, haciendo las salvas de ordenanza.

(*El Correo de Cantabria*, 17-IV-1893.)

DESPEDIDA ETERNA

El ingeniero de *La Corconera*, don Felipe Sánchez Díaz, intergérmino montañés, padre cariñoso de sus empleados y pondonoroso en el ejercicio de sus funciones, se despidió de los santanderinos y fue a Valladolid para ejercer el cargo de inspector técnico de Hacienda, nombrado por sus dotes de acrisolada honradez. Allí ocurrió su inesperado fallecimiento.

Fue accionista y brazo derecho de su tío, don Juan Gutiérrez Colomer en varias de sus empresas. ¡*La Corconera* y el *Tranvía Urbano* están de luto!

(*El Correo de Cantabria*, 1-VI-1893.)

OTROS QUE SE VAN... MEJORANDO

¡ADIOS, MADARIAGA! ¡ADIOS, CASTANEDO!

En la comandancia de marina se celebraron oposiciones para cubrir un plaza de práctico del puerto. Se presentaron nueve opositores. La plaza, con el número "uno", fue ganada por Vicente Madariaga, el célebre patrón del *Corconera* n.º 6 (*Hércules*), héroe en incontables salvamentos.

Otro patrón, del *Corconera* n.º 3, Anselmo Castanedo, también triunfa en oposiciones, y es nombrado práctico de las rías de Astillero y San Salvador con la nota de "muy bien".

(*El Correo de Cantabria*, 16-VIII-1893.)

CON EL QUE SE CONSTRUYE ESTE AÑO,
SON TRES LOS EMBARCADEROS QUE TUVO
“LA CORCONERA” EN EL MUELLE DE SANTANDER

El primero.—Construído por la empresa el 20 de julio de 1878, al siguiente año de iniciar sus transportes de pasajeros por la bahía.

Formaba el equipo una caseta-sala de espera y junto a ella otra pequeña que servía de taquilla, colocadas en el mismo extremo de la entrada que limita con el estrecho paseo del Muelle.

El embarcadero se adentraba bastantes metros en el agua para salvar la falta de profundidad en las mareas bajas. En su cabeza de atraque se instaló una escalerilla flotante que eleva siempre al nivel de las embaraciones el último peldaño, para más seguridad de las personas.

(*Boletín de Comercio*, 21-VII-1878.)

Segundo muelle.—Iniciado el relleno de los terrenos robados al mar, la caseta de pasajeros de la empresa quedaba muy distanciada de las nuevas máquinas, obligándola a construir un moderno embarcadero.

El día 2 de julio de 1887 se terminan las obras del muelle de hierro para uso exclusivo de *La Corconera*, que lleva a sus costados dos amplias es-



Primer muelle embarcadero de «La Corconera» (1878).



Interesante vista de los muelles tomada desde la dársena de la Ribera, y que, a pesar de la lejanía, pude en ella apreciarse la situación del primer embarcadero de La Corconera, con su barandilla pintada de blanco y dos corconeras atracados al extremo de ésta.

En primer término de la izquierda, el pequeño edificio de la Comandancia de Marina, inaugurada en 1875.

caleras, también de hierro y rematado con barandillas adosadas al maderamen.

La caseta que servía de sala de espera fue trasladada a su nueva situación.

(*El Atlántico*, 15-VI y 3-VII-1887, y *El Aviso*, 2-VII-1887.)

Tercero y último.—Se subastó la construcción del nuevo embarcadero el año 1892 con motivo de las reformas para mejora del puerto; adjudicándosela a Sebastián Jiménez en dieciocho mil seiscientas pesetas.

(*El Correo de Cantabria*, 23-IX-1892.)

Al comenzar este año de 1893, fueron desarmadas las casetas que tenía *La Corconera* en su muelle de pasajeros destinadas a sala de espera,

observatorio (equipajes y sanitarios) y despacho de billetes.

La destrucción ha sido para dar un paso más al avance del proyecto de mejora del puerto. Las dependencias han desaparecido para armar el tejadillo de quita y pon que cubrirá el registro de equipajes.

A pesar de esto, allí sigue y seguirá el despacho de la empresa de los vapores, que nada altera sus operaciones por la desaparición de sus casetas en el nuevo muelle embarcadero de pasajeros.

(*El Correo de Cantabria*, 3-II-1893.)

(El embarcadero estaba situado frente a la plazuela del Cuadro, en sentido paralelo al actual n.º 27 del paseo de Pereda.)

Segundo muelle embarcadero, 1887.
Con el rótulo «La Corconera, compañía de vapores», sobre el nuevo muelle la trasladada sala de pasajeros y atracado a la escalerilla de la máquina el Corconera, n.º 3.



Tercer muelle embarcadero, 1893.
Para mejoras del puerto se desarma la caseta de la «Corconera» y la Junta de Obras del Puerto construye otra nueva mucho mayor, llamada «Muelle embarcadero de pasajeros», en la que sigue el despacho y embarques de las corconeras. El público esperando turno para embarcar.

OTRA VEZ EL COLERA

Con motivo de esta enfermedad se toman precauciones sanitarias. Entre éstas y con relación a *La Corconera*, el delegado de Hacienda y administrador de Aduanas ordena que todos los viajeros que lleguen "por mar" a este puerto, procedentes de otros, desembarquen en el muelle de dicha empresa para observación y desinfección.

(*El Correo de Cantabria*, 25-IX-1893.)

El cólera se presentó nuevamente en algunos puntos de España. En julio, cuarenta casos sospechosos en Pindo (La Coruña), seguido de catorce defunciones. En Barcelona, dos casos en agosto certificados por los médicos.

Al llegar setiembre, comunican de Belchite que existen cuatro coléricos, entre ellos el juez y el párroco del pueblo.

En Tenerife se extiende la epidemia, y en el día 24 de noviembre hubo cuarenta y cinco atacados y siete defunciones.

En Bilbao, Deusto, Ortuella, Zumárraga, Baracaldo y Sestao se prodigaron los casos y, en resumen, se puede decir que el cólera se avecindó en Vizcaya, contagiado por los tripulantes de barcos ingleses que transportan mineral desde aquella nación, produciendo algunos chispazos en pueblos montañeses, sin alcanzar la capital.

De estos pueblos de Santander, en Suances, todo un barrio estaba atacado de cólera, que se supo estaba incubado desde hacía un mes en varias personas, registrándose varias defunciones. El peligro para la ciudad estuvo en que muchas familias abandonaban este pueblo en dirección a la capital.

(*El Correo de Cantabria*, 28-VII, 15-IX, 20-X-1893.)

Por estos motivos fue dada una orden por las autoridades para que los pasajeros que vinieran de otros puertos fueran inspeccionados en la sección sanitaria instalada por el ayuntamiento en la nueva caseta de pasajeros construida en el muelle de *La Corconera*. Algunos repatriados, para evitar esta molestia o por otras razones, se trasladaban en pequeñas embarcaciones a Pedreña y una vez allí, como pueblo ribereño de donde tantos vecinos vienen a pasar un día a la ciudad, tomaban un pasaje en *Corconera* y desembarcaban tranquilamente sin ser molestados en la estufa de desinfección.

Enterada la alcaldía, se dictaron órdenes severas a sus agentes y a la empresa de los vapores, con buen resultado.

¡ Se acabó el contrabando de virus !

(*El Aviso*, 10-X-1893, y *El Correo de Cantabria*, 11-X-1893.)

EL MACHICHACO

Es para nosotros tan distante la fecha del *Machichaco* y tantas veces recontada su historia por abuelitos y sucesores, que la fueron dejando reducida a “una” gran explosión y tragedia ocurrida en noviembre de 1893 con *olvido del segundo suceso*.

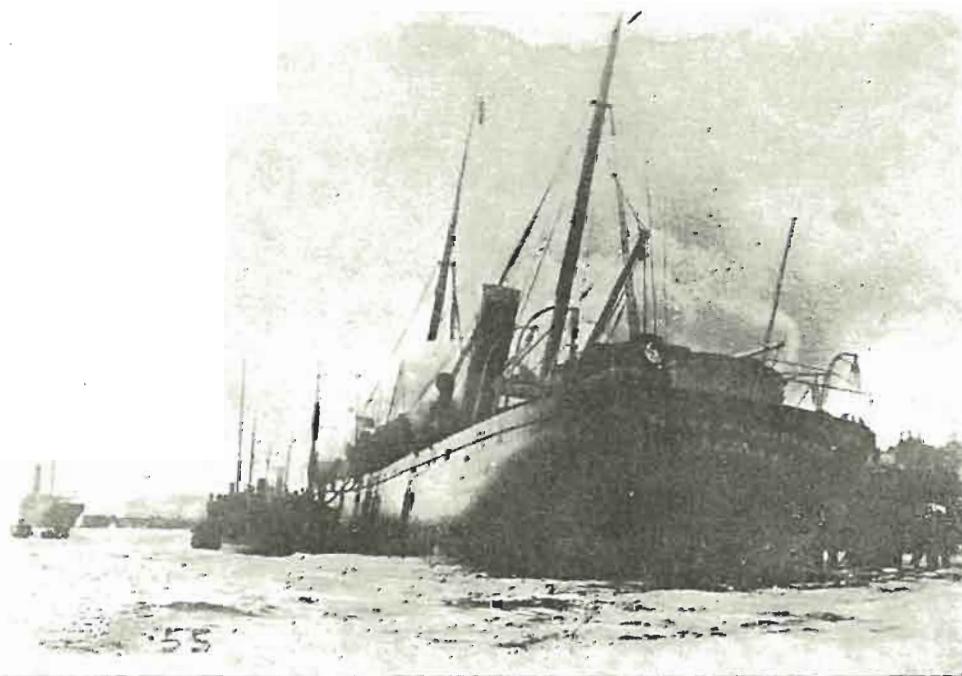
Algunos de los que escribieron sobre este tema, se refieren en sus trabajos a la primera, dándola como única, porque así le hace más interesante, dada su magnitud de dolor, a sus novelescos relatos.

Por ello, después de una revisión recordatoria de la tan referida “primera explosión”, pasare-

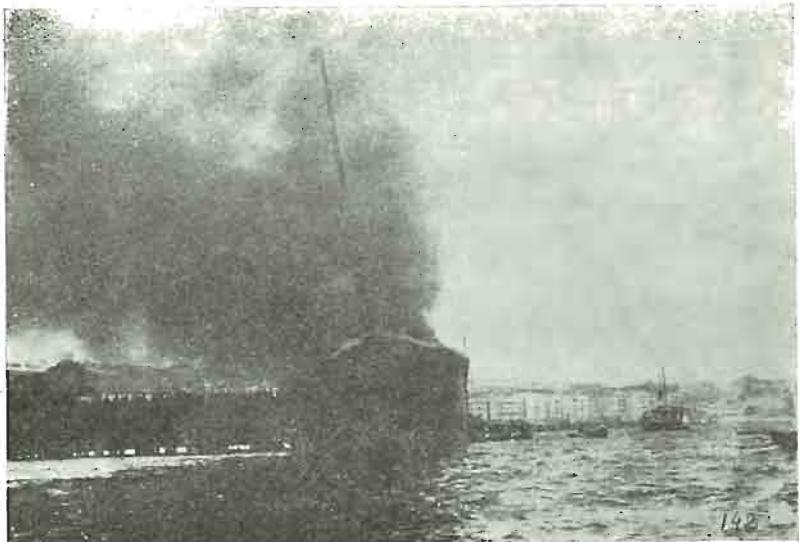
mos al detalle de lo que fue “la olvidada” segunda parte del desgraciado siniestro.

PRIMERA EXPLOSION, 3 DE NOVIEMBRE DE 1893

Un incendio se declara en las bodegas del vapor *Machichaco*, de la Compañía Ibarra. Desplaza 1.600 toneladas y se encuentra atracado en el primer muelle de Maliaño. No se saben las causas, aunque algunos sugieren que venía incendiado antes de entrar en el puerto.



Incendio en el vapor Cabo Machichaco.



Las siluetas humanas que vemos en el grabado pronto serán un montón de despojos imposible de identificar.

Nutridísimo público acudió a presenciar el espectáculo, aumentando el grupo la presencia de numerosas autoridades.

Se toma declaración al capitán del barco, interrogado en los primeros momentos del incendio, y no se menciona la existencia de dinamita. La carga es de distintas manufacturas, todas en hierros; como son, clavos, chatarra, vigas y otras de este material.

¡ Una buena metralla! Mas, no habiendo dinamita, no existe peligro.

TRAGEDIA

Una nube densa y oscura sobre la población anticipó la llegada de la noche, destacando más el in-

cendio de las cuarenta casas en las proximidades, que reflejan las siluetas de posibles fantasmas que huían despavoridos ~~en el tiempo~~ iluminando los cadáveres y heridos que se encontraban en el fango, producido por la enorme cantidad de agua que desalojó del mar el *Machichaco* al hacer explosión, al tiempo que se sumergían dos vapores de la Junta de Obras del Puerto, uno de ellos, *Julietta*.

¡ Las cuatro y cuarenta minutos marcaban los relojes de la ciudad, quedando inmóviles muchos de ellos señalando aquella hora fatídica!

¡ Llevaba dinamita!

(*El Correo de Cantabria*, 2-XI-1896.)

Varias calles, entre ellas Méndez Núñez, y Calderón de la Barca, semidestruídas, ardían en pom-



En la calle de Calderón de la Barca se encontraba el edificio de la compañía «Singer», y la Audiencia, ambos destruidos.

(«La Ilustración Artística», 27-XI-1893.)

pa; muchos cientos de edificios situados en las cercanías y otros lejanos resultaron dañados. Los desperfectos ocasionados, en la catedral fueron tasados en treinta y cinco mil pesetas.

(*El Aviso*, 21-XI-1893.)

Las causas del siniestro fueron dos, y discutidas: la lógica del fuego y la inflamación de la pólvora al perforar el casco con intención de sumergirle para apagar el incendio. La duración de éste en la ciudad fue de seis días y prestaron ayuda a los servicios de bomberos de Santander, los de otras provincias, entre ellas Bilbao y Madrid.

Más de cincuenta mil kilos se calcularon las existencias de dinamita que transportaba, y que

mezclada con el cargamento de hierros, se convirtió en gigantesca y potente bomba disparada sobre la población.

Trescientos y pico muertos y casi cuatrocientos heridos, que en el recuento posterior se duplicaron entre autoridades, público, bomberos, personal de los barcos y demás servicios que formaron el cuadro de las víctimas.

Entre éstas, la del gobernador civil don Manuel Somoza cuyo bastón de mando apareció al día siguiente en la playa de San Martín y el cuerpo, posteriormente, entre Noja y Santoña, con sólo una pequeña herida en la cabeza y faltándole la levita, el chaleco y una bota.

(*El Correo de Cantabria*, 7-XI-1893.)



Este desolado panorama presentaban las casas de Méndez Núñez.



Vista desde la zona de Mallaño.

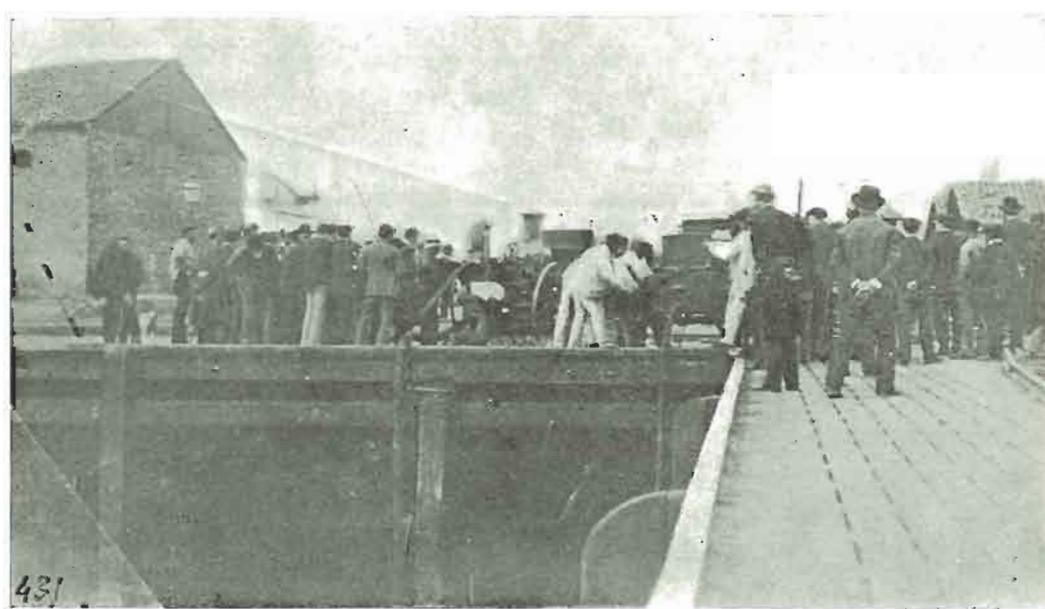


Uno de los muchos casos que demuestran la violencia de la explosión.

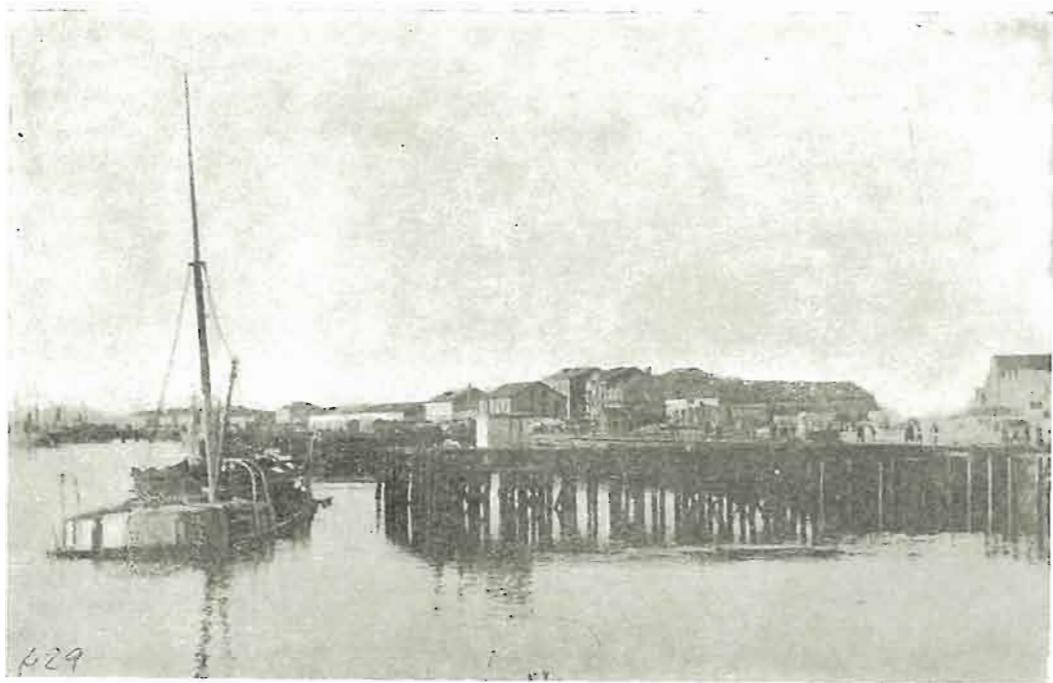
Vistas de hierro lanzadas por encima del hotel Continental que cayeron en la calle de Méndez Núñez, posterior a dicho establecimiento.



Un trozo de palo mayor del buque que lanzó la explosión entre los hoteles Continental y Europa.



Los bomberos apagando el incendio del almacén de la fábrica de tabacos, muy próximo al primer muelle de Málaga.



En el barco *Machichaco*, casi sumergido comienzan los trabajos para extraer la dinamita restante.

ACTUACION DE LA CORCONERA

El día 8 de noviembre, el *Correo de Cantabria*, nos da esta referencia: "La empresa de *La Corconera*, siempre generosa y desprendida, presta estos días siguientes a la catástrofe gratuitamente los servicios de remolque, avisos y otros que son necesarios en estas circunstancias."

(*El Correo de Cantabria*, 8-XI-1893.)

Al día siguiente esta otra: "Quedaron extraídas ciento ochenta cajas de dinamita y remolcadas por un Corconera para hundirlas fuera del puerto, teniendo que fondear al llegar a la Magdalena por hallarse la mar muy furiosa. Allí permaneció toda la noche con su peligrosa carga y al día siguiente fueron sumergidas las cajas a doce millas del norte de Mouro, quedando poseídos de gran alivio sus tripulantes."

(*El Correo de Cantabria*, 10-XI-1893.)

En su obra *Santander, fin de siglo*, año 1935, don José María Gutiérrez Calderón de Pereda, deja escrito en su capítulo *Los Corconeras*, página 25, que "Siempre estuvieron dispuestas a cualquier servicio que pudieran desempeñar. Continúa escribiendo: "En los tristes días que siguieron a la explosión del *Machichaco*, don Enrique Gutiérrez Colomer (en representación de su padre don Juan) se ofrece a transportar en ellos las cajas de dinamita extraídas del vapor, sin querer comprometer a sus dotaciones: otras las hubieran sustituido en aquel trance, pero enteradas aquéllas, todo el personal de Madariaga, patrón del *Corconera*, n.º 6 (Hércules) hasta el último grumete, se ofrecieron como uno solo a prestar su caritativa

labor, y así lo hacen, poniendo en peligro sus vidas, sin aspirar a otra recompensa que la satisfacción del cumplimiento del deber."

SEGUNDA EXPLOSION

21 de marzo de 1894

En enero, continuán los trabajos de extracción de la dinamita y su transporte diario por un *Corconera*, para ser arrojada en alta mar.

Al abrir un compartimento del *Machichaco* se han encontrado en el agua algunas gotas de nitroglicerina en suspensión. A esto se dice que no hay motivo de alarma, porque, abierto dicho lugar de la bodega, la subida y bajada de las mareas consiguen desplazarlas. (*El Correo de Cantabria*, 10-I-1894.)

Una nueva víctima es sacada por los buzos y se procede a su identificación por los documentos que conserva en el bolsillo.

Resultó ser don Miguel Fernández Cavada, exjuez municipal, hijo del conde de las Bárcenas e hijo político del exsenador por esta provincia don José Martínez Zorrilla.

(*El Correo de Cantabria*, 19-I-1894.)

El día 30 de enero se presentó un nuevo inconveniente al acabarse el serrín para adherir a la nitroglicerina y no pudieron sacarse más que trescientos cincuenta kilos.

(*El Aviso*, 30-I-1894.)

Al día siguiente, el periódico *Correo de Cantabria*, dirige esta misiva: Al señor gobernador: ¿Cuándo terminaremos la zozobra en que vivimos con el *Cabo Machichaco*? Descargaron las quinientas cajas de dinamita de las bodegas de popa que



Terminado el año 1893 y comenzado 1894 continúan con muchas dificultades los trabajos de la Junta de Obras del Puerto en el barco hundido.

no hicieron explosión, las arrojaron los Corconeras en alta mar sin ocurrir desgracias y ya nos creímos libres de nueva catástrofe, continúan los buzos las operaciones de descarga y, aparece en el fondo del buque grandísimas cantidades de nitroglicerina en suspensión.

Se extrae ésta con las bombas y no hay día que no saquen media tonelada, por lo que no vemos desaparecer el motivo del temor.

(*El Correo de Cantabria*, 31-I-1894.)

El 3 de febrero una vez conseguido serrín, son extraídos otros ciento ochenta kilos de tan peligroso producto. Aún queda más cristalizada, pero se dice que, cuando pierda el estado sólido por entrada del agua, será achicada con una bomba.

A mediados de febrero se anuncia con optimismo que de un momento a otro quedará terminada la descarga del barco.

El 23 del mismo mes, el ministro de gobernación, previa consulta a la Junta de Minas, informa que procede la voladura del casco.

Al siguiente día la compañía Ibarra anuncia el abandono por su parte del casco del buque, como un "ahí queda eso" con o sin nitroglicerina, que existe en otros departamentos del buque en cantidad desconocida.

Por ello el gobernador interino, don Francisco Sainz Trápaga que sustituye al señor Somoza, muerto en la explosión, comunica una orden a la compañía para que continúe los trabajos bajo su responsabilidad por lo que pueda ocurrir y dejando nula su pretensión.

(*El Correo de Cantabria*, 3, 23 y 26-II-1894.)

12 de marzo. La junta de torpedos del ministerio de marina "recomienda", con las precaucio-

nes debidas, sea volado el casco lo antes posible.

Por el contrario, el director de la fábrica de dinamita de Galdácano, de donde procede la transportada por el *Machichaco*, da este dictamen: "Que no quedarán más de treinta o cuarenta kilos de nitroglicerina. Que la operación para destruir los restos del buque no ofrece peligro para el vecindario. Que la explosión espontánea tampoco es fácil por hallarse en agua salada la nitroglicerina perfectamente neutral." (Ninguna de estas declaraciones coincidieron más tarde con la realidad.)

En Madrid se nombra, por indicación de Sagasta, una comisión técnica de los jefes de: escuela de minas, de fomento y de la escuela de torpedos para llevar a cabo la voladura.

En Santander, el gobernador fija en varias calles una alocución para que los vecinos no sigan abandonando la ciudad y "cesen en sus temores de otra explosión".

(*El Correo de Cantabria*, 12-III-1894.)

16 de marzo. A pesar de llegar a Santander la comisión técnica, la ansiedad aumenta, muchas familias abandonaron la población, mientras otras tienen dispuesto el viaje y encargadas habitaciones en los pueblos inmediatos, donde los naturales hacen con toda prisa preparativos para recibir huéspedes.

Por el contrario, procedentes de varias provincias llegan a la capital santanderina muchos "pajarracos" que, cual aves carnívoras, vienen dispuestos a cebarse en los momentos críticos que atravesará la ciudad al efectuarse la voladura, para adueñarse de lo ajeno.

(*El Correo de Cantabria*, 16-III-1894.)

¡ SE ACERCA EL MOMENTO !

Las pruebas del vapor para calentar el agua donde hay nitroglicerina cristalizada dio resultado, el explosivo se ablanda y el buzo arrancó y sacó a tierra un trozo de kilo.

A las seis de la tarde, los buzos manifestaron, sin duda por presentimiento: Que darían lo que poseyeran por no bajar al barco, pues entendían "que la cosa" era más grave de lo que parecía.

Tres horas después, a las nueve y cuarto, de comenzada la faena, dos horribles estampidos, acompañados de fuertes trepidaciones, sembraban por segunda vez el espanto en la capital montañesa con el trágico anuncio de la nueva catástrofe.

¡ Qué escenas tan desgarradoras ! ¡ Qué grave conflicto el que a duras penas tuvieron que conjurar las autoridades, ante las enfurecidas masas, por las nuevas desgracias !

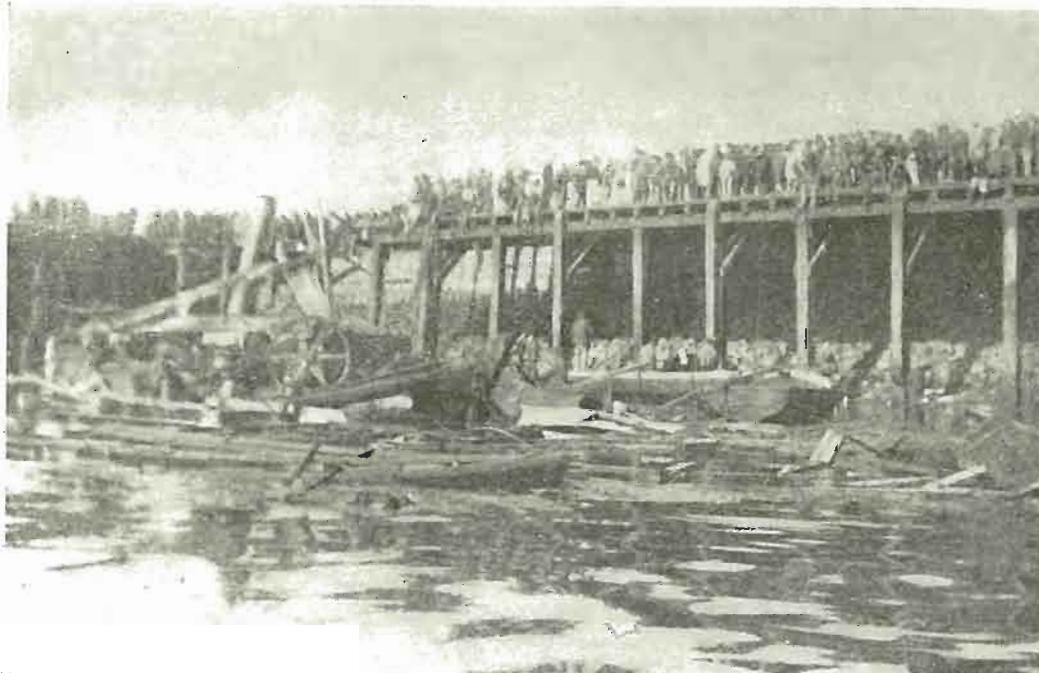
Oleadas de gentes invadieron las calles, sin poder humano para detenerlas.

Las iras contra las autoridades se desataron, pero en grado mayor contra la compañía Ibarra, que fue apedreada en sus oficinas del Muelle, 13, pues tanto a su representante como al capitán del barco (ambos desaparecidos) el pueblo los señalaba como culpables de tanto infortunio.

Se reforzaron los guardias, recorren las calles patrullas de soldados, centenares de familias huían despavoridas llevando infelices criaturas de pecho



Estas fueron las nuevas víctimas del Machichaco. Empleados de la Junta y uno de los buzos en el momento de sumergirse, mientras que dos compañeros impulsan los volantes de la bomba de aire.



Vemos nuevamente flotando sobre los escombros una de las ruedas, pero los personajes han perecido por la explosión.



Una vez pasado el temor de los primeros momentos, comienza la búsqueda de los cuatro buzos y demás compañeros.

a las afueras del casco urbano, se apagó el alumbrado de gas, quedaron interrumpidas las comunicaciones telegráficas y arrojando la explosión, como la vez anterior, gran cantidad de agua y fango hasta la carretera.

El número de víctimas fueron, en esta segunda explosión del *Machichaco*, diecinueve muertos, quince pertenecían a la junta de obras del puerto, incluidos los cuatro buzos. El total de heridos, seis, que efectuaban diferentes trabajos o simplemente curioseaban.

El vapor *Corconera* salvó su existencia y la de los tripulantes por el hecho agraciado de haber salido del lugar peligroso a cumplir su misión de transporte unos momentos antes.

En la bahía flotaban restos de las embarcaciones y continuaba la extracción de cadáveres completamente destrozados, mientras las gentes hablaban con indignación de lo ocurrido.

El ayuntamiento se reúne y se dirige al gobierno para que los causantes del daño pensionen con el sueldo completo a los familiares de las víctimas. Se dijo que Aguilera, en el congreso, consiguió la máxima pensión de cinco mil reales anuales.

La reina envió un mensaje de condolencia.

LA MANIFESTACION

Se verifica el entierro de los cuatro buzos, seguido de miles de personas, que a continuación organizaron una manifestación para protestar contra la casa armadora Ibarra.

Se dirigen primeramente al ayuntamiento y una comisión invitó a los representantes se unan al pueblo, y así se hizo.

La muchedumbre se presenta ante el gobierno civil y es recibida la comisión por el gobernador que, desde el balcón, promete que serán atendidas las familias y desaparecerán los restos del *Machichaco*, que aún siguen ofreciendo peligro en el muelle de Maliaño... pero las gentes gritaban: ¡No queremos auxilio, queremos castigo para la Compañía Ibarra!

La excitación subió de punto, la guardia civil se preparó a cargar y, en la confusión, una mujer y dos niñas cayeron al agua frente a la dársena, siendo salvadas desde un vapor. El pueblo intentó hacerse de armas asaltando el kiosko de la plaza de la Libertad, que se hallaba defendido por guardias civiles, desistiendo de sus propósitos.

(*El Aviso*, 22-III-1894.)

LOS MAS SENSATOS HICIERON ESTOS COMENTARIOS

En la primera explosión, el 3 de noviembre, hubo víctimas porque se ocultó la verdad.

En la segunda explosión, el 20 de marzo, también las hubo porque en varios pronósticos, la ciencia oficial se engañó a sí misma. Los técnicos nombrados por el gobierno hablaron mucho, dictaminaron atrocemente, conferenciaron sin darse reposo y... la dinamita estalló cuando quiso.

(*El Correo de Cantabria*, 3-XI-1899.)

Por la noche se restablece la tranquilidad, con la promesa de Sagasta de exigir responsabilida-

des, pero desde el 3 de noviembre nadie ha sido procesado y el artículo 586 del código de comercio dice: "El propietario y naviero del buque serán civilmente responsables de los actos del capitán"; y el artículo 16: "Los buques con cargamento de pólvora, dinamita, etc., sólo podrán fondear en la Magdalena o al final de Maliaño, y los que tuvieran más de diez kilos lo depositarán en buque fondeado en el puerto.

(*El Correo de Cantabria*, 22-III-1894.)

El 25 de marzo, reunidas las autoridades, acuerdan "nuevamente" la voladura de los "nuevos" restos del *Machichaco*, una vez tomadas las medidas de precaución.

La casa Ibarra, según se deja decir por boca impresa de la *Correspondencia de España*, suprimirá la escala de Santander en vista de que "los han apedreado". (*El Correo de Cantabria*, 25-III-1894.)

Al llegar a este punto de nuestro escrito sobre el *Machichaco*, resulta grata misión dedicar unas líneas para desmentir las inculpaciones mal documentadas o engañosas convertidas por el transcurso de los años en leyenda, que acusaban al capitán y al representante de la compañía Ibarra, como participantes en un contrabando de dinamita, basándose en que el número de cajas encontradas en las bodegas ascendía por una gran cantidad al cupo destinado a Santander, todo ello legal, puesto que lo dedicado a otros puertos no se hacía constar en el manifiesto de carga individual para cada uno de ellos.

Reivindicar la memoria de aquellos dos muertos víctimas por el accidente y de la maledicencia, fue causa emprendida en 1963 por un noble de-

fensor de la justicia, persona muy documentada con amplios estudios de investigación y muchos más méritos que le prestigian.

Don Rafael González Echegaray, en su libro *Naufragios en la costa cantábrica*, capítulo del *Machichaco* "Paz a los muertos", página 381 y siguientes, deja bien probada su inocencia respecto a dicha inculpación.

TERCERA EXPLOSION: 30 DE MARZO DE 1894 (VOLADURA DE LOS SEGUNDOS RESTOS)

Para esta programada tercera voladura de los segundos restos del *Cabo Machichaco*, llega a Santander el cañonero *Cóndor*, que servirá de parque flotante para alejar todo riesgo.

Como medida de precaución, el gobernador pide tiendas de campaña para alojar a las familias que salgan de la ciudad el día de la voladura.

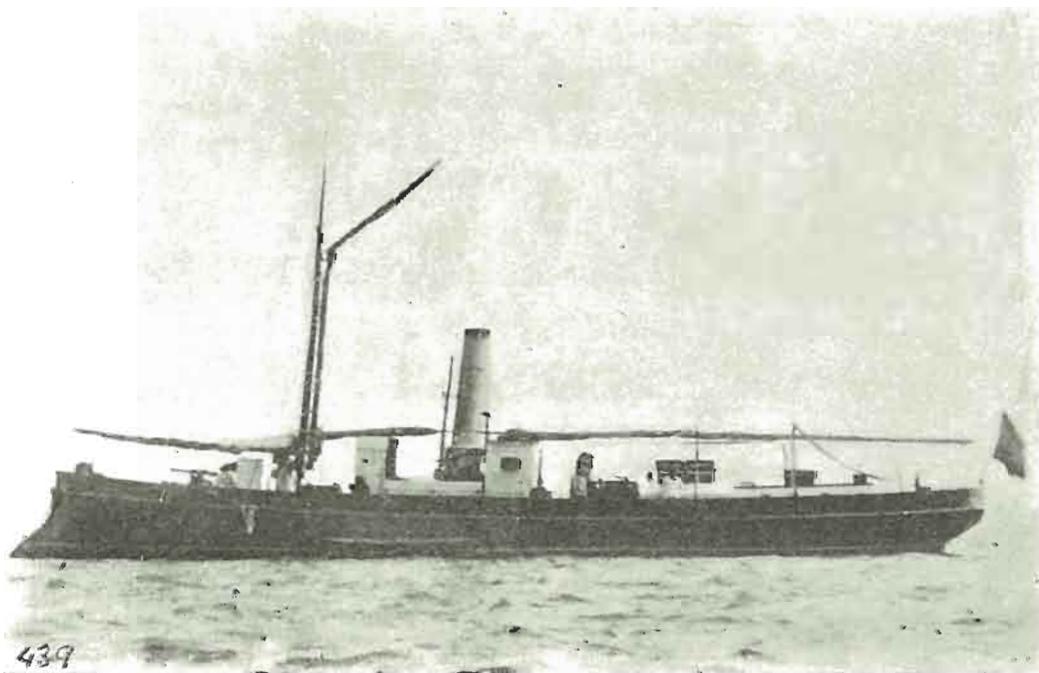
A los presos en ese día, dada la proximidad de la cárcel Santa María Egipciaca, se pensó en que ocuparan un vapor *Corconera*, desistiendo más tarde en vista de ciertos inconvenientes y serán transportados a la plaza de toros bajo la custodia de la guardia civil.

(*El Correo de Cantabria*, 25 y 29-III-1894.)

VISPERA: 29 DE MARZO

Santander ha comenzado a desalojar las casas para ausentarse hasta el final de la operación.

Los carros, antes para transportar mercancías en los muelles, circulan día y noche llevando personas y enseres a los pueblos cercanos. Sólo



El cañonero *Cóndor*.

quedan los que cuidan de enfermos y algunos trabajadores que esperan a última hora para alejarse del supuesto peligro.

En los comercios no se ha verificado venta alguna, o mínimas los más agraciados. Las panaderas vuelven con sus cargas porque los clientes abandonaron la morada ;los puestos de verduras, desaparecidos; las lecheras no llegaron a la ciudad, pues lo repartieron en los pueblos cercanos atestados de gentes, y son muchas las quejas por los abusos de los vendedores, que han hecho pagar a buen precio carnes y huevos, elevándose el costo de éstos a dos pesetas la docena.

Este es el cuadro que presentaba Santander, de tristeza y ruina.

URGE LA VOLADURA

Momentos antes las embarcaciones, por orden de la autoridad, se retirarán a cuatrocientos metros del muelle donde se encuentran los restos del vapor siniestrado.

Se han dejado instalados en estado de alerta cuatro casas de socorro en distintos puntos de la población.

Al amanecer, comenzó la evacuación de los ciudadanos a lugares lejanos. A las ocho de la mañana quedó desalojada por completo y parecía más bien "la bíblica ciudad de los muertos".

Las operaciones se dirigen desde el *Cóndor* en dos etapas: el día 30 se verifican seis descar-



438

Las autoridades, para demostrar públicamente que no existe peligro, por la nueva explosión, que efectúe el «Condor», lo presencian desde el muelle de «La Corconera».



437

Algunos santanderinos menos atemorizados que no salieron de la ciudad no quieren perderse el espectáculo, pero con exagerada 'prudencia' se sitúan en los acantilados de la lejana Magdalena.

gas con excelentes resultados y al día siguiente, 31 se colocan veintiún torpedos alrededor del barco hundido.

A las nueve y media, se oye un toque de corneta, acto seguido una explosión a la que seguirán otras varias detonaciones muy distanciadas durante el transcurso del día.

A las cinco, el corneta toca "diana" y las campanas de la catedral fueron echadas al vuelo con el acompañamiento de "orquestas parroquiales" en señal de regreso a los hogares.

Los presos también lo hicieron con gran sentimiento hacia el inmundo luponar, vergüenza de Santander, llamado para más escarnio "Santa María Egipciaca"... y el *Cóndor*, como no tenía más cañonazos que disparar, optó por marchar el diez de abril por finalizar su "misión cumplida".

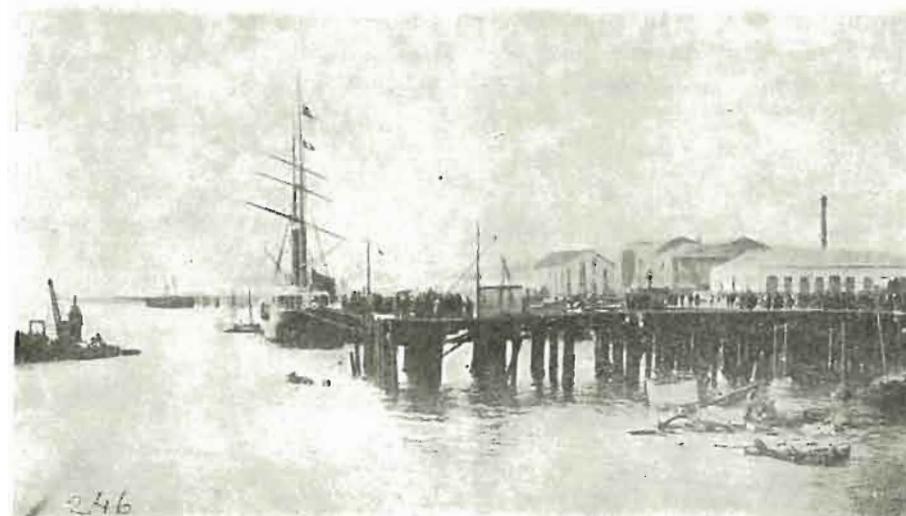
(*El Correo de Cantabria y El Aviso*, 31-III y 1-IV-1894).

A mediados de año, la compañía Ibarra, para llegar a la más pronta recuperación amistosa con la Montaña, concedió a un querido y prestigioso

A primeros del año 1895, después de tanta demora, se concedió la contrata de la extracción de estos "terceros restos" a un buzo de Cartagena, llamado Francisco Hernández Castillo, que comenzó por construir un barracón frente al lugar de la catástrofe para depósito de materiales, por lo que el "hombre de las machinas" auguró: ¡trabajo para largo tiempo!... A fines de julio seguían las extracciones y entre éstas, las calderas de acero, que pesaban veintidós toneladas, y el timón de la lanchita *Julieta* de las obras del puerto. Se dio por terminada la operación a fines de año, pero al comenzar las obras de arreglo de los muelles, se descubrió un pequeño olvido del buzo-contratista: ¡la quilla del *Machichaco*!

(*El Correo de Cantabria*, 1-I, 15-VII, 23-VIII-1895.)

En este año 1895 el ayuntamiento aprobó el contrato con el escultor señor Folgueras, para la construcción de una estatua de bronce que habría de colocarse en el monumento erigido a la memoria de las víctimas de las explosiones. El precio



Después de la voladura efectuada por el *Cóndor*, continúa por segunda vez en la superficie del mar, sobre los escombros, la insumergible rueda de la bomba del aire.

246

santanderino el cargo de representante en la plaza.

Se llamaba don Enrique Plasencia Bohigas, que a su vez otorgó poder general a su sobrino, el representante de La Corconera, don Enrique Gutiérrez Colomer, logrando llevar a cabo, en el transcurso del tiempo, una labor provechosa de comprensión entre las distintas partes enfrentadas. (*El Aviso*, 7-XII-1893, y *El Correo de Cantabria*, 15-VIII-1894.)

PERO... ¿SE ACABÓ EL MACHICHACO?

Santander tendría que sufrir durante muchos meses la presencia de los "terceros restos", que inutilizaban aquel muelle.

acordado por aquella obra de arte fueron doce mil pesetas.

(*El Correo de Cantabria*, 27-I-1895.)

Al año siguiente, el 5 de octubre de 1896, se colocó la figura en el monumento bajo la dirección del arquitecto municipal señor Lavín y del pintor Pacheco, dejándola cubierta hasta el 3 de noviembre, en que fue inaugurada con la asistencia de autoridades y bomberos municipales, seguidos por el público. A las cinco de la tarde se rezó un responso, partiendo la comitiva desde la catedral.

(*El Correo de Cantabria*, 5-X-1896.)

La figura simboliza a la ciudad de Santander por medio de una matrona inclinada hacia la cruz, con una corona de siemprevivas en la mano, hallándose el otro brazo apoyado sobre el escudo de la ciudad.

(*Boletín de Comercio*, 12-III-1896.)

Respecto a la situación económica de las viudas, dos años después de la segunda explosión (1896), a nuestro representante en cortes, don Emilio Alvear, le ha sido prometido que será firmada "inmediatamente" la concesión de las pensiones. Pero faltaban algunos trámites, luego algunas firmas y pasan dos años más (1898), por lo que las viudas de las víctimas del *Machichaco* visitaron al presidente de la cámara de comercio y al alcalde para exponerles: "Que todavía no han empezado a cobrar las modestas pensiones que les fueron concedidas."

¡ Van transcurridos casi cinco años desde que falta el sostén familiar!

Por fin, a los seis meses de esta última gestión, cobrarán "siete de las viudas". El resto de aspirantes... ¡ No figuran en la lista de pago!

(*El Correo de Cantabria*, 1-I-1896, 18-III y 21-IX-1898.)

Los cargos delictivos o responsabilidades en que pudieran haber incurrido algunas personas quedaron resueltas al recibirse a principios de junio de 1896, en la comandancia de marina, la sumaria ya terminada acerca de la explosión, por la que el tribunal de marina dictó un auto sobreseyendo en definitiva la causa.

Aparte de esta sentencia, a fines de diciembre

continuaba el pleito de La Unión y El Fénix español y otras compañías de seguros contra la casa Ibarra por los daños causados.

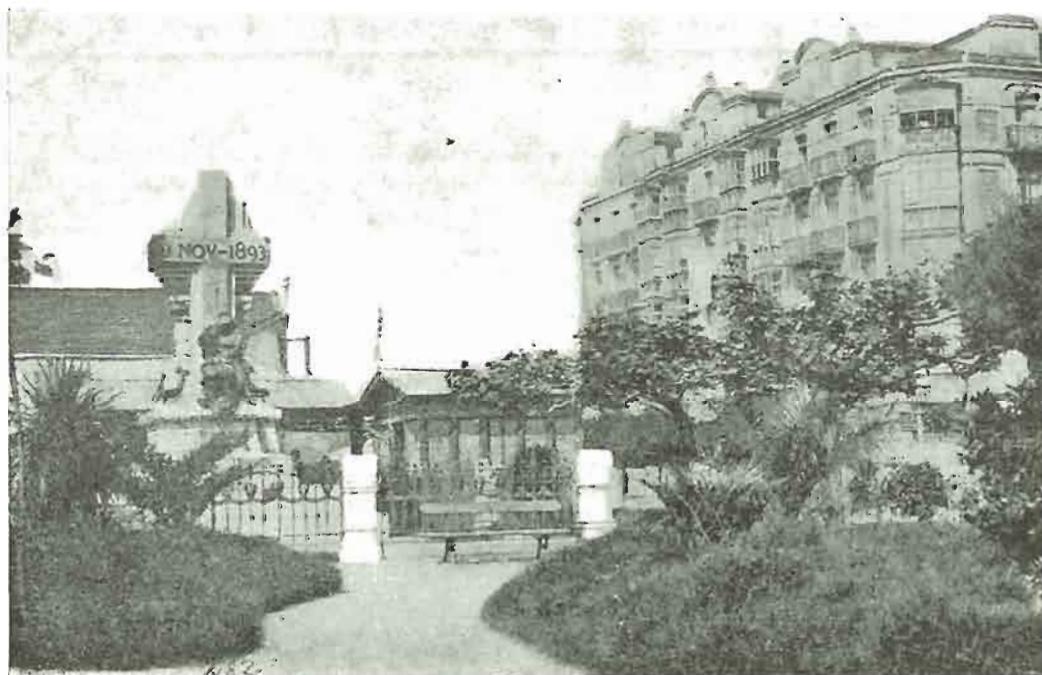
Esta gran tragedia despierta en las nuevas generaciones curiosidad por conocerla, más un recuerdo de condolencia por las víctimas, que sigue sostenido en la ciudad gracias a la presencia de este monumento, donde todos los años renuevan su ofrenda, perfumándole con ramos de flores, los románticos que se llaman "la peña del *Machichaco*".

EL PANTEON DE LINAZASORO

Don Marcos Linazasoro, el popular poeta, versificó sobre las lápidas de un dibujado epitafio, una loa a cada víctima del *Machichaco*.

Este documento fue muy solicitado por los coleccionistas y en la actualidad son muy escasos los ejemplares que pueden ser adquiridos por algún afortunado.

El documento, tan desconocido para muchos, se ha reproducido para que los ahora agraciados coleccionistas puedan conservarle, bien trasladado al marco correspondiente o adosado y plegado al final de este libro en la situación actual.



Monumento a las víctimas.

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1894

LLEGA EL NUEVO INVENTO DEL FONOGRÁFOO AL PÚBLICO SANTANDERINO

En el local que antiguamente ocupó en la plaza Vieja, n.^o 2, la farmacia del señor Vega, se establece la “Compañía de Exhibición Fonográfica de Edison”, en un salón elegantemente decorado para que pueda tomar *decoroso asiento* la más aristocrática dama.

“Los tubos del mencionado aparato recogen cuantos sonidos se producen a la boca de una bocina y los conserva y repite fielmente cuantas veces se quiera sin que el transcurso de los años lo haga desaparecer.

Los aficionados a la buena música oirán con sumo agrado algunas obras musicales de mérito universal, recogidas de grandes orquestas de los Estados Unidos.

Pueden estar oyendo cómodamente veinticinco personas en cada sesión.

También el fonógrafo recita con perfecta entonación los notables trabajos literarios que se le comuniquen.

La empresa fija el precio de una peseta por cada hora de audición.

Como se trata de un invento curiosísimo que tanto ha dado que decir en el *mundo civilizado*, es de suponer un felicísimo éxito.”

(*El Correo de Cantabria*, 26-I-1894.)

A TODO GAS

Comienza en el Sardinero las obras para la instalación del alumbrado de gas a domicilio, siendo por cuenta de la empresa la tubería.

Se aseguraba que para el próximo verano todos los edificios estarán iluminados con gas.

(*El Correo de Cantabria*, 7-III-1894.)

LAS BERNARDAS, COMUNIDAD RELIGIOSA DE MIRANDA

Llegaron a esta ciudad el 11 de abril la comunidad de religiosas cistercienses de San Bernardo, para ocupar el ex convento de carmelitas de Miranda.

Se había restaurado últimamente el edificio, donde recibirán las niñas pobres una esmerada educación.

(*El Correo de Cantabria*, 13-IV-1894.)

LA SOMBRERERA DE GANDARILLAS

El alcalde anuncia para el día 12 de junio la subasta para la construcción de dos torres-depósito para agua a los lados de la estación del ferrocarril de Gandarillas, en el Sardinero, con un presupuesto de 2.737 pesetas con 12 céntimos.

Esta es la medida previa para el derribo de la célebre y antiestética “sombrerera de don Santos”, en la que se abastecían las máquinas del líquido elemento.

Por tan señalada “mejora”, acompañamos en el sentimiento a su infatigable “cantor”, José Estrañi, por merma del material pacotillero.

(Falló el pronóstico, y Estrañi seguirá “pacotilleando” de tan criticada sombrerera situada en frente de la alameda de la Caña hasta abril de 1899, derribada por la compañía belga, compradora el año anterior del ferrocarril de Gandarillas.)

(*El Correo de Cantabria*, 24-IV, 25-V-1894 y 4-VI-1899.)

SANATORIO DE MADRAZO EN VEGA DE PAS

Construído por el doctor don Enrique Diego Madrazo, es inaugurado este sanatorio quirúrgico el día 20 de agosto.

El edificio es cuadrangular y la entrada principal, por el norte.

Tiene destinada una cama de operaciones únicamente para los enfermos que lleven heridas supuradas.

En el segundo piso se encuentra la sala de operaciones y dos reservadas habitaciones para los operados graves, donde, según dice el señor Madrazo, se verificaba el "chocke traumático", es decir, "que a las veinticuatro horas de estar el paciente en esa habitación o sale para el cementerio o pasa a la sala de enfermos".

En todas las habitaciones se ha instalado un magnífico lavabo con dos grifos, uno para el agua caliente y otro para la fría, el retrete "el enemigo de Madrazo" (así le llama don Enrique) está en excelentes condiciones imposibles del desarrollo de gérmenes.

Los tabiques son forrados con tela impermeable y el suelo, de corcho; éste será lavado todos los días y las paredes, dos veces a la semana.

Para la asistencia de los enfermos hay tres enfermeras, que son tres hermosas pasiegas escogidas por el doctor Madrazo entre las naturales del país.

Asistieron los señores médicos Martínez Conde, Riva Herrán, Santiuste, Saráchaga y Nieto, y, entre otros, el general Martínez Campos.

(*El Correo de Cantabria*, 22-VIII-1894.)

RESTAURANTE "CANTABRICO" Y CONFITERIA "LA DESEADA"

En el mes de julio se celebraba el almuerzo inaugural del nuevo "restaurant" Cantábrico, ocupando durante muchos años los bajos del palacio de Macho. Unos días antes, por si faltaba el postre, abría sus puertas al público el obrador y confitería La Deseada, en la calle de Santa Clara, número 7, propiedad de los acreditados dueños del establecimiento de ultramarinos del mismo nombre comercial señores Sánchez y García, y por su situación próxima al instituto de enseñanza media, fueron asiduos clientes muchos golosos estudiantes que hoy figuran entre los más destacados personajes ilustres de las páginas de la historia santanderina.

(*Correo de Cantabria*, 20-VI y 6-VII-1894.)

LAS ELECCIONES PARA DIPUTADOS PROVINCIALES

Dieron este resultado en la capital para los que salieron elegidos:

Don Tomás Agüero Tagle	4.113	votos.
Don Créspulo Ordóñez Abadía..	3.782	"
Don José Suárez Quirós	3.006	"
Don Fernando Lavín Casalis ...	2.956	"

Con motivo de su triunfo en representación de los federales, fue ofrecido un homenaje en el Sardinero al diputado electo don José Suárez Quirós.

(*El Aviso*, 11-IX-1894.)

TRANVIA URBANO

1894

LAS CUENTAS CLARAS

El gerente de la empresa remite al gobierno civil, para que se eleven a la superioridad, el balance y cuentas correspondientes al ejercicio de 1893.
(El Correo de Cantabria, 23-IV-1894.)

ORDEN DEL AYUNTAMIENTO :

“HAGAN EL FAVOR DE CORRER LA VIA”

El ayuntamiento acuerda ensanchar la calle de San Fernando a los diez años transcurridos de su apertura.

Construída para dar paso al tranvía urbano, se ha quedado estrecha por imprevisión de los técnicos. El coste será de cincuenta mil pesetas.

Por ello, la compañía del tranvía se ve obligada a cambiar todas sus vías, desde Numancia a Cuatro Caminos, para dejar ancha acera y amplia carretera. Por el centro de ambas rodará el urbano con suelo adoquinado, como obliga la concesión.

(El Correo de Cantabria, 4-V-1894.)

LA ATMOSFERA, CONTAMINADA A LA ROMERIA DE LORETO EN TRANVIA

Hasta los topes, pegaditos como las galletas en lata. Y decía el reseñador: “Como la carretera estaba asquerosísima una constante nube de polvo se metía en los pulmones y envolvía a los romeros.”

Al regreso, avería con pieza de recambio. Cayó en el Muelle una de las mulas que arrastraban al coche tranvía y el animal fue alcanzado por las ruedas, rompiéndole la pata. Conducida en un ca-

rro al cocherón, fue reemplazada por otra de repuesto.
(El Correo de Cantabria, 6-VII-1894.)

NI PITOS NI CAMPANAS EN LOS TRANVIAS

Hubo un alcalde en años anteriores que ordenó el uso del “pito”. A otro presidente de la corporación no le agració el sonido, imponiendo el cambio por “campanas”. El actual representante del municipio pasa un oficio al tranvía urbano y demás empresas de trenes-tranvías (Pombo y Gandarillas) para que supriman las campanadas que molestan al vecindario y lo hagan con “bocinas”.

“Un grupo de jóvenes chirigoteros provistos de bocinas, pasearon por las calles de San Francisco y Correo haciéndolas sonar al unísono e inesperadamente, al paso de señoritas y señoritas, proporcionándolas la impresión correspondiente.”

Fue una lástima que a los chirigoteros no se les ocurriera suprimir el ensayo con el sexo débil y efectuarle con el señor alcalde a su salida del ayuntamiento, obsequiándole con un “fuerte bocinazo” y a resultas de las medidas a tomar por el homenajeado, hubieran podido comprobar si el efecto sonoro de las bocinas causó molestias al autor de la orden.
(El Aviso, 11-VIII-1894.)

PROLOGO DE UN PROXIMO LIO

La calle de Atarazanas resultaba ser uno de los más importantes puntos de entrada y salida de coches y carros. El desorden en la circulación, aumentado por los grupos de gentes que acuden a los dos mercados, situados unos enfrente del

otro, divididos o separados por la calzadas y por las muchas vendedoras ambulantes que se situaban en mitad de la vía del “urbano”, crea un continuo peligro a los peatones.

El ayuntamiento decide intervenir, dando como solución tirar uno de los mercados, destinado a la venta de frutas, adyacente a la calle de Colón, para trasladarle a otro lugar menos céntrico, dejando el solar para una “plazuela”.

Algunos técnicos opinaron que, si en vez de uno de los mercados se trasladaban los dos al lugar menos céntrico, el problema estaba resuelto. No prevaleció esta razonada proposición por intereses particulares, municipales o políticos y el ayuntamiento trata de resolverlo de distinta forma: obliga al tranvía urbano a suprimir el apartadero de Atarazanas y que prolongue su línea por las calles paralelas de Correo, Juan de Herrera y Colón a salir también al puente de Vargas. De esta forma llegarían los tranvías por Atarazanas y regresarían por las calles citadas, a Correo.

La idea podía ser también otra solución del problema y muy beneficiosa para el municipio, evitando los gastos de traslado del segundo mercado y cargando a la empresa del tranvía con los de prolongación de vías. Gastos que tendrá que sumar el Urbano a los habidos por el cambio, también obligado, del total de sus instalaciones a lo largo de la calle de San Fernando, con motivo de la reforma efectuada a principio de año por el ayuntamiento.

Como el tranvía urbano tenía legalmente a su favor todos los derechos a este apeadero, según consta en la concesión gubernamental y la razonable palabra “indemnización” resultaba no grata en la casa municipal, hubo alguien que propuso públicamente:

¡La alcaldada se impone! Todo por el progreso.
(*El Correo de Cantabria*, 19-XII-1894.)

Estamos en diciembre... llegará el próximo año y el tranvía tropezará con obstáculos para subir la cuesta de enero.

LA CORCONERA

1894

TRISTEZA EN LA MAGDALENA

En el cuadro de servicios de bahía de 1 de julio *La Corconera* efectúa seis viajes diarios al Astillero y cinco a Pedreña y Puntal.

(*El Correo de Cantabria*, 2-VI-1894.)

Respecto a la Magdalena, fallecido en 1891 el creador y animador de este lugar, don Felipe Quintana, marqués de Robrero ocurrió que a partir del verano en que tuvo lugar el triste acontecimiento, su playa balneario, el magnífico hotel y restaurant independiente, hasta entonces frecuentado por distinguidos personajes, comenzaron un período decadente, hasta el punto que aquella empresa de vapores viose obligada a disminuir los viajes hasta su magnífico desembarcadero flotante, quedando definitivamente suspendido el servicio regular en próximas temporadas.

(*El Atlántico*, 22-VI-1895.)

La triste realidad fue debida a que, a pesar del interés y capital invertido por don Felipe en su querida Magdalena, el público santanderino no correspondió a sus desvelos.

Al principio, por la constancia del marqués para atraer a las gentes proporcionando gratas atracciones: fuegos artificiales, conciertos de música, bailes de salón, piraguas de alquiler y hasta coches voladores, lograron un éxito esperanzador. Esto no tuvo continuidad y a finales de siglo aumentó aún más aquel retraimiento y declive por el suceso ocurrido en su Hotel Fonda entre los miembros de una conocida familia que allí veraneaba: resultó muerto un familiar del causante y siendo, durante el largo tiempo que duraron los trámites de investigación y juicio, la comidilla de la ciudad.

(*Boletín de Comercio*, 15-X-1898.)

(Por el tercer quinquenio del actual siglo, un voraz incendio destruye el balneario, iniciándose el fuego en un pequeño local cedido a los carabi-

neros de servicio para resguardarse de la intemperie y producido al desparramarse las pavesas de un brasero, al impulso de una fuerte corriente de aire en ausencia de aquéllos.

El hotel-restaurante fue dividido en viviendas y habitadas por familias de los propietarios señores de Quintana.

(Informe facilitado por los familiares de los fundadores, don Angel y don Cristián Gómez Acebo y Quintana.)

BARCOS DE GUERRA

Entran en el puerto los cruceros *Reina Mercedes* y *Alfonso XII* que fondean en la Magdalena y pozo de los Mártires.

La Corconera transporta a numerosos visitantes y, como siempre, se dispararon unas cuantas docenas de "cohetazos".

A las once de la noche, una comisión del club de regatas, a bordo de otro vaporcito, se dirigió hacia los cruceros, y en cada costado de éstos, el sexteto dirigido por el señor Vals, que acompañaba a los expedicionarios, los obsequió con dos brillantes serenatas.

Los jefes y oficiales correspondiendo a la atención, obsequiaron a bordo de sus barcos a comisionados y músicos, que regresaron en *Corconera* avanzada la madrugada.

(*El Correo de Cantabria*, 6-IX-1894.)

VISITA AL EX MINISTRO

Salieron en *Corconera* para Castro Urdiales los diputados Trápaga, Pellón, Torres, Orbe, Arredondo y Baldor y el senador Martínez Pacheco a visitar al ex ministro de Hacienda, don Manuel Eguilior.

(*El Correo de Cantabria*, 20-VII-1894.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1895

DEL ALTA A CABO MAYOR

La reina regente sancionó el día 4 de febrero una ley incluyendo en el plan de carreteras "una que, partiendo del paseo del Alta, pase por los hoteles del señor Aparicio en El Sardinero y concluya en el faro de Cabo Mayor".

(*El Correo de Cantabria*, 6-II-1895.)

DEJA DE LLAMARSE "VILLA DE TORRELAVEGA"

En febrero, merced a la exclusiva iniciativa del senador por esta provincia, don Modesto Martínez Pacheco, S. M. la reina ha firmado el decreto por el cual se concede el título de ciudad a la villa de Torrelavega.

(*El Atlántico*, 4-II-1895.)

FALLECE EL GENERAL DON JOSE GARCIA VELARDE

General de división, ex capitán general de Cataluña y de Valencia, cruz del mérito militar roja y de la de San Hermenegildo, comendador de la de Isabel la Católica, tres veces caballero de la de San Fernando, medalla de África y otras.

Casa mortuoria, en la de Santa Marta, del barrio de Peña Castillo.

Fue hijo de un pundonoroso militar que conoció los aciagos días de la postergación y el olvido en Cabezón de la Sal.

Corre por la península el fuego sagrado del patriotismo contra los infieles de África y acude a renovar los laureles de las armas españolas.

Después, la paz, y al cabo de años, retoña la guerra carlista.

Don José Velarde figuró en los partidos avanzados, por eso sufrió confinamiento y persecuciones.

Luego, en el seno de la familia, se dedicó por entero a ella, recordando sus desengaños, sin acribillaciones para nadie.

(*El Atlántico*, 1-II-1895.)

HA SALIDO "EL CANTABRICO"

El 5 de mayo aparece el primer número del nuevo periódico burocrático *El Cantábrico*, dirigido por el popular gacetillero don José Estrañi.

(*El Correo de Cantabria*, 5-V-1895.)

LA ALMOTACENIA DE PUERTO CHICO

Comenzaron las obras el año anterior y en este 1895 se inauguraba, pero según la opinión dada por el concejal señor Quintana sobre la nueva almotonacencia, es que resulta un local muy reducido por lo que no podrá verificarse allí el peso del pescado durante el verano.

Nueva y no vale, ¡cosas!...

(*El Correo de Cantabria*, 28-VI-1895.)

MAL DIA DE TOROS Y LEÑA

A pesar de la completa paralización de los negocios mercantiles que padecía Santander, el 21 de julio se vio la población atestada de gentes para saborear en la plaza de toros las proezas de Rafael II.

Los trenes de Solares, del Norte y *Corconeras* llegaban atestados de público.

Lo ocurrido en la plaza, según los críticos, "fue un camelo" de primer orden.

Dos toros al corral, el presidente señor Casanueva tuvo que abandonar la plaza después de afrontar serios y repetidos conflictos.

Al final, pelea general en el ruedo, siendo retirados otros dos... contendientes, heridos, aunque no graves.

El edificio sufrió desperfectos de consideración en sus partes de madera.

En la próxima corrida esperaba el público aficionado que *Reverte* les endulzara el amargor.

(*El Correo de Cantabria*, 22-VII-1895.)

Dice Pereda: "Pito era muy bruto y aconteció más de una vez ir yo muy descuidado y sentir a mi espalda un estampido feroz que me hacía dar dos vueltas en el aire. Era la espingarda del gaznápiro: un escopetón más viejo y remendado que el de Chisco, que había hecho una de las suyas. Pito no se cansaba en avisar a nadie ni en tomar la más leve precaución cuando una pieza se le ponía a tiro, es decir, en cuanto él le atisbaba, lo mismo en los aires que entre los matorros, aprovechando la sierra escampada, porque para un arma de las dimensiones de la suya y con la metra-



Fotografía de Pito Salces siendo anciano, en su casa de Reinosa.

PERSONAJE DE LA OBRA "PEÑAS ARRIBA",
QUE DON JOSE MARIA DE PEREDA
PUBLICO EN ESTE AÑO 1895

Pito Salces, de nombre Agapito, por mote "Chorcós", algo torpe de magín, buen cazador y muy largo de miembros, era hijo de un casero que en Reinosa tenía don Celso, el tío de Pereda.

Pito Salces y Chisco, criado de don José María, acompañaban a éste como guías en sus correñas cinegéticas por aquellos lugares.

lla de que la atascaba no había lejos ni cerca: se la echaba a la cara y por encima de un hombro mío o entre las piernas de Chisco, según lo pedía la situación, sin cansarse en decir "allá va eso", ¡puuum! Aquello parecía el fin del mundo. Los montes retemblaban y quedaba la pieza, no sólo muerta, sino hecha trizas, porque él no perdía golpe ni la pieza un solo gramo de la metralla del escopetón."

(*Obras de Pereda*, Ediciones Aguilar, S. A., Octava, 1965, t. II, p. 1.162.)

CIRCO ECUESTRE DEL REGANCHE

Al final de nuestro escrito sobre el baile campestre dimos la fecha de 1883 como presentación del proyecto para la construcción de un “circo” en el recinto del famoso baile.

(*El Correo de Cantabria*, 26-IX-1883.)

El primer pensamiento del club propietario era arrendar conjuntamente el local y parque, siendo por cuenta de la futura empresa la construcción del circo en lo que fue salón de baile, dejando intactos sus maravillosos jardines.

Entre varios solicitantes, hace gestiones una gran compañía circense que deseaba construir un circo de invierno.

(*El Eco de la Montaña*, 23-IX-1883.)

Al señor Corcho de la Vega (Domingo), fundador de los talleres metalúrgicos, se debió ofrecer su construcción, pues en unas declaraciones efectuadas pocos días antes de su inauguración, se lamentaba de que sus hijos (Lino y Leonardo) se hubieran sentido un tanto desanimados para levantarle.

(*Boletín de Comercio*, 26-II-1885.)

En vista de que los resultados con otros probables empresarios fueron negativos, un grupo de socios entusiastas acordaron llevar a cabo la construcción del circo en el lugar proyectado.

(*Boletín de Comercio*, 23-III-1885.)

La primera gran dificultad es la recaudación de fondos y don Alberto Gutiérrez Vélez, antiguo presidente de la sociedad, que ahora dirige el grupo renovador, requiere, entre otras muchas, la colaboración de su cuñado don Juan Gutiérrez Colomer, que en las empresas *La Corconera*, *Los Baños Flotantes* y otras, ya compartieron ambos familiares.

AÑO 1885

A fines de marzo se constituye esta nueva empresa arrendataria de los antiguos bailes campesinos y con gran actividad efectúa las obras del nuevo circo, inaugurándose el 27 de julio, a las cinco de la tarde, con el concierto dado por los señores intérpretes: Omeñaca, Lera, Segura, Requivila, Alegría y Pintado.

El local tiene un cupo de entrada para 1.200 espectadores, midiendo trece metros el diámetro de la pista. (*Boletín de Comercio*, 23-III y 28-VI-1885.)

Se establecieron los jueves como día de moda destinado al bello sexo, desfilando hasta fin de año variados números, entre ellos la notable compañía gimnástica, acrobática y cómica de Mr. Bell, con diecisiete artistas.

(*El Aviso*, 15 y 31-XII-1885.)

LA SOCIEDAD BENEFICA “TIENDA ASILO” SE FUNDÓ EN EL CIRCO ECUESTRE

A mediados de noviembre se celebra la reunión presidida por el alcalde y se aprobó el reglamento.

“Esta sociedad facilitará al jornalero un alimento sano y económico liberándole de la usura y moralizándole con el trato frecuente de personas ilustradas.”

Los socios abonarán al inscribirse veinticinco pesetas y queda nombrada la siguiente junta de gobierno:

Alberto Gutiérrez Vélez Dosal, Antonio de la Dehesa, José Suárez Quirós, José María González

Trevilla, Mario Martínez Peñalver y Alfredo de la Escalera.

Socios de alta inspección:

Señor obispo, gobernador civil, alcalde, Manuel de la Escalera y Leonardo G. Gutiérrez Colomer.

Socios protectores (primeros inscritos):

Señores Manuel Polanco, Leonardo Corcho, Juan Gutiérrez Colomer, Gregorio Mazarrasa, Enrique Menéndez Pelayo y Enrique G. G. Colomer.

En diciembre, varios jóvenes de la capital representan una función dramática a su beneficio.

(*El Aviso*, 17-XI y 15-XII-1885.)

(Esta sociedad benéfica se inauguró el 19 de julio de 1886 en un local de la zona nueva de Mallaño y por la módica cantidad de diez céntimos servía una comida, cuidadosamente condimentada, a todo solicitante, bien para comer en el establecimiento o para llevarla a otro lugar.

Al año siguiente, por especiales circunstancias, se hizo cargo de la "tienda asilo" la sociedad Amigos de los Pobres.)

(*El Correo de Cantabria*, 22-VII-1886.)

CIRCO DE GALLOS

En diciembre quedó instalada una pista de "quita y pon" para reñidero de gallos y se inaugura antes de fin de año con varias importantes peleas.

(*El Aviso*, 14-XI-1885.)

AÑO 1886

Siguen desfilando importantes compañías, entre ellas la del circo Price, alternando con bailes en los jardines, conciertos de música, peleas de gallos, reuniones políticas y de otros matices.

Entre los espectáculos de pista fue muy comentado el caso de la condesa Filomena que, según dice *El Aviso*, era hija de un conde, sobrina del cardenal Sforza y nacida en Ischia, isla cerca de Nápoles, en 1856.

Siendo jovencita, cuando perfeccionaba sus estudios en un centro cultural inglés, por su afición y grandes aptitudes "velocipédicas" convirtió su recreo en provechosa "carrera".

Venía precedida de gran fama, al parecer "buena", pero... ¡un solo día duró la actuación de la artista! Al siguiente, a la distinguida corredora velocípedica, los porteros, el representante de la empresa señor Monteiro de Carbalho, el inspector de orden público y un cabo de guardia municipal estacionados en la puerta del circo, impidieron su entrada. Rematando el acto de "despedida" las palabras del conserje "para hoy y para siempre".

Ella se enfadó mucho por la falta de "formalidad" de los empresarios, voceó en la prensa y amenazó con la presentación en los tribunales de justicia la reclamación de sus vulnerados derechos.

Algo grave debió ocurrir durante su primera noche de estancia en Santander...

(*El Aviso*, 5 y 26-I-1886.)

En los jardines del Reganche, durante el entreacto, los chismorreos se sucedían y aumentaban con la llegada de nuevos concurrentes. Unos hacen notar la ausencia del esposo de la artista, alguna jovencita elogia con picardía la buena presencia que tiene "un joven apoderado" y los más sabidos descubren un tercero en discordia, "pollo muy conocido, de fabricación casera".

Cada narrador movía el "trío de ases" al gusto de su lengua viperina, señalando la mayoría cierto escándalo ocurrido en el hotel de la ciudad, con intervención de las autoridades.

La verdad no se hizo pública. El caso quedó reducido a un mordaz cotilleo de "brujas" y la protagonista, en consonancia con esta apreciación, desapareció.

Como nunca falta un parche... la bella, atlética y "bien formada" mis Katarinodar, con los más arriesgados ejercicios en sus trapecios volantes, hace las delicias de los chicos... y los grandes contemplan de cerca con los prismáticos la armonía de sus movimientos gimnásticos.

(*El Atlántico*, 9-I-1886.)

LOS CONCIERTOS DE JUARRANZ

Entre las fiestas de sociedad que tuvieron lugar este año, fueron los conciertos de la banda militar de ingenieros zarpadores de Madrid, dirigida por el famoso profesor Juarranz, las que más atrajeron al público, admirado de su alta calidad.

Algunos veranos había tocado en San Sebastián; en este de 1886 fue contratado para animar el de Santander.

El día 3 de julio celebra el primer concierto en el *Circo Ecuestre del Reganche*, haciéndose rápidamente popular y admirado por todas las clases sociales.

(*El Atlántico*, 4-VII-1886.)

Las últimas reuniones musicales dadas en el Circo fueron el 14 de setiembre a beneficio de la sociedad Amigos de los Pobres y finalmente el día 16 con el concierto de despedida, agotándose, igualmente que en el anterior, las localidades, para las que se habían establecido los precios de diez pesetas platea, seis los palcos, dos el asiento y setenta y cinco céntimos general. A pesar del considerable número de señoras y señoritas, todas

fueron obsequiadas a la entrada con vistosos ramos de flores.

(*El Aviso*, 14, 16-IX-1886.)

De este concierto ha dejado referencia para la posteridad la pluma de José María Gutiérrez Calderón de Pereda en su escrito "Un concierto inolvidable" y entre otras dice: "Para las ocho y media de la noche se anunció el concierto; a esta hora estaban completamente llenos palcos, plateas, gradas, sillas que se colocaron en la pista y cuantos huecos o puertas pudiesen dar cabida a una persona. Allí estaba el público elegante que movía la almibarada pluma de Enrique Menéndez Pelayo (cronista de sociedad bajo el seudónimo de Casa Ajena). Aquel concierto reunió todas las características de un acontecimiento y de una apoteosis.

(*Ediciones Literarias Montañesas*, de Gutiérrez Calderón, p. 139, V-1935.)

Eduardo Juarranz, inspirado compositor, nació el 13 de octubre de 1844 en la capital de España. Su profesor fue Arrieta, obteniendo en 1871 el primer premio de composición. En 1877 era músico mayor de la banda militar de ingenieros, a la que hizo famosa, y entre sus obras la más popularizada, el pasodoble "La Giralda". Falleció en 1897.

(*Ya*, 23-XI-1969.)

COMO DESPEDIDA DEL AÑO, UN POETA
SE INSPIRA EN LA FRIA Y LLUVIOSA TARDE
DE DICIEMBRE, QUE OBLIGO A SUSPENDER
LA FUNCION DE LA NOCHE...

En el circo del Reganche setenta y ocho personas y media, es decir, un chico conté anoche cuando entraba a ver la función del circo, aunque después aumentaron los concurrentes al mismo. La función era de moda; los artistas, habilísimos; la gente, muy distinguida; las niñas, pensil divino de flores por lo preciosas; sus ojos, de hermoso brillo, su elegancia y donosura de corte santanderino; la velada, en fin, cual todas, y la noche con un frío tan incivil, que arrugaba la boca de basilisco de una suegra que a mi lado toteña huraña el hocico, como diciendo: ¡Te como si haces a la chica un guño!

(*El Aviso*, 11-XII-1886.)

AÑO 1887

Con grandes dificultades por su peso, que excede de las tres toneladas, se ha montado el acuario, donde se exhibe la "mujer pez".

(*El Aviso*, 22-I-1887.)

AÑO 1888

Por la pista del circo continúan desfilando notabilísimas atracciones: "el hombre proyectil", "el tirador de rifle" y su compañera", "la mujer serpiente", "el hombre mono", que siguen congregando numeroso público de Santander y de lejanos pueblos de la provincia.

(*El Correo de Cantabria*, 20-VII-1888.)

AÑO 1889

Durante los primeros meses, la empresa del Circo se limita a organizar bailes aprovechando sus jardines y pista. A principio de verano actúan los más célebres artistas que figuran en el Circo Price de París.

(*El Aviso*, 4-V y 9-VII-1889.)

Estos espectáculos alternaban con las peleas de gallos, que se daban siempre los domingos por las mañanas.

El 21 de abril se celebra un interesante desafío entre las galleras de Bilbao y Santander, en el que demostraron su sangre y su pureza las jacas respectivas.

El circo, punto de cita de los aficionados al "desangre", estaba de bote en bote; las localidades se cotizaron la víspera con 200 por 100 de recargo y el negocio redondo fue para el empresario de la valla.

Arrojaron al ruedo un giro de Bilbao y un gallino de Santander, apadrinados por un "andalús" de traje corto y un morenito de americana larga.

A los pocos momentos resulta borrado un ojo del claro y aparece la morcilla en el negro. El colorado persigue al andarín, mas queda cegado y pierde la pelea.

Así pasan las demás engarras, pero la suerte la habían cogido por los pelos los santanderinos. No hubo música, ni cohetes, pero, en cambio, corrió el dinero como agua, suponiendo que se cruzaron aquella mañana en el Circo Ecuestre unas 30.000 pesetas.

Los "peleadores" bilbaínos no se conformaron con la pérdida y pidieron revancha que es concedida con la condición de celebrarse en este reñidero y añadía un chusco de los asistentes: y de que no traigan un gallo famoso, ¡el de Morón!

(*El Aviso*, 23-IV-1889.)



Pelea de gallos.
El árbitro-presidente, representantes de los equipos «galleros» y los «hinchas», presenciando la lucha.

AÑO 1890

En el Circo se celebra un mítin dado por los republicanos Nicolás Salmerón y Rafael Cervera, disidentes del partido progresista; a continuación se sirve el banquete al precio de “dos pesetas con cincuenta céntimos el cubierto” y al fin, los consabidos discursos, terminando el Señor Salmerón diciendo:

“La república es obra de amor, además de justicia, y une a los hombres en sentimiento religioso.”

(*El Aviso* y *El Atlántico*, 28-IX-1890.)

La instalación del reñidero de gallos en el Circo Ecuestre no reunía condiciones para este espectáculo: la visibilidad desde los bancos resultaba poco precisa, siendo indispensable que desde las gradas se dominen las alternativas de lucha en la pequeña pista.

La competencia puso fin a este inconveniente con la construcción de un nuevo “circo de gallos”, según proyecto del arquitecto señor Torriente que se inaugura en la calle de Padilla el día 2 de febrero con varias riñas entre las mejores galleras.

(*El Aviso*, 6-IV-1889, y *Boletín de Comercio*, 1-II-1890.)

Por el circo ecuestre el desfile de artistas durante este año fueron, entre otros, el ilusionista doctor Nicolay, compañía de Arabes, Miss Leona, compañía de equilibristas con cuadros vivos, y “un asalto de armas”. (El *Aviso*, 24-VII-1890.)

AÑO 1891

Con un concierto bucal e instrumental, con asistencia de Sagasta y Maura y algunas medianías de

artistas en acrobacia, malabares “los indios bravos” y asalto armado por el profesor Garnier, transcurre el año con franca baja de calidades en las actuaciones que repercuten directamente en el retramiento público.

(*El Atlántico*, 13-IV-1891, y *El Aviso*, 1-IX y 13-X-1891).

Entre los componentes de la empresa existen disidencias que se solucionan provisionalmente separándose los descontentos y formándose otra nueva en el mes de enero, con el nombramiento del señor Bohigas, concediéndole plenas atribuciones con el cargo de “empresario”. (*El Aviso*, 15-VIII-1891.)

El politiqueo también hizo acto de presencia en el Circo esta temporada. En marzo se celebró una reunión de los republicanos progresistas acordándose designar candidato para las elecciones municipales.

(*El Atlántico*, 31-III-1891.)

AÑO 1892

Por los números tan flojos para amenizar el espectáculo de “Estudiantes Pignatelli”, concierto por la “Orquesta húngara”, y otros parecidos, más bien parece que el amplio nombramiento dado al señor Bohigas es paso preparativo para su liquidación.

(*El Correo de Cantabria*, 30-III-1892.)

Entre las reuniones celebradas en el Circo, recordamos una política, en el mes de mayo, para celebrar una polémica acerca del socialismo entre el “compañero” Pablo Iglesias con el director de *La Voz Montañesa*, don Antonio María Coll y Puig.

(*El Aviso*, 10-V-1892, y *El Correo de Cantabria*, 11-V-1892.)

En pleno declive, se firma un contrato con la Sociedad de Bailes "El Edén", que coloca un gran tablado en la pista, asistiendo a la inauguración el gobernador.

(*El Aviso*, 6-IX-1892.)

AÑO 1893. DECADENCIA DEL CIRCO

A principios de año se reunieron los partidos republicanos para proceder a la elección de candidatos para diputados a Cortes.

Presidía la mesa don José Suárez Quirós Díaz, que después de un breve discurso consultó a los allí congregados si debía irse a la lucha y, si en caso afirmativo y para apreciar hasta dónde llegaban las fuerzas y el vigor de las ideas republicanas, se votaría candidatura cerrada, excluyendo por tanto todo voto para los candidatos monárquicos.

En la votación fueron elegidos el general Vellarde y don Ernesto Ruiz Huidobro, que formarán la candidatura cerrada. (*El Aviso*, 11-II-1893.)

En el Circo ya no se anuncian espectáculos en esta temporada; sólo alguna otra junta, la de panaderos, Liga de Contribuyentes y por si es poco fea la situación económica, su estado de conservación debe ir a la par, según noticias de *El Aviso*, en octubre: "En breve quedarán terminadas las obras de reparación ordenadas por el gobernador civil."

(*El Aviso*, 30-VI y 17-X-1893.)

AÑO 1894

Las insuperables exigencias de "divos" y "estrellas" y los altos precios exigidos por los representantes de las "buenas" compañías de circo, habían rebasado las posibilidades económicas de contratación por parte de la empresa del Circo Ecuestre del Reganche, dando lugar al ocaso de este espectáculo por la poca asistencia de público cuando la presentación de aquellas compañías obligaban a un mayor recargo en el precio de las entradas.

El señor Bohigas cumplió el obligado trámite final del Circo Ecuestre. Las sillas de pista y asientos fueron vendidos para un nuevo circo próximo a inauguración en otra población y con la llamada al "todo lo compro", para que llevara lo aprovechable dio por terminadas sus gestiones.

AÑO 1895. ULTIMO BAILE CAMPESTRE EN EL REGANCHE

El 25 de julio se celebra en el parque del Circo un baile a beneficio de los bomberos voluntarios, organizado por su jefe el comandante de Estado Mayor, D. Luis Torres Quevedo, para que sirva también de recuerdo grato a los mayores y de diversión para los jóvenes.

Los jardines del antiguo Salón de Bailes de Campo, iluminados con grandes focos de luz eléctrica, presentaban deslumbrante y encantador aspecto. Por sus paseos, añorando fechas que fueron notorias y felices, conversan "los talludos", mientras que las parejas jóvenes buscan refugio de los molestos haces de luz, que tanto dañan a los órganos oculares, resguardándose en el "corro" de la rosaleda, donde Cupido, oculto en el follaje, dispara el dardo que dejará incurable huella en muchos de aquellos bailarines.

Decía el cronista. "La velada pudo calificarse de fantástica y digan los conocedores si en efecto nunca fantaseó la imaginación tanto como anoche con la realidad." "Nosotros vimos a las señoras y señoritas:

Amparo y Consuelo Illera, Sara Vial, Mariana Gutiérrez Colomer, Teresa Arrarte, María, Matilde y Juanita Mansilla, Eulogia, Marina y Carmen Dosal, Luisa Gómez Acebo, Casimira Marañón, Amalia Faci, Paca, María, Valentina y Jesusa Gandlerillas, Jesusa Abarca, Aurora Corral y más... y más.

Con la ausencia de estas jovencitas y sus familiares a las once y media de la noche, terminó la inolvidable fiesta.

(*El Correo de Cantabria*, 26-VII-1895.)

Un poco rezagado quedó en el Baile Campestre, ahora jardines del Circo Ecuestre el joven "Cupido", pero convencido de que este lugar ya no era aprovechable para practicar sus actividades como "agente de colocaciones amorosas", montó sobre el hombro su aljaba, y moviendo las alas, partió hacia otros centros de reunión en busca de trabajo.

"REQUIEM"

13 de julio de 1896.

"El área que ocupó el Circo ecuestre en los jardines del Reganche, se está arreglando para celebrar los partidos de bolos programados por el ayuntamiento." (*El Correo de Cantabria*, 13-VIII-1896.)

TRANVIA URBANO

1895

BELICISMO EN LA CALLE DE ATARAZANAS
UNA POR UN BANDO Y OTRA POR EL CONTRARIO

Un carretero se encontraba en la calle de Atarazanas al pie de unas obras, interceptando el raíl del tranvía urbano, negándose a su retirada para que éste pasase. Y tal fue su obstrucción que hubieron de apearse los viajeros y seguir a pie su camino.

(*El Atlántico*, 14-II-1895.)

AL POCO TIEMPO OCURRIA QUE...

el conductor del tranvía n. 1 amenazó e insultó al guardia de servicio en el mismo lugar de la calle de Atarazanas y a los jornaleros del ayuntamiento que trabajaban en las obras de la citada calle y se negó después a dar su nombre y apellidos.

(*El Atlántico*, 28-IV-1895.)

Estos fueron los primeros síntomas de violencia, resultado de la discordia nacida el año anterior a causa del proyecto del ayuntamiento para mejora de la circulación en la calle de Atarazanas, en cuyo plano suprimía el apartadero del tranvía urbano, obligando a la empresa a una ampliación de la línea por otras calles, además de la ya establecida en la citada Atarazanas.

SE CUMPLE EL VATICINIO DE LA ALCALDADA

La prensa aboga por un arbitraje de personas idóneas que pusieran a salvo las exigencias del servicio público y los intereses y derechos, no revocados, del Tranvía Urbano que como final debía ser

una subvención en los gastos que origine el traslado de su apeadero. Por estas discutidas apreciaciones se crearon dos bandos: el de "legalistas", por el tranvía y "progresistas", por el ayuntamiento.

Este creyó más práctico retirar las vías "por las buenas" y a la una de la tarde de un día de mayo, una numerosa cuadrilla de obreros municipales destrozó, en un cuarto de hora escaso, la vía que era utilizada para apartadero en aquella calle.

Los representantes de la empresa se presentaron con el notario don Máximo Solano Vial en el sitio de la ocurrencia para protestar acta del suceso. Numerosas personas se agrupaban para curiosear y no pocos agentes de la autoridad vigilaban aquellos sitios ante el temor de que surgieran serios conflictos.

(*El Correo de Cantabria*, 17 y 20-V-1895.)

AL DIA SIGUIENTE DESCARRILA
EL TRANVÍA URBANO

El parte dado por el guardia en el principal dice:

"A las dos cuarenta y cinco minutos de la tarde de hoy, hallándome prestando servicio de vigilancia en la calle de Atarazanas, esquina a la de Lealtad, observé que el coche n. 10 del tranvía urbano que pasaba hacia la Alameda, guiado por el cochero Felipe González Helguera y a cargo del conductor José Villanueva San Juan descarriló indebidamente a la entrada del cruce, pudiendo considerarse intencional este accidente, pues ya sabían el conductor y el cochero que se había levantado el resto de dicho cruce, y los dueños de la vía, don Leonardo Gutiérrez Colomer y su hermano (don

Enrique) con el notario don Máximo Solano Vial, se hallaban en el mismo punto, a la puerta del establecimiento de los señores de Ortiz y Tejada, (sastrería); confirmado esta aseveración don Rafael Martín, don Antonio F. Castañeda y don Aníbal Colongues, que iban en el coche del arquitecto municipal señor Lavín, que aseguran haber visto la aguja puesta en disposición de poder pasar por la vía sin accidente alguno."

El descarrilamiento se había afectuado en la aguja de la línea destruída frente a la sastrería de Ortiz.

En este establecimiento se instaló de improviso el cuartel general. Allí se metieron representantes de ambas partes contendientes, notario, periodistas, amigos y contertulios del industrial, cruzándose algunas palabras un tanto duras entre el señor Colongues y el señor Solano; hasta que llegado el señor alcalde y viendo obstruido el tránsito de carruajes por el descarrilamiento del tranvía, se dirigió a su director, don Leonardo Gutiérrez Colomer, haciendo responsable de lo que ocurriera, dictando a continuación energicas disposiciones para regularizar el paso de vehículos y el de numerosos grupos que no dejaban circular a las gentes, únicamente los más decididos y en número considerable lo efectuaban atravesando por dicha sastrería de Ortiz y Tejada.

A todo esto, en su interior ó cuartel-general, se vertieron frases altisonantes entre ambas partes, protestas, cuestiones de derecho y asomos de lances personales.

Después siguió la discusión durante un buen rato hasta que, para evitar mayores males, se encarriló el tranvía y siguieron su camino él y los otros cinco que estaban detenidos. Uno de ellos, el que traía la correspondencia del tren correo para evitar su retraso, en vista de que el conflicto parecía no resolverse, fue desalojado de esta documentación postal y trasladada a otro coche libre del entorpecimiento.

El señor Solano levantó acta notarial del hecho por orden de la empresa y por parte de ésta, el señor Colomer ha restablecido la circulación con un solo tranvía, cada dos horas durante los días que dure esta anormalidad, "para evitar descarrilamientos en la línea destruida.

(*El Atlántico*, 18-V-1895.)

RESPECTO AL SUceso COMENTABA "EL CORREO DE CANTABRIA"

Sentimos lo sucedido por tratarse de personas respetabilísimas las que extremaron las cosas y

todas ellas, en defensa de los intereses que representan, dignas de haber llegado a un acuerdo de conciliación.

No fue así y como resultado de haber roto la cuerda, desde este suceso por el corte de vía, el Tranvía Urbano ha reducido el servicio al mínimo que le autoriza la ley de concesión.

; Un coche cada dos horas!

Aún es tiempo de conciliar las tendencias de ayuntamiento y Tranvía Urbano con una razonada avenencia y con la idea de que viva una empresa fundada con capitales de la localidad, que arrastra ahora una existencia lánguida por las circunstancias especiales que atraviesa la nación y constituye durante el año el sostén de un buen número de familias.

(*El Correo de Cantabria*, 20-V-1895.)

OTRA VEZ A LOS CUATRO DIAS DESCARRILAMIENTO DEL TRANVIA

Por la tarde, en el mismo lugar que tanto dio que hablar días anteriores, descarrilaba el coche, número 1.

El conductor, Francisco Igareda, permaneció impasible sin tratar de encarrilarle nuevamente, por cuya razón el guardia de servicio le instó repetidas veces para que lo hiciera, pero no pudo conseguirlo. Por el contrario, el conductor le dijo: "Que no movería el coche hasta que llegara una persona a quien esperaba" y además: "Que estaba dispuesto a desenganchar las caballerías y marchar con ellas dejando el vehículo abandonado si le molestaba con su actitud."

Como el guardia y conductor hablaban en voz alta y no se había olvidado el espectáculo anterior, un buen número de personas rodeó al coche y a los interlocutores.

El concejal don Celestino de la Cagiga llegó oportunamente para evitar un conflicto serio obligando al conductor del tranvía a poner éste sobre los raíles.

Al llegar a este punto, hace el guardia la siguiente aclaración en el parte municipal:

"El individuo a quien esperaba el conductor debía ser el notario don Máximo Solano Vial, que al poco rato se presentó en aquel sitio para levantar acta."

En las sesiones del ayuntamiento celebradas después del suceso, no sale a relucir este conflicto en la prensa. Por lo tanto, debemos suponer que ambas partes están dispuestas a litigar y... doctores tiene las leyes que lo sabrán responder.

(*El Atlántico*, 21-V-1895.)

UN NUEVO IMPUESTO PARA "ENDULZAR" LA SITUACION

Transcurrida una pausa de dos meses, por acuerdo de la junta municipal se reclama al Tranvía Urbano abone al ayuntamiento: "Diez céntimos de peseta por metro de vía, a la semana."

No conforme la empresa con este elevado impuesto, después de los trámites de rigor, envía a la superioridad un recurso de alzada.

(*El Atlántico* y *El Correo de Cantabria*, 22-VII-1895.)

NUNCA MEJOR OCASION PARA SUPRIMIR LOS ATASCOS EN ATARAZANAS

El mercado de Atarazanas, que según acuerdo municipal debía permanecer prestando sus servicios públicos después de la proyectada demolición de su "compañero de enfrente", sufre en setiembre una inspección técnica, y declarado en peligroso estado de ruina, se ordena derribarle inmediatamente.

Con los dos mercados suprimidos ¡arreglado el problema de tránsito! Los vehículos de toda clase,

incluídos los tranvías, no encontrarán entorpecimientos a su paso por Atarazanas que será tan normal como otra calle cualquiera.

Pero... ¡Los intereses creados estaban vigilantes!

El ayuntamiento acuerda construir en su lugar otros dos nuevos.

(*El Correo de Cantabria*, 16-XII-1895.)

Y PARA MAYOR CIRCULACION

Como hasta ahora es la calle de Atarazanas la única entrada a la población, se estudia otra que partiendo de Peña Castillo, llegue a Santander por la zona de Maliaño.

(*El Correo de Cantabria*, 3-V-1895.)

PROLONGACION

A fines de año la empresa estudia la prolongación de la vía para ser pronto llevado a la práctica, desde Puerto Chico a Molnedo.

LA CORCONERA

1895

EL N.^o 6, "HERCULES" ABANDONA TEMPORALMENTE A SUS POLLUELOS

En el pasado diciembre fue alquilado a una empresa de Santoña para dedicarle a la pesca, a la que sigue ofreciendo este servicio.

En uno de estos días de enero tuvo ocasión de prestar a las lanchas de aquel puerto que ejercen la misma industria, una valiosa ayuda con motivo del último temporal y que fue la salvación de muchos pescadores, pues cuando el peligro comenzó, arreciando el viento huracanado, dicho *Corconera*, n.º 6, los fue recogiendo con rapidez, remolcándolos hasta sitio seguro.

Allí no encontró dicho vapor con su nueva actuación hostilidad alguna por parte de otros pescadores, como ocurrió en cierta ocasión en Santander; por el contrario, para que los conduzca a las playas de pesca, cada lancha le provee de un hombre para ayuda de su tripulación hasta el máximo número de seis, que es la precisa para estos menesteres.

(*El Atlántico*, 4-I-1895.)

SE INCENDIO...

el vapor *Rosario*, en el Sardinero, en la noche del 24 de abril y salvados sus tripulantes a la mañana siguiente, fue remolcado desde la playa hasta la dársena de la Ribera el casco flotante, dejándole atracado al muelle de Naos.

(*El Correo de Cantabria*, 26-IV-1895.)

¿NUEVOS SERVICIOS?

En mayo *La Corconera*, establece un transporte entre Requejada y la bonita playa de Suances, en

combinación con todos los trenes del ferrocarril Cantábrico.

El viaje de ida y vuelta "incluido también el billete del tren", no puede ser más económico. precio unificado: dos pesetas en primera y una peseta con cincuenta céntimos en segunda.

Se comenta en los centros marítimos que aquel nuevo servicio había sido montado por otra compañía particular, previa compra de algunos de sus vapores.

Lo cierto es que la empresa nunca vuelve a mencionar el éxito o fracaso de esta línea. Lo que hace suponer fue una venta "privada" para no disminuir su crédito. (*El Correo de Cantabria*, 6-V-1895.)

FUTUROS MARINEROS

En un *Corconera* salen fuera del puerto los estudiantes de la Escuela Naútica, con el profesor don Antonio del Campo, para hacer algunos estudios.

En vista del éxito conseguido, repitieron el viaje de prácticas hasta Castro Urdiales.

(*El Correo de Cantabria*, 13-V-1895.)

FECHA FINAL DEL SERVICIO REGULAR DE TRANSPORTES MARITIMOS ESTABLECIDOS ENTRE SANTANDER Y ASTILLERO POR LA EMPRESA "CORCONERA" DESDE EL AÑO 1877

Se establece en junio el siguiente cuadro:

Santander-Pedreña y Puntal: 6, 8 y 11 (mañana); 2, 3, y 5 (tarde).

Regreso: una hora después de la fijada, en su salida de Santander.

Al Astillero no se menciona en este cuadro, porque sólo en grandes acontecimientos o festividades se montaba algún servicio.

Al Cespedón no volvieron a subir con ningún motivo.
(El Atlántico, 22-VI-1895.)

A pesar del “anulado” pasaje con Astillero, la empresa, atendiendo algunas presiones particulares, trata de reanimarlo y para ello reanuda el envío de vapores restableciendo el servicio con este horario: 8 y 12 por las mañanas y 4 y 7 por las tardes.
(El Atlántico, 18-VII-1895.)

En octubre, al llegar el frío acompañado de lluvias, la mayoría de las gentes optan, como es lógico por el viaje en tren que es más confortable, y la olvidada *Corconera* queda obligada a señalar una fecha notoria de sus viajes marítimos con el siguiente comunicado de la Empresa:

“La Corconera desde el día 1.º de octubre ha suprimido definitivamente el servicio con Astillero.”
(El Correo de Cantabria, 1-X-1895.)

Con esta definitiva ausencia, hubo muchos comentarios por unos y añoranzas para otros y, como muestra, quedan estas coplas cantadas por jóvenes del Astillero.

Ya se fue *La Corconera*
que aquí arribó días mil,
ya no alegra la ribera
su silueta tan gentil
Adiós dijo al Astillero
al marchar a Santander.
Un adiós triste y sincero
¡para nunca más volver!

La marcha señaló, para aquel concurrido lugar, el comienzo de su declive como centro excursionista y veraniego. El motivo principal es debido a las nuevas líneas de ferrocarril, que llegaron a lejanos pueblos, con bellos paisajes, hasta aquellas fechas imposible de disfrutar por las insalvables distancias.

REGATAS

Como todos los años, se celebra la llamada de la “copuca” siendo presenciada desde dos *Corconeras* por el Jurado, socios del club y los invitados.

Resultó vencedor el balandro *Mosquito*, de don Victoriano L. Dóriga.

(El Correo de Cantabria, 7-VII-1895.)

OTRO ENTIERRO EN “CORCONERA”

Don Felipe Pellón Fernández falleció el 1.º de diciembre en su casa del Muelle n. 1. Era esposo de doña María Trucce y padre de nuestros respetables y estimados amigos Luz, Felipe, Alfredo, María del Carmen y María de los Angeles.

La conducción del cadáver se verificó desde el embarcadero de los *Corconeras*. El féretro fue depositado en el interior del *Corconera* n. 4 (de ruedas), donde previamente se había acondicionado una de las cámaras, engalanada con atributos propios para tan penoso acontecimiento.

Llegada la comitiva que iba en el vapor al Puntal de Somo y una vez desembarcado el féretro, fue conducido al cementerio de Güemes, acompañándole todos los asistentes.

(El Atlántico, 2-XII-1895.)

ROBAN A UN POBRE CARENTE DE INGRESOS

El despacho en el Astillero de *La Corconera*, cerrado por la empresa desde octubre, ha sido robado. Los “cacos”, que no han sido capturados, sólo se llevaron algunos objetos, ropas y un cuchillo de escaso valor.

(El Correo de Cantabria, 18-XI-1895.)

Al mes siguiente, la guarda civil de aquel pueblo detuvo a un individuo llamado Alfredo Burusel, que resultó ser el despistado “caco” ignorante de la ausencia definitiva del taquillero.

(El Atlántico, 20-XII-1895.)

UN EPISODIO DE LA HISTORIA ESPAÑOLA SE INICIA EN ESTE AÑO 1895

La guerra contra los insurrectos de Cuba ha comenzado a tomarse en serio. El consejo de ministros acuerda enviar 30.000 hombres. En Puerto Príncipe se encuentran 40.000 insurrectos. En la isla, 20.000.

Seguidamente, parten fuerzas expedicionarias desde varios puntos de la península.

(El Atlántico, 23-VII-1895.)

El gobierno español ha celebrado un contrato con la empresa de los *Corconeras* para el embarque y desembarque de tropas en Santander.

(El Correo de Cantabria, 15-III-1895.)

Esta “pequeña historia” de *La Corconera* recoge solamente datos de su modesta intervención en aquellos transbordos de fuerzas, intercalando con

estas actuaciones algunas noticias interesantes de tan memorables jornadas, que finalizaron con los últimos repatriados, después de nuestra derrota, llegados a comienzos de 1899.

EMBARQUES

11 de marzo, Vapor Correo, *León XIII*.—Primera expedición.

En la rampa de Sotileza y en la estación del Norte, se congregó mucho público para ver la llegada y paso de las tropas que en breve plazo marcharían a la isla de Cuba, para defender aquél inapreciable pedazo de tierra española, que ahora entraba en una era de prosperidad y por ello quieren arrebatárnosla algunos bandidos.

Los soldados del 2.º batallón peninsular, n.º 6, se alojaron distribuidos por diferentes calles, con un total de 460 hombres.

La despedida el día 11 fue grandiosa. A primera hora, por iniciativa del Club de Regatas, se ofreció un desayuno a los expedicionarios servido por los mismos socios.

En la plaza de la Libertad, la prensa y el comercio unidos distribuyeron "dos pesetas" y "dos cajetillas" a cada soldado.

Luego de oír una misa se verificó el embarque, después de las nueve y con el muelle repleto de personas que aclamaban a las tropas.

En uno de los *Corconeras* se hallaba la más completa representación de las autoridades, que acompañó a los expedicionarios hasta la boca del puerto, mientras los vivas se sucedían, contestados alegramente por la oficialidad y soldados.

Otro vapor le seguía, el *Corconera* n.º 2, ocupado por distinguidos jóvenes santanderinos, que demuestran sus patrióticos sentimientos. En esta embarcación se lanzó una idea que, llevada a efecto, resultó prueba del verdadero entusiasmo que dominaba al pueblo montañés.

Fue ella: entregar una bandera, *de las que en la embarcación del Corconera ondeaban*, al batallón expedicionario, para que, llevando en ella las firmas de todos los que ocupaban el vapor, sirviera de recuerdo a los valientes militares el interés verdadero que los montañeses tienen en un feliz regreso con la gloria que en nuestro ejército es de rigor esperar.

En el comedor del *León XIII*, se hizo entrega a la oficialidad de la enseña patria, y allí fueron invitados los jóvenes tripulantes con dulces, vinos y cigarros después de hacerse cargo el teniente coronel, S. Oses de la bandera, entre gritos de ¡Viva España!

Por la noche, los muchachos del *Corconera* telegrafizaron a la Coruña saludando a oficiales y tropa.

(*El Atlántico*, 7 y 11-III-1895.)

Lo que a los "pollitos" patriotas, discípulos del capitán Araña, se les olvidó telegrafiar fue: Bandérin de reenganche voluntario: Cuenta con "Migo".

12 de marzo. Al día siguiente del anterior correo, parte el *San Ignacio*, llevando a bordo 1.200 hombres.

La Corconera facilitó un vapor gratis a las autoridades y a la prensa, llevando la banda de música de los salesianos para despedir a los soldados, llegando hasta el Semáforo. A bordo de este vapor se sirvió un espléndido lunch del que participaron cuantas personas formaban parte de la comitiva, y después... los gritos finales de despedida fueron verdaderamente conmovedores.

(*El Correo de Cantabria*, 11-III-1895.)

22 de marzo. *El Ciudad de Santander*. Despedida de la tercera expedición, y según el *Correo de Cantabria* "la tributada a los jefes, oficiales y soldados que partieron para Cuba fue cariñosísima por parte de la prensa santanderina".

"Representantes de todos los periódicos locales acudieron a bordo de un *Corconera*, desinteresadamente ofrecido por tan generosa empresa, que no perdona ocasión de demostrar su desprendimiento siempre que se necesita de su concurso para realizar algún acto patriótico o beneficioso para los intereses generales de Santander."

Cuando los representantes de prensa se despedían para bajar al *Corconera*, el general don Julio Bazán muy emocionado, les dijo: "Quiero entrañablemente a Castro Urdiales, donde dejé trozos de mi corazón (esposa e hijos), y desearía hicieran ustedes constar en sus periódicos que, al disparar el cañonazo de despedida, mis últimas frases son para Castro."

El trasatlántico rompió su majestuosa marcha y el *Corconera* con los periodistas le acompañaron hasta el Sardinero. Sonaron los pitos de los vapores en saludo de despedida y el *Ciudad de Santander* al poco tiempo desaparecía de la vista.

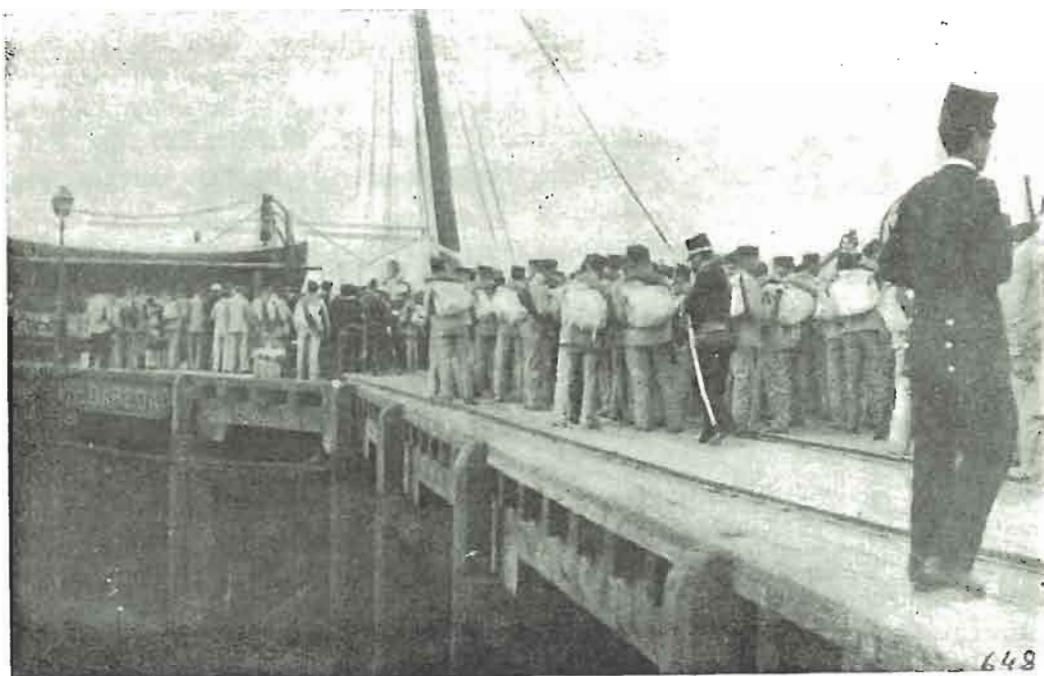
Antes de partir ocurrió este episodio:

En el momento de zarpar el buque llegó un cabo del Depósito de Ultramar con orden de que volviera a tierra uno de los reclutas por haber sido redimido a metálico por su familia.

Excusan los lectores hacer esfuerzos de imaginación para adivinar la cara de "pascua" que puso el "patriótico redimido" y el brinco que dio... para que no se fuera el *Corconera*.

Al día siguiente los chicos de la prensa dejaban cumplida su promesa al general.

(*El Correo de Cantabria*, 22-III-1895.)



El vapor San Francisco atracado al muelle para efectuar el transbordo directamente.

7 de abril.—*San Francisco*.—Nuevos embarques en el vapor atracado al muelle de Albareda. A las 12 zarpó hacia la isla antillana, seguido durante un tiempo por dos *Corconeras* en los que iban representantes de la prensa.

(*El Atlántico*, 8-IV-1895.)

18 de abril.—*Antonio López*.—Sale en dicho correo una expedición integrada por 500 individuos de tropa.

El transbordo desde el muelle se efectuó en tres vapores *Corconeras*, sin que ocurriera, como en veces anteriores, percance alguno.

En el muelle de pasajeros de esta empresa, la banda municipal, bajo la dirección del maestro Garay, interpretó escogidas piezas.

Los diputados Martínez Conde y Pellón repartieron a bordo, en nombre de la Diputación, quinientas pesetas entre los soldados.

Resultó exacta la cuenta echada por el último del pelotón de los torpes.

¡ Una peseta a cada valiente !

(*El Atlántico*, 19-IV-1895.)

En mayo, llega en el correo *Alfonso XIII*, procedente de La Habana, el general Calleja y en un *Corconera* se trasladó al Astillero, para, desde allí, reposar en su finca de Guarnizo.

(*El Correo de Cantabria*, 3-V-1895.)

18 de junio.—*San Francisco y Reina María Cristina*.—Por la mañana, los balcones estaban

engalanados y la multitud seguía a los soldados hasta el muelle de pasajeros, donde embarcaron en *Corconeras* para trasladarlos a los dos correos al grito de ¡ viva Santander !

(*El Correo de Cantabria*, 19-VI-1895.)

20 de agosto.—*Reina María Cristina*.—Regresado de Cuba, parte nuevamente para La Habana conduciendo numeroso cuerpo sanitario y “cuantiosa cantidad de dinero”. No se hicieron manifestaciones.

(*El Correo de Cantabria*, 21-VIII-1895.)

21 de agosto.—*Santiago*.—Zarpa este día con el batallón San Marcial.

24 de agosto.—*Alfonso XII*.—Parte llevando al batallón de cazadores de las Navas de Tolosa.

25 de agosto.—*Alfonso XIII*.—Transporta al batallón de la Constitución. Hasta Cabo Mayor fue escoltado por *Corconeras*, en uno de ellos la prensa y banda municipal.

22 de noviembre.—*Montevideo*.—Sigue el tránsiego en los *Corconeras* para trasladar a bordo tropas y material.

(*El Atlántico*, 22-XI-1895.)

23 de noviembre.—*Reina María Cristina*.—Para despedir a los expedicionarios, a las dos de la tarde se trasladaron al barco correo en *Corconera*, el ilustrísimo señor obispo don Vicente Santiago Sánchez de Castro, los generales Borrero y

Rodríguez Ibáñez, ayudantes, gobernador civil, teniente alcalde, presidente de la Audiencia, jefes y oficiales.

Al embarcar el general Borrero, la banda municipal, que estaba en un *Corconera*, hizo sonar la marcha real. También asistía la banda del regimiento de Bailén.

Después de "los discursos", las autoridades pasaron al comedor donde fue servido un lunch.

En vista de que el temporal de lluvia arreciaba,

se trasladaron a tierra en uno de los vapores en que regresaban los representantes de prensa.

(*El Atlántico*, 24-XI-1895.)

24 de noviembre.—*Santa Bárbara*.—Al día siguiente de la anterior expedición y en domingo, parte la última que salió de Santander este año.

La falta de envíos de tropas durante el mes de diciembre, servirá de breve descanso para reanudarlos con más fuerza el próximo año.

(*El Atlántico*, 25-XI-1895.)



Grupo de soldados conducidos por una corconera, hasta el vapor Correo.
453

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1896

LOS CONCIERTOS DE SARASATE

Se celebraron en el Teatro de esta ciudad los días 15, 17 y 18 de enero, por el eminentísimo violinista, don Pablo Sarasate, acompañado por la notable Berta Marx, que ejerce sobre el piano absoluto dominio.

Los precios de las localidades fueron: (Sin entradas). Palcos principales del centro 45 pesetas. Proscenios principales, 40 pesetas. Palcos y plateas, 35 pesetas. Palcos segundos, 12 pesetas.

(Con entrada). Butacas, 8 pesetas. Centro de grada, 2 pesetas. Paraíso, 1,50 pesetas.

Los santanderinos ya habían tenido en otra ocasión la suerte de aplaudir a Sarasate y en estos tres conciertos que se celebraron en el Teatro, repleto de un público integrado por toda las clases sociales, hubo frecuentes máximos desbordamientos de entusiasmo.

(Boletín de Comercio, 8, 14 y 17-I-1896.)

LA MAL LLAMADA

“FUENTE DE LOS MEONCITOS”

Acordó el ayuntamiento instalar una fuente decorativa frente al Boulevard (muelle de Calderón).

Representa unos niños vertiendo agua de sus cántaros.

El presupuesto fue de mil seiscientas ochenta y una pesetas con sesenta y seis céntimos.

(El Correo de Cantabria, 10-VI-1896.)

CASA DE LA TIERRUCA EN MADRID

En febrero de 1894 ya se habían reunido varios santanderinos en la capital de España para cambiar impresiones y ver la forma de llevar a cabo la idea de crear un centro donde confraternizar todos los paisanos que lo deseen, tanto los que residen en Madrid, como los que fueran temporalmente de la provincia montañesa.

(El Aviso, 8-II-1894.)

Pasan dos años sin resultados prácticos, bien por apatía de los organizadores o imprevistas dificultades y llegamos a 1896.

En la reunión de montañeses celebrada el 14 de abril para dar forma al pensamiento de crear en Madrid el Centro Montañés, fueron nombrados para construir la junta encargada de su total realización los señores: Jesús de Monasterio, Eugenio Gutiérrez, Manuel Marañón, Gonzalo de la Torre de Trassierra, Julián Rodríguez de Celis, Honorio Torcida, Alejandro Fernández y J. A. Galvarriato.

(El Correo de Cantabria, 14-IV-1896.)

Al mes siguiente comienza la suscripción para sufragar los gastos de instalaciones y cubrir el presupuesto de cincuenta mil pesetas.

Entre los colaboradores más entusiastas se menciona al Club de Regatas y se apunta la probabilidad de que el gran novelista Pereda le inaugure, pues además ha sido también suscriptor con una elevada cantidad para la construcción.

(El Correo de Cantabria, 4-V-1896.)

MARIA CRISTINA

Cuartel en el prado de San Roque

El 5 de junio de 1891 se colocó la primera piedra, adjudicándose las obras a don Antonio Fernández Gallostra en 500.000 pesetas.

(*El Correo de Cantabria*, 17-V y 5-VI-1891.)

El 23 de mayo de 1896 se efectúa el traslado al cuartel de María Cristina de las fuerzas que componían la guarnición de la plaza, con residencia hasta ahora en el cuartel de Calzadas Altas, recibiendo la visita del general gobernador señor Rodríguez Ibáñez.

El depósito de agua fue colocado en el centro del patio y la renovación del líquido elemento se hacía por los soldados, todos los días... ¡bajando a la ciudad a por él! (*Boletín de Comercio*, 24-V-1896.)

CIRIEGO

Ya conocemos por "Noticias en la ciudad" del año 1883 el comienzo de las obras en la necrópolis, dándose por terminadas en setiembre de 1885, con muchos defectos y grandes discusiones entre la iglesia y el municipio, por cuestión de derechos para su construcción.

El 11 de junio de 1896, fue bendecido con toda solemnidad a las diez y media de la mañana, el cementerio de Ciriego, por don Valentín Domínguez de la Torre, rector del seminario de Corbán, asistido por el señor cura párroco de San Román y el señor capellán del cementerio, acompañados por treinta seminaristas revestidos que formaron en la procesión.

Estuvieron presentes por parte del ayuntamiento los concejales, don Sinforoso Quintanilla, don José María Gutiérrez Calderón, don Dionisio Gurutubay y don Antonio Mazarrasa.

(*Boletín de Comercio*, 12-VI-1896.)

LA VENTA DE "VOLTA" A LEBON

Desde el día 1 de julio de 1896 comenzó a correr por cuenta de la compañía de los señores Lebon (de París), el alumbrado de nuestra ciudad, cuya concesión con derechos, fincas, fábricas, red aérea, maquinaria y material, les había cedido la sociedad "Volta" por algunos millones de reales.

Se firmó la escritura en la notaría de don Máximo Solano y Vial, representando a "Volta", don José María González Trevilla, Presidente de su consejo de administración y a los señores Lebon, don Luis Quintanilla, director de la fábrica del gas.

(*Boletín de Comercio*, 1-VII-1896.)

LA NUEVA ATRACCION EN LA ALAMEDA
LLEGA EL CINEMATOGRAFO

"Anoche, 24 de julio, se inauguraron ante muchas personas distinguidas invitadas al acto, las exhibiciones de las "fotografías animadas", por el cinematógrafo. Todos quedaron admirados del prodigioso invento, que justifica, en efecto, el asombro.

Entre otras "fotografías" aparece la de un tren que se ve venir a lo lejos, que llega a una estación, donde se detiene, bajando algunos viajeros de los coches y saliendo por los andenes. No se pierde ni un solo detalle, ni un movimiento de las figuras.

¡Es un espectáculo que atrae al público!"

(*Boletín de Comercio*, 25-VI-1896.)

DE SANTANDER A BILBAO EN TREN

¡ADIOS A LA DILIGENCIA!

El día 6 de julio de 1896 se abrió la explotación del ferrocarril de Santander a Bilbao, y aunque provisionalmente se efectúa con transbordo en Zorroza, el feliz suceso era esperado por santanderinos y vascos con gran impaciencia.

La primera locomotora venía engalanada con flores desde la capital de Vizcaya, y cuando el tren llegó a la estación, fue saludado con una nutrida salva de aplausos y estallidos de los cohetes, presenciando el esperado acto el gobernador civil, alcalde y consejeros, mientras que la banda municipal tocaba un alegre pasodoble.

Encima del ventano de la taquilla se leían estos precios: Primera, 12 ptas. Segunda, 8 ptas y Tercera 6 ptas.

La inauguración del ferrocarril a Bilbao, señalaba un próximo fin de los transportes que por vía marítima efectuaban algunos vapores con pasajeros desde nuestra bahía, con las dificultades propias de este servicio, y al mismo tiempo, la desaparición definitiva de las diligencias, por sus penosos y largos viajes, tan pródigos en retrasos y accidentes.

Por este acontecimiento, las empresas de diligencias que prestaban servicio en Solares, Ampuero, Santoña y alguna de Bilbao en combinación con los trenes, acordaron cesar en sus actividades ante la aportación del nuevo ferrocarril y por la próxima de Santander a Solares, cuya estación provisional se está construyendo rápidamente.

(*Boletín de Comercio*, 29-II, 13-VI y 7-VII-1896, y
El Correo de Cantabria, 1-VI-1896.)

SANATORIO DE MADRAZO Y CALLES DE GANDARA Y BONIFAZ

El día 1 de setiembre se inaugura el sanatorio quirúrgico construído entre el paseo de la Concepción y la calle de la Libertad, por el eminent doctor don Enrique Diego Madrazo, informando el doctor tres días antes de la inauguración que el sanatorio de Vega de Pas había sido clausurado.

Pronto quedará también abierta al público la nueva calle de Gándara que da acceso a dicha clínica, pues los trabajos de desmonte van muy adelantados y, para completar las mejoras del barrio, algunos propietarios ofrecieron sus terrenos para la apertura de la calle de Bonifaz y el ayuntamiento tomó un acuerdo favorable en la sesión celebrada el 4 de marzo, proponiéndose el alcalde, señor González Trevilla dejar las obras terminadas en este año 1896.

(*El Correo de Cantabria*, 6-III, 31-VIII y 2-IX-1896.)

A CASARSE TOCA...

El 21 de setiembre, se celebra la boda aristocrática, en la iglesia de Santa Lucía, de la señorita Lucía Toca, hija de don Arístides, dueño de los baños de Santa Lucía (calle) con don Luis Abascal, hijo del fallecido don Alfredo. Fueron padrinos, doña María Lecanda de Pinto y don Rafael Toca.

El banquete se celebró en el local de los baños con calificación de apoteósico.

(*El Correo de Cantabria*, 21-IX-1896.)

PLAZA VACANTE EN EL BANCO DE SANTANDER

Con motivo de la defunción del director gerente, don Antonio del Diestro, se pone interinamente al frente de este establecimiento de crédito el antiguo y acreditado comerciante don Indalecio Sánchez de Porrúa, dándose como seguro el nombramiento de director titular a favor de su hijo político, don Rafael Botín, y confirmándose este rumor el 3 de octubre.

(*El Correo de Cantabria*, 25-IX y 12-X-1896.)

El joven abogado señor Botín había sido nombrado el año anterior asesor de la comandancia de marina para sustituir a don José Suárez Quirós que hizo renuncia del cargo.

(*El Correo de Cantabria*, 1-I-1895.)

CONTINUAN LLOVIENDO FERROCARRILES

Ferrocarril Cantábrico.

Los servicios de explotación se inauguraron el 2 de enero de 1895.

El consejo de administración presenta al cumplirse el primer año de movimiento en su línea la memoria correspondiente. Circularon por ella, 3.289 trenes de viajeros y mercancías y el total de personas transportadas fueron 244.236.

En este año 1896 se construyó la vía de empalme en Santander con el ferrocarril de Bilbao, en longitud de 296 metros y costeado por mitad entre ambas compañías y también quedó terminada la vía de transbordo en la estación de Santander, del ferrocarril del Norte, con longitud de 201 metros.

Las estaciones que recorre son: Santander, Adarzo, Bezana, Mogro, Requejada, Barreda, Torrelavega, Torres, Puente San Miguel, Santa Isabel, Rudagüera, Golbardo, Casar, Virgen de la Peña, Ontoria y Cabezón de la Sal.

Ferrocarril de Astillero a Ontaneda.

A fines de año comienzan los estudios del proyecto (hasta el mes de julio del año siguiente no se efectuó la reunión entre los promotores del estudio, acordando construirle).

(*Boletín de Comercio*, 29-II-1896, 4-III y 30-VII-1897.)

FALLECE DON ANTONIO MARÍA COLL Y PUIG Y HERNANDO

Fue contador de la excelentísima diputación, jefe del partido republicano federal y uno de los amigos más afectos al señor Pi y Margall.

Fundó y representó con el cargo de director, el periódico "La Voz Montañesa", excomulgado al mismo tiempo que sus dos compañeros "La Montaña" y "El Diario de Santander", por el obispo don Vicente Calvo y Valero, el 8 de diciembre de 1881.

(*Diario de Santander*, 9-XII-1881.)

Las consecuencias para los tres periódicos, después de tan grave resolución, fue continuar una vida económicamente débil con duración de un año para "La Montaña" (1882), y tres para los dos restantes (1884).

Por coincidencia con esta fecha, en abril de 1884 se celebró en la catedral el acto de despedida al señor obispo, cuyo traslado a la diócesis de Cádiz había sido firmada a fines de año por el rey.

Al fallecer don Antonio María el 14 de noviembre de 1896, a los 61 años de edad, fue acompañado en sus últimos momentos por el obispo don Vicente Santiago Sánchez de Castro, que no se separó ni un momento de su lado en cumplimiento de su misión evangelizadora.

(*Correos de Cantabria*, 12-XI-1883 y 13-IV-1884, y *Boletín de Comercio*, 14-XI-1896.)

NUEVA CASA DE CORREOS

El administrador principal de Correos don Antonio Zomoza, envía un comunicado a la prensa anunciando al público santanderino que desde la fecha 22 de agosto quedaban instaladas definitivamente las oficinas de la nueva casa de correos, en la calle de Rubio, esquina a la de Cervantes.

(*Boletín de Comercio*, 21-VIII-1896.)

CREACION DEL SANATORIO (MILITAR)

En principio de enero tomaron posesión del edificio destinado a sanatorio en Calzadas Altas, las señoras de la sociedad “Amigos de los Pobres” y de “La Cruz Roja”, para en él dejar instalado un sanatorio militar.

A fines de mes, como los donativos en dinero habían sido generosos, (S. M. la reina envió 2.500 pesetas) ya estaba abastecido con ropa y camas, a falta solamente de la llegada de los soldados heridos y enfermos procedentes de Cuba.

El 5 de febrero con motivo de la llegada del “Alfonso XII”, fueron acogidos los primeros catorce soldados enfermos y ante la necesidad de más plazas se amplían con veinticinco camas de campaña.

Se dio a todos los acogidos un baño y se les mudó la ropa.

En primeros de noviembre como el local resultaba deficiente se efectúa la instalación definitiva del sanatorio militar en el edificio donde estuvo el cuartel de Calzadas Altas.

(*Boletín de Comercio*, 11 y 21-I, 5-II y 10-XII-1896.)

TRANVIA URBANO

1896

DISMINUYEN LOS INGRESOS Y AUMENTAN LAS CONTRIBUCIONES

La dirección general de contribuciones directas prepara la reforma de tributaciones de las compañías de tranvías urbanos, sustituyendo las cuotas que tienen señaladas por datos de explotación.

(*El Atlántico*, 17-II-1896.)

El ministro Navarrorreverter establece unas altísimas contribuciones, imposibles de cumplimentar con la crisis económica porque atraviesa la ciudad.

Por el obligado pago de estos subidos aumentos, se asegura que los trenes-tranvía de Santander pronto serán declarados en crisis económica.

La Liga de Contribuyentes, el 15 de abril, acuerda apoyar las reclamaciones de la empresa Tranvía Urbano, motivado por "lo que ha hecho la Hacienda con dicha empresa", y se aprobó una exposición relativa a este asunto.

(*El Correo de Cantabria*, 15-IV-1896.)

En agosto corren rumores, y se propagan como ciertos en alguna prensa, de haberse vendido el Tranvía Urbano a una sociedad de Bilbao, en vista de los elevados impuestos de ayuntamiento y Hacienda.

(*El Correo de Cantabria*, 5-VIII-1896.)

Un informador asegura que los futuros dueños se proponen establecer el tranvía eléctrico y ampliar su recorrido hasta El Sardinero. Este periodista sigue comunicando en su escrito que las bases de venta estaban ya aceptadas por la gerencia del Urbano, señor Colomer, y faltando sólo el asentimiento de los accionistas. El compromiso firmado sólo tiene vigencia hasta primero de octu-

bre si no se formaliza la operación antes de esa fecha.

(*El Correo de Cantabria*, 10-VIII-1896.)

Pasó la fecha y la operación no se realizó.

El 23 de octubre, el mismo informador publica otra noticia de gran interés para en caso de no efectuarse la venta. Decía así:

La empresa del tranvía Urbano piensa hacer la siguiente innovación:

Tiene hecho modelo de un coche para un caballo, sistema premiado en una exposición internacional, celebrada en el extranjero.

Este carroaje "liliputiense" se compone de dos berlinas laterales de cuatro asientos cada una con una galería corrida y cubierta en el centro, dotados los tres departamentos de llamadores.

En estos "miradores" las cuatro personas de cada berlina van mirando de frente.

Las dos cajas-berlina van casi rascando el suelo.

Sus pequeñísimas ruedas se deslizan con pasmosa facilidad.

Si no se efectúa dicha venta, la empresa construirá los coches necesarios de un caballo, para que se crucen en la vía constantemente sin las molestas esperas. Pudiendo ser alquilado para recrearse independiente por todo el recorrido.

(*El Correo de Cantabria*, 23-X y 6-XI-1896.)

Después de enterado el hombre de la calle de estas dos informaciones tranviarias: primera, por tan cacareada venta; segunda por fantástica renovación de sus coches en momentos de crisis "uno de Puerto Chico" exclamó:

La pesca se logra macizando con "carnada" que ; huela a sardina!

LOS RAPACES JUGABAN A LA “HURRIA”
CON EL TREN DE VAPOR DEL TRANVIA URBANO

Al final de temporada veraniega, cuando el tren iba lleno de pasajeros a su paso por la Alameda Segunda en dirección a Peña Castillo, unos mozalbete dieron orden de “ataque general” y la emprendieron a pedradas contra los vagones en los

que milagrosamente no se produjo ninguna desgracia personal.

La “banda” fue “copada” por dos guardias, con la ayuda del capataz de la vía, don Fulgencio Haya, y han quedado detenidos sus componentes, convictos y confesos.

(*El Correo de Cantabria*, 19-VIII-1896.)

LA CORCONERA

1896

EMBARQUE Y CUBA

Enero 5.—*Santiago*.—Desde primeros de año continúan los embarques en distintos puertos de España.

En Santander, a las 11 de este día, salieron del muelle de los *Corconeras*, y en el vaporcito, n. 1, las autoridades en dirección al *Santiago* para despedir a los soldados, y al llegar al costado del buque la banda municipal ejecutó un bonito pasodoble, subieron todos a bordo, se hizo un momento de silencio, el corneta tocó un punto de atención y el obispo, Sánchez de Castro, colocado sobre cubierta, dirigió la palabra a los soldados.

Después de servido y “consumido” el consabido “lunch” la empresa puso otro vapor a disposición de la prensa que también, como en veces anteriores, acompañada de los músicos, salió a despedir a la tropa hasta fuera del puerto.

(*Boletín de Comercio y El Atlántico*, 5-I-1896.)

Enero 24.—*Reina María Cristina*.—Sigue “almacenando” tropas la isla de Cuba, y los *Corconera* trasladando al correo con la mayor orden a los escuadrones de caballería de la reina, Albuera, Farnesio, Almansa y, una batería artillera.

(*El Correo de Cantabria*, 23-I-1896, y *El Atlántico*, 24-I-1896.)



Los soldados escuchando la plática dada por el señor Obispo Sánchez de Castro, poco antes de partir para Cuba.

En otro *Corconera* fueron transportados los cinco millones de pesetas que se remiten a Cuba.

(*Boletín de Comercio*, 23-I-1896.)

Febrero 18.—*Alfonso XII*.—Parte este vapor después de ser embarcados el batallón de Cazadores de Llerana y los mozos de recluta voluntarios.

(*El Correo de Cantabria*, 18-I-1896.)

Febrero 19.—*Santiago*.—Embarcan en los *Corconeras*, para ser llevados a este vapor, los batallones de Lealtad y Garellano.

El tiempo fue malo pero la despedida buena.

(*El Correo de Cantabria*, 19-I-1896.)

Marzo 20.—*Antonio López*.—A él fueron también transportadas, además de algunas tropas, varias cajas conteniendo “treinta mil duros en calderilla”, con destino a Cuba.

(*El Correo de Cantabria*, 20-III-1896.)

Julio 17.—*Cataluña*.—De Madrid llegan para Cuba seiscientos voluntarios que lo hicieron acompañados por los también voluntarios de este depósito de ultramar santanderino.

(*El Correo de Cantabria*, 17-VII-1896.)

LOS PRIMEROS HERIDOS Y ENFERMOS

En setiembre entra en nuestro puerto el *Alfonso XII*, conduciendo jefes, oficiales y soldados que fueron recibidos por las autoridades militares y Cruz Roja.

Los soldados fueron conducidos en un vapor *Corconera* al banderín de ultramar y de allí destinados algunos al sanatorio militar en Calzadas Altas y otros al hospital de San Rafael.

(*El Correo de Cantabria*, 20-IX-1896.)

Octubre 20.—*Alfonso XII*.—Parten en él trescientos veintiún voluntarios.

No serán las últimas expediciones. España enviará seguidamente 40.000 hombres y otros 30.000 en noviembre, que harán un total de ejército en Cuba de 200.000 combatientes.

(*El Correo de Cantabria*, 21-X-1896.)

DONATIVO PARA EL SOLDADO ELOY GONZALEZ “HEROE DE CASCORRO”

El ayuntamiento de La Habana acordó en este mes de octubre regalar “cien pesos en oro” al soldado Eloy González García, héroe de Casorro.

Ingresó en la inclusa de Madrid en diciembre de 1868 y entre sus ropas había un papel en que suplicaban fuera llamado de esta forma.

Más tarde le prohijó un guardia civil llamado Francisco Díaz Reyes.

El dueño de la casa incendiada por Eloy, con su gesto heróico, era un asturiano que residía en Cudillero, y al enterarse de su destrucción, publicó una carta “felicitándose” por la hazaña y dando por muy bien empleado el incendio.

(*El Correo de Cantabria*, 23-X-1896.)



La Cruz Roja Santanderina.

¡ LEÑA ENTRE PESCADORES !

Dos bandos de antiguos rivales pescadores se enfrentaron. Los de "altura" agredieron a los de "bajura" al comenzar éstos sus faenas protegidos y remolcados por un *Corconera* arrojándoles piedras cuando ya estaban embarcados y teniendo que suspender la salida.

El comandante de marina había dado permiso para que las lanchas de pesca de "bajura" pudieran, como las de "altura" dedicarse a la pesca del besugo y no conforme, un grupo de treinta a cuarenta marineros de "altura" atacaron a doce del otro bando en un establecimiento de San Martín, algunos con palos y piedras, resultando varios heridos.

Por la tarde se repitió el escándalo y agresiones en el Río de la Pila en el que intervinieron en gran cantidad las mujeres de los pescadores.

Después de cansados de refiñir y golpear, consiguieron los guardias despejar la calle.

Los de "bajura" se reunieron, con el acuerdo de continuar saliendo a la pesca acompañados de un vapor *Corconera*.

El comandante de marina tomó la decisión de que un cabo de mar acompañe el vaporcito y, con él, a las traineras y barquías que salen a la pesca del besugo, para que no se vean agredidos en alta mar por los marineros de las lanchas de "altura", como se temía.

Estos pescadores de las traineras han nombrado un alcalde de mar y dos atalayeros.

También el gobernador civil tomó precauciones para evitar que a la llegada de las lanchas se repitieran las luchas.

(*El Correo de Cantabria*, 20 y 29-I y 23-II-1896, y
Boletín de Comercio, 28-I-1896.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1897

CAMBIO DE DUEÑO

Se remataron el día 9 de enero en subasta voluntaria y por la cantidad de 215.000 pesetas las fábricas de cervezas La Austríaca y de gaseosas La Deliciosa de Santander, sitas en el barrio de Cajo.

(*Boletín de Comercio*, 10-I-1897.)

EL PARQUE DE BOMBEROS MUNICIPALES

A mediados del año 1896 habían comenzado las obras de desmonte para construir el parque de bomberos en el Río de la Pila, ocasionando un corrimiento de tierras que puso en peligro la casa número 1 del callejón del Can, acordando el ayuntamiento expropiar el edificio, declarado en ruina, en 6.300 pesetas precio de su tasación.

(*El Correo de Cantabria*, 2-X-1896.)

Después de alguna prórroga, en la mañana del 20 de junio de 1897, se inauguraba el edificio proyectado por el arquitecto señor Lavín Casalis.

La puerta de acceso es muy amplia y tiene, además, habitaciones para el conserje, casa para el jefe de servicio y habitaciones para los bomberos que están de guardia.

La inauguración fue celebrada trasladando todo el material desde el antiguo parque y sirviendo, terminado el acto, un "lunch" que costearon los concejales de la comisión de policía, al que fueron invitados los bomberos voluntarios que acudieron vestidos de uniforme desde su parque (provisional), Magallanes, n.º 15, acompañados de su jefe, don Aníbal Colongues.

(*Boletín de Comercio*, 20-VI-1897.)

TAMBIEN LOS POMBO VENDEN

Se decía en febrero que los Pombo, igualmente que Gandarillas y Gutiérrez Colomer, venderían el tren del túnel, para no verse obligados a pagar tan altos tributos, imposibles de cumplimentar mientras dure la actual crisis económica.

Según *Correo*, los señores Pombo han ultimado la venta de todo lo que poseen en El Sardinero, en "diez millones de pesetas".

Figuran en la sociedad compradora los señores Eguilior, marqués de Urquijo y don Wenceslao Martínez, que será el gerente. Se considera seguro que entre también el Crédito Mobiliario, marqués de Comillas y marqués de Campo del Rey.

Los señores Pombo ceden el ferrocarril del túnel, la concesión de la primera playa, el gran casino, el gran hotel Castilla, capaz para doscientas personas, el gran hotel Hoyuela, para ciento, el gran hotel París, para ciento ochenta. Se exceptúa el gran hotel, propiedad exclusiva de don César Pombo.

Entre las reformas son: sustitución de la galería de baños por otra que responda a las exigencias modernas y la instalación de una fábrica de luz para servicio de la zona.

En la playa se bañaron entre julio y agosto 1.500 personas y el número de viajeros transportados por el tren-tranvía la pasada temporada fue de 314.853, ascendiendo la recaudación a 66.140 pesetas.

El beneficio líquido en la explotación del Sardinero en los últimos años fue de 125.000 a 130.000 pesetas anuales. (El *Correo de Cantabria*, 5-II-1897.)

AMPLIACION EN LA CAPILLA DE SAN ROQUE

Cuando se modificó agrandando la capilla de San Roque en 1897, no todos los vecinos del Sardinero estuvieron conformes con la reforma y así lo podemos observar en la sentida oración que clamaba un feligrés:

"La capilla que parecía una concha, convertida en templo; una cúpula, poco mayor que un solideo, con cruz encima, era el santuario más bonito de toda la provincia: la llamaron ermita, luego capilla, ahora como se agrande mucho la van a convertir en iglesia parroquial, lo menos.

La capilla se está ensanchando: a la pequeñez de su recinto se agrega mayor espacio y dos paredes se elevan a una altura considerable, adosadas, junto a la entrada, a los actuales muros.

Será más grande la capilla, pero habrá perdido algo de su encanto: los fieles oirán la misa desde un poco más lejos, podrán esparcirse, en vez de acercarse al altar, apiñados, juntos, para que sus plegarias subieren al cielo en ramillete."

(*Boletín de Comercio*, 21-VIII-1897.)

ASILO DE CARIDAD

Fue fundado en 1895, y el día 6 de enero de 1896 inaugurado el Asilo nocturno establecido en Calzadas Altas, en la casa donde estuvo la fábrica de cerillas, con asistencia del obispo; el alcalde, señor González Trevilla y muchas damas distinguidas que patrocinaban la obra, recorriendo los diversos apartamentos que están disponibles consistentes en: dos comedores, uno para hombres y otro destinado a mujeres, dos dormitorios, un cuarto de aseo, cocina y además otros locales desocupados.

Los comedores, muy espaciosos, se complementaron en la comida ofrecida a los asilados, servidos por las señoras.

En este año 1897 se celebró el 20 de octubre la inauguración de la capilla pública y de los talleres para jóvenes externas. "Con ello los menesterosos seguirán encontrando allí albergue y ropa y, además, se dará a los pobres trabajo y se enseñará, a las jóvenes que se ven sin casa y sin protección, la manera de ganar honradamente el pan de cada día."

(*Boletín de Comercio*, 7-I-1896 y 21-X-1897.)

BANCO DE SANTANDER

El día 6 de diciembre inauguraba su nuevo local, con planta baja y entresuelo, propiedad del Banco, en el número 2 del paseo del Muelle.

(*Boletín de Comercio*, 5-XII-1897.)

PRIMERA SOCIEDAD CICLISTA

Se constituye la primera sociedad ciclista de Santander. La reunión fue numerosa y se afiliaron más de cien socios.

La junta gestora quedó nombrada así: señores Solana, Mowinkel, Regatillo, Carrillo, Ríos, San Miguel, Vega, Castillo, Laso de la Vega y Goulard, que se encargarán de confeccionar las bases del reglamento, de la construcción de velódromo y demás detalles.

La sociedad se constituye en defensa de los ciclistas, a raíz de un suceso ocurrido en la calle de San Fernando, por donde transitaba en bicicleta una señora que fue abucheada, apedreada y finalmente la pusieron obstáculos para que no pudiera circular. (El Correo de Cantabria, 26-VII-1897.)

EL CINEMATOGRAFO

En la calle del Correo n.º 10, se instala un cinematógrafo, sistema "Joly", que llama extraordinariamente la atención.

El programa es:

Primer: Vista de la plaza de la Opera de París.

Segundo: Riña de un cocinero con su cliente y arresto al cliente.

Tercero: Descarga de un vapor en Burdeos.

Cuarto: Los emperadores de Rusia delante de su embajada en París.

Quinto: Carrera de "ciclos" y automóviles en el bosque de Bolonia.

(El Correo de Cantabria, 28-VII-1897.)

EL TRANVIA DE MIRANDA

¡ POR FIN VA DE VERAS !

En el año 1893 se agitaba nuevamente la antigua idea de la existencia de este tranvía, por lo cual se reunieron los propietarios de los barrios de Miranda y paseo de la Concepción.

La comisión nombrada fue: señores Casimiro Solar, presidente, y vicepresidente Francisco González Camino. Secretario, Miguel F. Cavada, y vicesecretario, Aurelio Martínez Zorrilla. Vocales: Leandro Hermosilla, Lorenzo Blanchard, Gracia y Almiñaque. Se abrió una suscripción cubriendo el 50 por 100 del presupuesto calculado.

(El Correo de Cantabria, 23-VIII-1893.)

En abril de 1894 se presentó el proyecto en el gobierno civil por el ingeniero don Rafael Martín para la instalación de este tranvía, que estará movido por caballerías y su coste es de 118.809,90 pe-

setas, más 2.500 que importan los trabajos del proyecto. Acordándose, por la junta nombrada, la suscripción de 1.200 acciones a 100 pesetas, para constituir el capital de 120.000 pesetas.

El nuevo transporte partirá de la calle de Colosía, seguirá por Martillo, subiendo Santa Lucía y paseo de la Concepción a Miranda y Magdalena, hasta terminar frente a San Roque con un recorrido de 3.325 metros.

(*El Aviso*, 17-IV-1894, y *El Correo de Cantabria*, 16-II y 25-IV-1894.)

Transcurre 1895 con trámites oficiales y oposiciones. (*El Correo de Cantabria*, 11-IX-1895.)

En junio de 1896, el ingeniero don Aníbal Collongues, representante de "Neville y Compañía", de Liverpool, hace entrega del material móvil, quedando depositado en las cocheras ya terminadas en el alto de Miranda.

(*El Correo de Cantabria*, 16-III y 12-VI-1896.)

Después de concedida una prórroga oficial de cuatro meses a mediados de octubre comienzan las obras para construir la vía sobre adoquinado en la calle del Martillo.

(*Boletín de Comercio y Correo de Cantabria*, 16-X-1896.)

Otro año más y por fin el jueves 4 de marzo de 1897 se abre a la explotación el Tranvía de Miranda, pero su recorrido ha quedado reformado del primitivo pensamiento y la línea arranca del Martillo, va por Santa Lucía la Vieja, a penetrar por el paseo de la Concepción y termina en el Alto de Miranda.

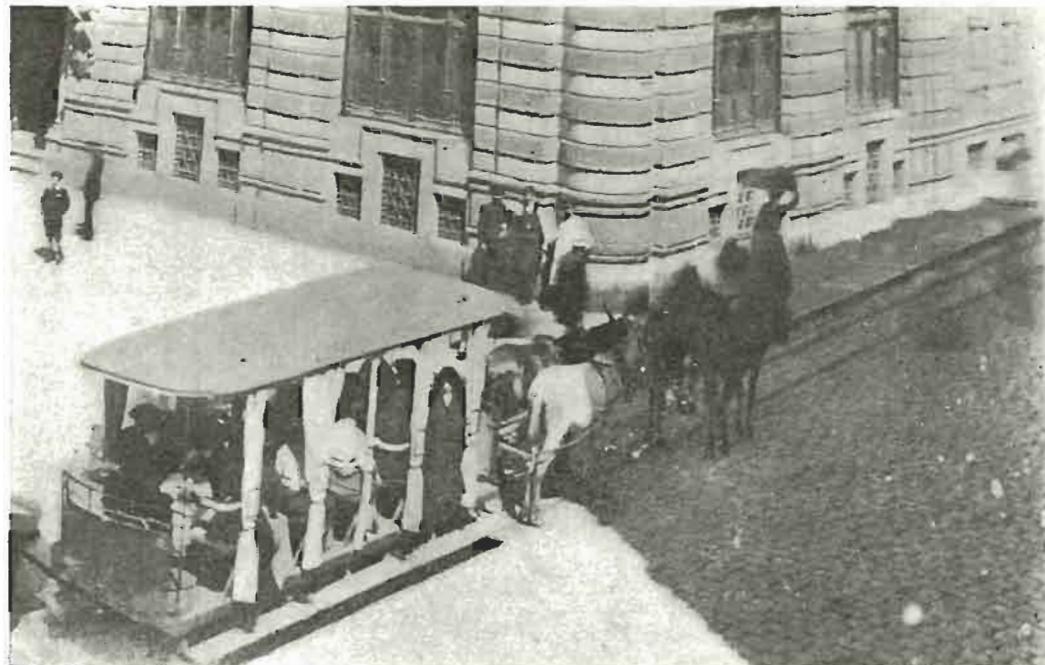
La sociedad compró seis carrozados, tres cerrados para el invierno y otros tres con jardineras para el verano, que eran arrastrados por mulas, con un total de catorce las adquiridas.

Quedó señalada la "invariable" tarifa de diez céntimos para cualquier recorrido, pero como la empresa propone y Hacienda dispone, al poco tiempo de inaugurarse, por causa de los nuevos impuestos, se aumenta a quince céntimos el importe del billete y se establece un proporcional recargo al precio de 4,50 pesetas dado anteriormente para los abonos de cincuenta viajes.

Según comentarios de la prensa, el tranvía había sido favorecido por el público, pues el primer día transportó 623 viajeros, teniendo en cuenta que los viajes eran cada media hora y que en cada carroaje sólo podían admitirse diecisésis personas.

(*Boletín de Comercio*, 4 y 7-III-1897; *El Correo de Cantabria*, 5-III-1897, y *La Voz Cántabra*, 7-VII-1897.)

TRANVIA DE MIRANDA



Las caballerías del «tranvía de Miranda» toman un descanso frente al banco Mercantil, en la calle del Martillo, para enfrentarse a continuación con la pronunciada cuesta que comienza en el número 1 de la calle de Santa Lucía (telefónica), cuyo empeño en coronar su altura es seguido muchas veces de fracaso, a pesar de la arena vertida sobre los raíles para que el coche y mulas no retrocedan. El contratiempo es a veces solucionado con la ayuda voluntaria prestada por los pasajeros, que descienden y empujan al tranvía hasta remontar la fuerte pendiente.



El tranvía ha tomado la subida del paseo de la Concepción hasta la parada de la calle del Sol.

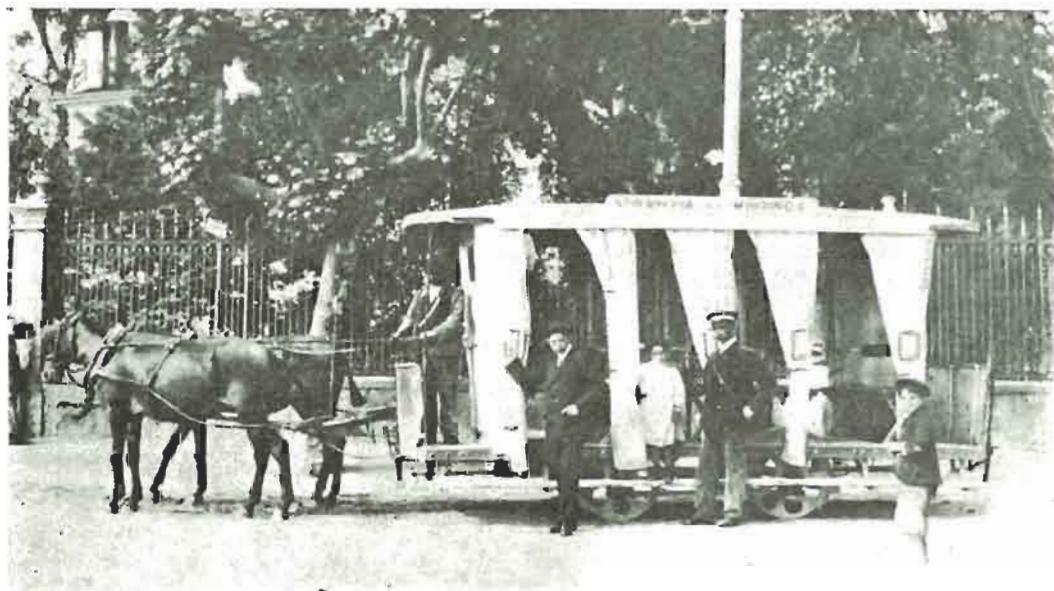
Cuesta abajo la bicicleta rueda. Nos referimos al elegante ciclista que nuestras investigaciones no han descubierto su personalidad y no se preocupen buscándola. ¡No es Vicenturo ni Fermín Trueba!

Los conductores de coches con motor de sangre, no protestan por estar el farol dentro de la calzada. ¡Es que entonces molestaban a los peatones!



Este aposturado señor de la boina no aguarda para tomar pasaje a la llegada del tranvía, cuando remonte el Alto de Miranda.

Piensa reclamar por medio de la «protectora» de animales, a la empresa, para que conceda a las sufridas productoras de la «energía» un aumento de sueldo en combustible por trabajos extraordinarios.



Unos minutos de descanso en el alto de Miranda... y el boina hace además al conductor para prolongarlos.

TRANVIA URBANO

1897

C R I S I S
EN EL PERIODICO "LA VOZ CANTABRA"
SE PIDE Y SE SUPLICA AUMENTO DE SERVICIO

"Se nos han acercado varios abonados del Tranvía Urbano, rogándonos supliquemos a la dirección de éste ponga en servicio de la una un coche grande, pues es tanta la afluencia de viajeros en esa hora que con frecuencia han tenido que quedarse a pie muchos usuarios."

A LOS CATORCE DIAS, POR EL MISMO PERIODICO,
SE PIDE Y RECOMIENDA... NO HACER
USO DEL SERVICIO

Decía así: Acaba de crearse un impuesto nuevo para los tranvías. ¿Cómo nos cargarán el nuevo impuesto a los viajeros? Cobrándonos el doble por los billetes.

Ya sé la manera de protestar y no pagar el impuesto.

; No montar nunca en tranvía!

(*La Voz Cántabra*, 4 y 18-VI-1897.)

Efectivamente se subió el precio del billete, como era obligado. El público, con esa incitación de la prensa, se retraía en su empleo.

Por otra parte, repercutía la guerra de Cuba desde hacía un año en la vida económica de la ciudad y de toda España.

Escasearon por ello los forasteros en verano, no sólo en los trenes del Sardinero, que, como sabemos, sólo funcionaban durante la corta temporada, sino también en todos los centros comerciales e industriales de la población, con la obligada restricción del gasto por los indígenas.

Refiriéndonos particularmente a los trenes-tranvías, esta crisis se acentúa hasta hacerla intolerable para las empresas por los aumentos continuos que en poco tiempo gravan con sus impuestos.

La agonía de las empresas de tranvías ha comenzado.

Se comenta como próxima la venta del tren de Gandarillas a la misma empresa que hizo la propuesta al Tranvía Urbano.

Por si faltaba alguno a la cita, el periodista que publicó la noticia en octubre de la venta del "Urbano", lo hace ahora "con pelos y señales" de la efectuada por Pombo a una sociedad, con cesión del tren de vapor y "todo lo que posee" (vimos detalles en *Noticias* 1897).

SITUACION DIFÍCIL Y EMBARGO

El 8 de octubre, a consecuencia de haber sido embargado el material móvil por Hacienda, al negarse a pagar la empresa las enormes contribuciones que el año pasado la impuso, "no presta servicio el Tranvía Urbano".

(*El Correo de Cantabria*, 8-X-1897, y *Boletín de Comercio*, 9-X-1897.)

La actitud del Tranvía Urbano de mulas y de vapor queda aclarada y defendida en este artículo que se publicó en *La Voz Cántabra* el 9 de octubre, siguiente al del embargo:

"Ayer suspendió el servicio al público la empresa del Tranvía Urbano a consecuencia de haber embargado la Hacienda todo el material y el ganado.

El asunto merece, por ser de público interés, que se haga un poco de historia.

Era el proyecto del Tranvía Urbano muy complejo y, de haberse realizado, *utilizando la tracción eléctrica* y explotando las mercancías, el negocio hubiera sido sumamente lucrativo. Razones varias impidieron realizarlo así y limitado a las vías hasta hoy en explotación, teniendo que luchar contra muchas dificultades y que arrostrar disgustos con las autoridades a consecuencia de la supresión del cruce de la calle de Atarazanas, cuyas consecuencias sufrió en primer término el público por tener que esperar los cruces de Becedo y la Dársena; la empresa ha obtenido pequeñísima utilidad y si continuó en la explotación, más era por la confianza que tenía en lo porvenir, que por los rendimientos actuales.

En circunstancias tan críticas, la Hacienda, que venía cobrando un impuesto sobre las utilidades, cambió de sistema y estableció el *impuesto sobre los aceites lubrificantes*, el 15 % sobre el pasaje y además una cuota fija por contribución industrial.

El impuesto del 15 % sobre los pasajeros obligó a la empresa a subir el precio del billete y, como era de esperar, por la cizaña vertida, disminuyó el número de pasajeros, complicándose más aún la ya angustiosa situación de la sociedad, que se vio imposibilitada de pagar, por la misma insuficiencia de negocio, las ocho mil pesetas a que asciende el impuesto del 15 % y la cuota fija de contribución.

Contra este último impuesto, formuló su protesta la empresa pero fue desechada y aunque ofreció garantías para el pago presentado, no obstante el recurso contra la resolución de la delegación de Hacienda, no se admitieron esas garantías y ha sido embargado todo el material, a pesar de que una sola locomotora, cuyo valor es de más de cincuenta mil pesetas o la firma de uno solo de los accionistas basta y sobra para garantizar el pago de la cuota fija que asciende sólo a tres mil pesetas.

El mismo caso que éste del Tranvía Urbano ha ocurrido en Zaragoza y allí la autoridad gubernativa, con el informe del ingeniero de la provincia, se opuso al embargo, y éste fue anulado y aquél tranvía continúa prestando servicio.

Por lo que a Santander se refiere, nos consta que el señor González Trevilla, alcalde de la ciudad, dirigió ayer una atenta comunicación al delegado de Hacienda, llamando su atención sobre los perjuicios que se irrigan al público, con la suspensión del servicio.

La empresa, por su parte, está firmemente resuelta a acudir a los tribunales ordinarios protestando contra el embargo, no sólo por haberse decretado antes de terminar el expediente, sino por tratarse de un servicio público y porque, bastando el valor de una sola locomotora o la garantía personal de los accionistas para responder de él, la delegación ha decretado el embargo de todo el material.

A ESTA CENSURADA ACTUACION
LA "DIPLOMACIA" DEL ENTONCES DELEGADO...
LO RESOLVIO DE ESTA MANERA

"Ayer quedó restablecida la circulación del Tranvía Urbano, suspendida, según tenemos entendido, más que por orden de la delegación de Hacienda, por una mala inteligencia o interpretación de la orden de embargo.

Al efecto de rectificar ese error, el delegado de Hacienda dirigió ayer un oficio al agente ejecutivo de esta capital, inspirado en el deseo de evitar en lo posible perjuicios al público y por la cual se disponía que, sin levantar el embargo del material y caballerías, se autorice al gerente de aquella empresa para restablecer el servicio en la forma acostumbrada, garantizando el respeto a las obligaciones que como depositario ha contraído."

(*La Voz Cántabra*, 10-X-1897.)

¡ El señor delegado no fue culpable! La culpa... de su escudero.

Al poco tiempo de este incidente y no por su causa (que también tuvieron motivos de protesta formal en reunión celebrada por los comerciantes santanderinos contra los procedimientos fiscales que se empleaban), la reina regente firmaba dos escritos, uno declarando cesante a don Francisco Parra, delegado de Hacienda en Santander y otro nombrando para sustituirle a don Narciso Ribot, ex gobernador civil. (*Boletín de Comercio*, 24-XII-1897.)

LA CORCONERA

1897

LA GUERRA DE CUBA, EMBARQUES Y "LA CORCONERA"

Muchas expediciones de heridos y enfermos graves son enviadas a la península en los vapores correos durante este año. Las continuamos anotando para recuerdo o futura estadística de los que, por el puerto de Santander, llegaron a la patria o partían de ella.

Enero, 4. *Alfonso XII*.—Arriba al puerto conduciendo 417 soldados heridos y enfermos, falleciendo 9 en la travesía. Transbordados por los vapores *Corconeras*, pasaron luego al sanatorio militar.

También llegó en este barco el general Echagüe y su esposa, que fueron objeto de una manifestación cariñosa desde el muelle hasta la estación del Norte, por donde salieron para Madrid.

(*El Correo de Cantabria*, 5-I-1897.)

Abril, 3. *Alfonso XIII*.—Penetra en el puerto el correo con 232 soldados inútiles en campaña, algunos cumplidos y otros a continuar enfermos, falleciendo 11 en la travesía.

(*Boletín de Comercio*, 3-IV-1897.)

Mayo, 5. *Reina María Cristina*.—Fondea en la boca de los correos con pasajeros y 171 de tropa. Algunos de estos heridos hubo necesidad de amputarles las piernas y brazos, falleciendo en la travesía 4 soldados.

(*Boletín de Comercio*, 5-V-1897.)

Mayo, 18. *Buenos Aires*.—Conduce 210 soldados enfermos y heridos, falleciendo, igual que en la anterior expedición, 4 soldados antes de su llegada.

(*Boletín de Comercio*, 18-V-1897.)

Mayo, 28. *Alfonso XII*.—Ha llegado con 676 pasajeros, de los cuales eran 372 soldados, 20 marineros y 9 sargentos.

Venía también don José Porrúa Moreno, ex gobernador regional de La Habana, que se encontraba muy pesimista, y le acompañaba don Diego Figueroa, general de brigada.

(*Boletín de Comercio*, 28-V-1897.)

Junio, 2. *Alfonso XIII*.—Entra en turno la llegada de este correo con pasaje de cámara y 247 soldados, de los cuales fallecieron 8.

Con ellos fueron transportados en distintos viajes por los *Corconeras* el general de brigada don José Jiménez de Sandoval, bastante enfermo; el comandante don Francisco Rodríguez, con seis heridas de bala, y el también comandante don Juan González Sierra, atravesados los pulmones y muy enfermo.

(*Boletín de Comercio*, 3-VI-1897.)

PRESENTACION DEL REMOLCADOR "CUCO" EN NUESTRA BAHIA

Ausente de nuestro puerto el remolcador *Hércules*, de *La Corconera*, por razones que dejamos escritas en páginas anteriores, llega a la bahía de Santander un desconocido remolcador que ha de cumplir las deficiencias que se notaban en los servicios propios de estos buques.

Había sido adquirido en Cardiff por don Victoriano López Dóriga, con el nombre primitivo de *Margaret*. Era de hierro, con hélice, desplazaba 50 toneladas y la máquina podía desarrollar 250 caballos, dándole una velocidad de 10 millas por hora.

Una vez matriculado en este puerto, se le dio el nombre de *Cuco*, comenzando a prestar servicio en la bahía el 11 de junio de 1897.

Hasta muy avanzados años del siglo actual, figuraba el nombre del *Cuco* en las informaciones

periodísticas y crónicas, comentando las competiciones náuticas que se celebraban en Santander organizadas por el Club de Regatas y empleado como "tribuna flotante" portadora de los jurados, autoridades e invitados a presenciar las competiciones.

(*Boletín de Comercio*, 5-VI-1897.)

Junio, 16. *P. de Satrústegui*.—El correo penetraba a las seis de la mañana por la boca del puerto y desembarcaba gran número de pasaje de cámara y 229 soldados, falleciendo 7 en la ruta hasta La Coruña.

(*Boletín de Comercio*, 17-VI-1897.)

FALLECE ELOY GONZALEZ

La Voz Cántabra, doliéndose del favoritismo político, "amo y señor" gobernante en aquellas fechas desgraciadas publicaba así la noticia.

"Ha fallecido en el hospital de Matanzas, víctima de una enfermedad común, el valiente soldado Eloy González, héroe de Casorro.

Si este soldado hubiera sido licenciado como se dijo, cuando su nombre era aclamado por todos, no hubiera muerto en un hospital.

Pero se conoce que sólo les está permitido a ciertos privilegiados ir a Cuba o Filipinas, obtener un ascenso por algo o por nada y volverse tranquilos a la península, donde siempre habrá un periódico que les llamará héroes."

(*La Voz Cántabra*, 22-VI-1897.)

Junio, 29. *Isla de Panay*.—Son 206 soldados entre enfermos y heridos los enviados en este correo y, como los anteriores, fueron trasladados al muelle por los vapores *Corconeras* y desde allí al sanatorio, hospital y banderín de ultramar.

(*Boletín de Comercio*, 26-VI-1897.)

Julio, 19. *Colón*.—Llegó a nuestro puerto transportando 513 soldados y en la travesía quedaron 11 fallecidos, que no tuvieron el consuelo de morir entre los suyos.

(*Boletín de Comercio*, 20-VII-1897.)

FIRMO LA REINA...

...un decreto autorizando la prórroga por un año del contrato con la empresa de *La Corconera* de Santander, para el embarco y desembarco de los soldados que vayan y vengan de Cuba y Puerto Rico.

(*La Voz Cántabra*, 2-IX-1897.)

Julio, 27. *Buenos Aires*.—Fueron evacuados en este vapor 347 soldados.

(*Boletín de Comercio*, 28-VII-1897.)

Agosto, 1. *Afonso XIII*.—Ha llegado empleando diez días solamente en la travesía, conduciendo 332 soldados y gran número de pasaje.

(*Boletín de Comercio*, 1-VIII-1897.)

Días después, en un *Corconera*, fueron a visitar el magnífico trasatlántico los señores Gamazo, Maura, Sánchez Guerra y la plana mayor del "gamacismo" de Santander, en compañía de muchas y distinguidas señoras.

(*La Voz Cántabra*, 17-VIII-1897.)

Agosto, 15. *Alfonso XII*.—Entró de madrugada en el puerto conduciendo 800 pasajeros de cámara y 536 soldados.

(*Boletín de Comercio*, 15-VIII-1897.)

Agosto, 27. *Montserrat*.—Regresa de Cuba y Puerto Rico con 457 de tropa.

OTRAS NOTICIAS

Como "el horno no está para bollos", algunas empresas tratan de animar la ciudad con fiestas y excursiones que contrarresten el retramiento de visitantes forasteros.

El club de regatas celebra un año más la tradicional regata de "la copuca", embarcando en un vapor *Corconera* el jurado, junta directiva e invitados, que fueron obsequiados opíparamente y sufrieron algunos las consecuencias del mareo... El informador no dice si la causa fue motivada por exceso de "obsequio", pero diplomáticamente aclara: "la mar está como un plato y el viento no mueve un pañuelo".

A río Cubas se hicieron varias excursiones, aprovechando las mareas, y en el muelle, el día de los Santos Mártires, hubo festejos, con elevación de aerostatos y conciertos de música por la banda de Cazadores de Madrid.

También la romería de Latas, que se celebra en Somo, se vio muy concurrida, saliendo varios vapores *Corconeras* que conducían gran número de romeros.

(*La Voz Cántabra*, 5-VII, 17-VIII y 9-IX-1897.)

Setiembre, 2. *Reina María Cristina*.—Conduce a Santander 294 soldados y lleva el día de su partida 187 sustitutos. (*La Voz Cántabra*, 2-IX-1897.)

Setiembre, 20. *Habana*.—Llega a nuestra bahía repatriando 350 soldados, todos muy graves, siendo inmediatamente destinado al lazareto suizo de Pedrosa, hasta cumplir la cuarentena, por haber ocurrido a bordo cuatro casos de fiebre amarilla.

(*Boletín de Comercio*, 21-IX-1897.)

NUESTROS AMIGOS LOS YANQUIS

En el mes de setiembre, Estados Unidos envía al gobierno español, por medio de Woordford, una

nota en que se fija como plazo para que terminemos la guerra de Cuba el mes de octubre próximo.

Y a principios de octubre un telegrama de Washington dice que han corrido rumores insistentes de una próxima guerra de los Estados Unidos con España, lo que hizo bajar cinco enteros los fondos públicos.

(*La Voz Cántabra*, 22-IX-1897, y *El Correo de Cantabria*, 13-X-1897.)

Setiembre, 28. *Montevideo*.—A las tres de la mañana amarra a la boyera de los correos y conduce 487 de tropa. Fallecieron antes de llegar a España 18 soldados. Distinguidas señoras y señoritas daban a los recién venidos, al desembarcar en el muelle, una taza de caldo, una copita de jerez y un poco de gallina en nombre de la Cruz Roja.

(*Boletín de Comercio*, 28-IX-1897.)

Octubre, 2. *Alfonso XIII*.—Regresa nuevamente de Cuba con 474 de tropa, muriendo en el camino 12 soldados. (*Boletín de Comercio*, 3-X-1897.)

Octubre, 16. *Colón*.—Desembarca en este viaje 556 soldados, con 22 graves y hubo 10 fallecidos antes de llegar. (*Boletín de Comercio*, 17-X-1897.)

Octubre, 27. *Santo Domingo*.—Quedó atracado al muelle de Maliaño, desembarcando 234 soldados y habiendo ocurrido 5 fallecimientos.

Antes de abandonar en *Corconeras*, el gobernador ordena que los soldados no lo efectúen hasta que les sean entregados y se vistan con los trajes de invierno. (*Boletín de Comercio*, 27-X-1897.)

LA COMPAÑÍA SANTANDERINA DE NAVEGACIÓN Y EL "PEÑA CABARGA"

En agosto se había constituido la compañía de navegación santanderina nombrando presidente a don Francisco González Camino y secretario a don Angel Pérez Izaguirre.

En Glasgow fue botado al agua el primer barco de esta compañía y luego bautizado con el nombre de *Peña Cabarga*, capaz para una carga de 2.700 toneladas. Su tripulación es montañesa y el mando de capitán es para don Segundo Cruz Martínez.

(*El Correo de Cantabria*, 18-VIII-1897.)

Llegado a Santander, el 28 de octubre se celebra la ceremonia para inaugurar oficialmente la navegación de esta compañía.

Los invitados embarcaron en un *Corconera* cuando ya el nuevo vapor venía navegando por el canal de Astillero, saludándole al encuentro y arbolándose al costado.

Se bendijo la nave y luego, en la cámara, fueron los brindis.

A las cinco, levó anclas el buque y momentos después salía por la boca del puerto, hasta donde le acompañaron en el pequeño vaporcito invitados y periodistas.

(*La Voz Cántabra*, 28-X-1897, y *Boletín de Comercio*, 29-X-1897.)

Noviembre 2. *Reina María Cristina*.—Queda atracado al muelle de Albareda y desembarcan 375 soldados heridos y enfermos, habiendo tenido en el viaje 11 muertos. (*Boletín de Comercio*, 3-XI-1897.)

Noviembre 5. *Colón*.—A las tres de la madrugada llegó un tren militar con 550 hombres que fueron recibidos y obsequiados en la estación por las autoridades, como de costumbre.

Después, también como siempre, pasaron los soldados al muelle de pasajeros y tranquilamente, sin protestar, ni resistirse, embarcaron pacientemente en los *Corconeras* para ser trasladados a bordo del *Colón*.

Aproximadamente a las diez, llegó por la línea de Bilbao el tren que conducía a los amotinados del cuartel de María Cristina, trasladados entonces a Santoña. Por un exceso de precaución, el tren se detuvo en Maliaño y allí embarcados en *Corconeras* los doscientos cincuenta hombres de este segundo grupo.

(*La Voz Cántabra*, 5-XI-1897.)

EL ESPERADO DESEMBARCO EN SANTANDER DEL GENERAL WEYLER

A mediados de noviembre, es ya comentario público la próxima llegada a nuestra capital de un importante personaje procedente de Cuba.

El capitán general don Valeriano Weyler Nicolau ha sido relevado del mando en la isla de Cuba y regresará a España en el vapor *Montserrat*, con escala en La Coruña, para desembarcar en Santander.

Con objeto de preparar el recibimiento, fue nombrada una junta ejecutiva que tomó los siguientes acuerdos:

A esperar al general a la entrada del puerto saldrán de los muelles varios *Corconeras*, 45 botes y 15 traineras, dos de las cuales irán tripuladas por marineros uniformados: en dichas embarcaciones tendrán puesto las autoridades, las comisiones, los invitados y la prensa.

En coche o a pie se dirigirá el general con su comitiva al hotel Continental, donde se le ha preparado alojamiento y allí se le obsequiará con un banquete, habiendo sido contratada la banda municipal para amenizar el recibimiento.

Además la comisión invertirá en obras de caridad parte de la suma que tenía destinada para festejos. Repartirá 4.000 bonos de pan, socorrerá a

los soldados que hayan desembarcado del *Montserrat* y vengan a Santander y dará rancho extraordinario en la casa de caridad, en el hospital y a los presos de la cárcel.

Se le ofrecerá un magnífico álbum lleno de firmas, con tapas de piel de Rusia sobre la que se destaca un escudo de oro, y la hebilla del álbum es también de oro macizo.

En Madrid, el periódico *El Nacional*, publica en la noche del 16 de noviembre, un artículo ocupándose de la actitud del pueblo de Santander para recibir a Weyler y expone que ésa es la misión que ha traído el gobernador de aquella ciudad norteña señor Rivas Moreno a Madrid, el cual ha manifestado que pasarán de 20.000 personas las que acudan al muelle para recibir al general y que lo único que puede traer consecuencias de alguna trascendencia sería la contramanifestación que los socialistas y otros elementos proyectan efectuar en la capital de la Montaña.

El día 19 de noviembre hacia su escala en La Coruña el vapor *Montserrat*, conduciendo al general Weyler y los muelles, botes, lanchas y vapores que se encontraban en bahía estaban invadidos de gentes.

En Santander, en este mismo día, continuaba la comisión encargada del recibimiento recogiendo firmas para el álbum.

Por fin se reciben noticias de la llegada de tan distinguido huésped por medio de este inesperado telegrama:

“El día 23 ha fondeado en este puerto de Barcelona el vapor que conduce al general Weyler, su hijo y amigos, que le acompañan desde La Coruña. Al pisar tierra fue vitoreado, entre el ruido producido por disparos de cohetes y pasodobles de las músicas.”

(*Boletín de Comercio*, 17, 18, 19, 20 y 24-XI-1897.)

ACLARACION FINAL

Los weyleristas se lamentaban de la guerra que estaban dando sus contrarios amenazando con una contramanifestación a la que, sin quitar ni poner, dicen que acudirán cinco mil manifestantes con cinco mil pitos, comentando los weyleristas que si el acto se llevara a cabo quitará adeptos a sus oponentes, puesto que el recibimiento que se tribute al general Weyler no ha de ser político, sino genuinamente español.

Los antiweyleristas, por su parte, en el mismo día que hacían sus contrarios el comentario anterior, manifestaban que la idea del recibimiento a Weyler era de unos pocos, porque en el acto que se trataba de realizar van envueltos fines particularísimos y políticos.

Que no ha partido la idea de la manifestación del ayuntamiento, ni la corporación municipal estará representada en aquel acto.

No irá a la manifestación la liga de contribuyentes para no hacer el juego a algunos políticos, aunque sí saludará al militar como deber de cortesía, ni asistirá la cámara de comercio ni el cuerpo de bomberos voluntarios “que va a todas partes”.

El círculo de recreo, la sociedad que representa al alto comercio, tampoco irá, aunque su presidente lo desea, porque se han manifestado distintas tendencias entre sus socios.

Y por último, si fuera un acto patriótico, ¿habría de faltar alguna de estas entidades que tanto se han distinguido en agasajar a los soldados?

De todo lo expuesto se deduce que el gobernador debió contar en Madrid lo suyo y lo de los demás, que el gobierno estudió lo de todos, previniéndose contra posibles males que dieron motivo a la variación del puerto de arribada.

Por este contratiempo, el distinguido general y cumplido caballero encargó desde La Coruña que telegrafíen al hidalgo pueblo de Santander su reconocimiento por la demostración de simpatía que pensaba hacerle y que su pensamiento fue siempre desembarcar en la capital de La Montaña, pero que la orden superior recibida por el capitán del *Montserrat* para dirigirse a otro puerto le impone lleva a cabo su propósito, lo cual deploa y lamenta.

La comisión organizadora, en vez de dar por terminado su cometido, acordó realizar los números del programa de carácter caritativo, y respecto al álbum de piel de Rusia repleto de firmas, enviarlo al general.

(*El Correo de Cantabria*, 17 y 19-XI-1897, y *La Voz Cántabra*, 19-XI-1897.)

Diciembre 19. *Alfonso XIII*.—Parte el correo para Cuba con 125 soldados del último reemplazo y además, con el alcalde señor González Trevilla, los banqueros mejicanos Romano Mijares y Noriega y para grata compañía el *Alfonso* conduce nuevamente en la caja de seguridad otra remesa de cinco millones de pesetas para gastos de guerra.

(*Boletín de Comercio*, 20-XII-1897.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1898

POR FIN "ARRIBA" A SANTANDER UNA
BALLENA ESCOLTADA POR EL DELFIN

Hacia el 3 de junio fue encontrada en el mar, frente al Sardinero, un hermoso ejemplar de rorcual o ballena, por el vapor de pesca *León*, llevándola a remolque hasta dejarla varada en la Segunda Playa.

La respetable señora de los mares midió de largo veintitrés metros, cuarenta y siete centímetros, con un ancho de cinco metros, veinticinco centímetros, y por curiosidad se tomaron medidas de la boca, que dieron cinco metros y veinticinco centímetros.

Otra lancha de pesca encontró también frente al Sardinero otro ejemplar llamado *cifyus*, de la

familia de los delfines, que midió seis metros de largo por medio de alto.

Este delfín fue el tercer ejemplar encontrado en nuestra costa. El último de éstos fue, en 1890, adquirido por don Augusto G. de Linares e igualmente adquirió las otras para la Biología Marítima.

Durante veinte días desfilaron los santanderinos, a falta de otro espectáculo, para contemplar la ballena. Pasado este tiempo y ante la queja de algunos vecinos por las molestias que ocasionaban los malos olores que produce su estado de descomposición, se procedió a extraer la grasa mediante un hornillo instalado en la playa.

(Boletín de Comercio, 4 y 9-VI-1898.)



La ballena en la playa de Casañeda.

EL GRAMOFONO

El propietario de este magnífico aparato recibía avisos para dar audiciones a domicilio en la tienda El Edén, de don Juan Correa, San Francisco, nº 11, y el precio por audiciones de quince piezas, llevando el aparato a domicilio, era de dos pesetas con cincuenta céntimos.

El señor Sumastre, que así se llamaba el empresario, mejoró días después las audiciones con nuevos "tubos" impresionados con cantos de barítono y de tenor.

Recibió en muchas casas de la "crema" santanderina atentos plácemes por tan entretenida novedad.

(*El Cantábrico*, 12-I-1898.)

S A G A S T A

Don Práxedes Mateo Sagasta, nuevo presidente del consejo de ministros, es encargado de gobernar España durante los tiempos difíciles que se avecinan, por la muerte violenta de su antecesor Cánovas del Castillo.

(*Boletín de Comercio*, 24-IV-1898.)

¡ DE BILBAO A SANTANDER EN TREN !

(SIN TRANSBORDO)

El 21 de julio llegó por primera vez el tren directo entre las dos capitales de provincia, sin transbordo en Zorroza.

El primer tren salió a las siete de la mañana de Bilbao, llegando a Santander con la máquina engalanada, cubierta de flores y con "lienzo pintados".

(*Boletín de Comercio*, 22-VII-1898.)

MUERTE DEL PINTOR MONTAÑES CASIMIRO SAINZ

Fallece el 24 de agosto en la Casa de Salud de Carabanchel, a los 53 años, el paisajista que había logrado retener en sus cuadros las bellezas de La Montaña.

Nacido en Matamorosa en 1845, y en sus primeros cuadros se reveló el genio que le inspiraba.

Pintó lienzos notabilísimos: *Fuente del Ebro*, *Montes Claros*, *La vista de un jardín*, *Lavanderas en el Manzanares*, *El Descanso* y otros muchos maravillosos.

Sufrió el desgraciado artista una gran desventura, que le persiguió hasta su muerte: perdió la razón cuando se hallaba en plena gloria y su nombre había llegado a ser orgullo de Santander.

A los 17 años comenzó sus estudios trabajando afanosamente.

A los 27 cumplidos, empezaba a dar muestras de perturbación mental y tuvo que interrumpir sus estudios hasta el año siguiente, 1873.

Reanudados éstos, cursó en un solo ejercicio las seis asignaturas de la Escuela de Bellas Artes.

Pronto empezó a tener premios en las exposiciones.

Desde 1885, época en que regresa a Campoo, se fue extendiendo su fama y de este último período son sus cuadros *Vista general de Reinosa* y *El nacimiento del Ebro*, propiedad de la diputación provincial de Santander.

(*Boletín de Comercio*, 24-VIII-1898.)

EL PRIMER VELODROMO EN LA CIUDAD

construido en la península de la Magdalena por la pionera sociedad ciclista, que se constituyó el año anterior.

La inauguración se efectuó en agosto con una carrera de cintas, "primorosamente bordadas" por distinguidas señoritas santanderinas, y fueron recogidas por los señores Carrillo, del Río, Agosti, Parra, Corral, Requivila y Petersen.

Fue una fiesta muy brillante, asistida por la banda municipal. (Boletín de Comercio, 31-VIII-1898.)

Llegado el 11 de diciembre del año siguiente, el club ciclista montañés estrenaba su primer centro social, dotado con elegantes salones, en el Muelle, nº 22, bajo.

SANATORIO DE MADRAZO

El 18 de setiembre publica don Enrique Diego Madrazo la primera memoria de este nuevo centro quirúrgico.

Describe con detalle amputaciones, operaciones de vientre y otras más efectuadas.

Al final menciona méritos de los cirujanos Ahrens y Santiuste. Respecto a nuestro paisano, dice:

... "buen estudiante, discute todos los premios de su carrera médica y se los lleva; una vez terminada, sus aficiones a la especialidad de enfermedades de oídos, nariz, garganta y laringe le conducen a París y más tarde a Berlín; es un profundo conocedor de esta especialidad quirúrgica y experto en la práctica del tratamiento que estas enfermedades exigen y como tal especialista ha sido nombrado director técnico del Sanatorio Quirúrgico." (La Crónica de Santander, 2-II-1898.)

Las costas españolas se fortifican para tratar de impedir una supuesta invasión después de nuestra guerra con los americanos.

Por real orden se aprueban las fortificaciones del Cantábrico, y en Santander se emplazarán tres baterías: una en las costas de Langre, otra en Cabo Mayor y la tercera en la península de la Magdalena.

En mayo comienza esta construcción, empleando cuarenta y seis obreros de la población y transportándose en barcazas ochenta toneladas de raíles.

(*Boletín de Comercio*, 30-IV y 5-V-1898, y *El Correo de Cantabria*, 27-V-1898.)

Al mes siguiente se conceden a Santander cuatro obuses y cuatro cañones Krupp y para ellos se construyen fuertes muros con hierro y piedra de sillería.

Se monta una guardia para evitar el paso de visitantes por los sitios peligrosos, en la caseta que ocupaban los carabineros (aproximadamente en los terrenos que actualmente ocupa el palacio real).

En julio quedan instalados los cuatro cañones de 15 y los cuatro obuses de 32. Faltan los cuatro Hontorias que han llegado de San Sebastián, y con éstos serán doce los cañones que defiendan nuestro puerto. Para cargas se recibieron tres mil kilos de pólvora prismática.

(*Boletín de Comercio*, 17-VI y 5-VII-1898, y *El Cantábrico*, 8-VII-1898.)

El ayuntamiento acuerda poner a disposición de la junta de defensa veinticuatro mil pesetas para la construcción de un cuartel cubierto, en la península de la Magdalena, con objeto de alojar a los artilleros hasta un cupo de doscientos hom-

bres, y para ello se replantea el terreno en su parte sur (hoy universidad).

Este lugar está resguardado de la vista desde el exterior del puerto y de los vientos del norte.

(*Boletín de Comercio*, 7-VII-1898.)

A las baterías se las asignan los nombres de San Emeterio y San Celedonio, patronos de la ciudad.

(*El Cantábrico*, 20-V-1898.)

Por fin, en agosto, quedó terminado de tender el hormigón para "casamata y polvorín", finalizando la construcción y hasta el pintado del edificio cuartel. (*El Correo de Cantabria*, 17-VIII-1898.)

Y después de tantos trabajos y cuantiosos gastos, pasado el furor "de que vienen los yanquis", no hacía veinticuatro horas que terminaron las obras construidas con dinero del pueblo para la defensa de la ciudad, cuando se recibieron órdenes del gobierno de "que fueran desmontados los cañones y enviados a la escuela de tiro de Madrid". (*El Boletín de Comercio*, 27-VIII-1898, y *El Correo de Cantabria*, 29-VIII-1898.)

Días después, por gestiones de la cámara de comercio, ya que la estancia de los artilleros siempre era una ayuda para aliviar la difícil situación de los comerciantes, consigue del ministerio de la guerra que sólo se retiren las piezas de "suelo" y en cambio se remitirán otras de "costa".

(*Boletín de Comercio*, 30-VIII-1898.)

Pasado un tiempo de este arreglo "pacífico", las casamatas San Emeterio y San Celedonio fueron evacuadas.

Aun duraron muchos años para juegos de chicos aquellos "fortines" hasta ser derruidos poco antes de edificarse el palacio real, por ser foco de otras "evacuaciones" que podían perjudicar la salud pública.



N.º 1 y 2. Casamatas San Emeterio y San Celedonio.
N.º 3. Caseta que ocupaban los carabineros.

N.º 4. Cuartel para los artilleros (años después caballerías reales).



Las fortificaciones en La Magdalena.

LA CELEBRE BARCA DE TRETO Y EL PUENTE

Durante muchos años, la veterana embarcación, pinaza, gabarra o como quiera apodársela, hacía la travesía de la ría de forma difícil por su extremada vejez, sin atreverse a cruzarla cuando se enfadan sus aguas, aguardando a que pase este contratiempo amarradita al muelle y sin decidirse a cargar sobre cubierta pasaje, cajromatos, ni coches con viajeros. Por tal accidente, con frecuencia la diligencia correo de Bilbao llega a Santander en horas nunca previstas en el horario oficial, que no bajan de dos o tres de retraso.

Mientras esto ocurre, se espera con impaciencia que se convierta en realidad el prometido puente que también lleva camino de hacerse acontecimiento, más antiguo que la propia existencia de la barca. *(El Correo de Cantabria, 30-III-1892.)*

En 1883, ya estaba presentado el proyecto del puente de hierro sobre la ría de Treto y se devuelve para que se haga otro, que en vez de tener un tramo giratorio, como estaba en un principio acordado, tenga sus tramos fijos.

En este mismo año se fue a pique la barca de Treto, por exceso de carga, con tres carros que contenían postes de telégrafos. No ocurrieron desgracias personales, pero se ahogaron los bueyes.

“¡Qué baldón para el país!”, comentaba el redactor de la noticia.

(El Correo de Cantabria, 28-IX y 5-XI-1883.)

Siete años después (1890), la junta consultiva de caminos aprobó ¡por fin! el proyecto, cuyo pre-

supuesto asciende a seiscientas mil pesetas, será fijo y tendrá una altura de cuatro metros sobre la pleamar. *(Boletín de Comercio, 21-III-1890.)*

A los diez años de dicho presentado proyecto, el optimismo invade los ánimos de los comarcanos que expresan en carteles como este:

“La barca de Treto se va”, y otros análogos. Fue tal el entusiasmo que reinó en Colindres por la construcción del puente de Treto, que el pueblo y ayuntamiento ofrecieron toda su ayuda a la empresa constructora, y al contratista, vivienda gratis con su familia.

(El Correo de Cantabria, 20-X-1893.)

Han pasado de esta euforia anterior otros cuatro años, y por fin, en 1897, se inaugura oficialmente el comienzo de estas obras. Por cuyo motivo se reunieron en fraternal banquete los vecinos de una y otra parte de la ría.

(El Correo de Cantabria, 10-X-1897.)

En 1898 se derrumba el estribo en construcción que estaba casi terminado, y para que en desgracias y dificultades no tengan “pelusa” el puente y la barca..., poco tiempo después regresaba ésta a la estación marítima conduciendo a bordo cuatro carros de bueyes con mercancías y varios pasajeros; al llegar al medio de la ría, se rompió el cable, arrastrando la corriente la muy deteriorada barca y avanzados veinte metros se fue a pique con carros y personas.

Con grandes dificultades fueron auxiliados los naufragos, y dos guardias civiles se salvaron milagrosamente, por el peso del armamento, per-

diendo solamente uno de ellos, después de la apurada "brega", la capa.

En el recuento de supervivientes, un personaje muy señalado faltó a la lista: ¡el popular barquero de Treto! Murió atrapado por su querida barca, ahogándose también dos de los bueyes.

(*Boletín de Comercio*, 12-IV- y 16-XI-1898.)

Las obras continuaron muy lentas, tanto que los vecinos de aquellos pueblos tenían pocas esperanzas de vivir para verlo. Pero el pesimismo de estas gentes, basado en el experimentado olvido que prestaron a tan importante empresa aquellos gobernantes, no fue tan de lamentar: el puente quedó por fin "casi terminado" y luego totalmente construido ¡al comenzar el siglo!

(*El Correo de Cantabria*, 18-XI-1898.)

Y VA DE BODAS...

El distinguido diputado provincial don Higinio A. de Celis con la bella señorita Amparo Illera (9 de enero). (*El Cantábrico*, 9-I-1898.)

Por otra parte, y en la capilla de las Siervas de María, el joven ingeniero don Ramiro Pérez con la encantadora señorita Asunción Herrera, asistiendo solamente los familiares de ambos (19 de octubre).

Fueron apadrinados por el acaudalado propietario don Carlos Eizaguirre, abuelo del novio y la señora de Escalera, hermana de la novia.

Y como final, después de los respectivos ágapes, se ausentaron las parejas emprendiendo el tradicional viaje de novios. (*El Cantábrico*, 19-X-1898.)



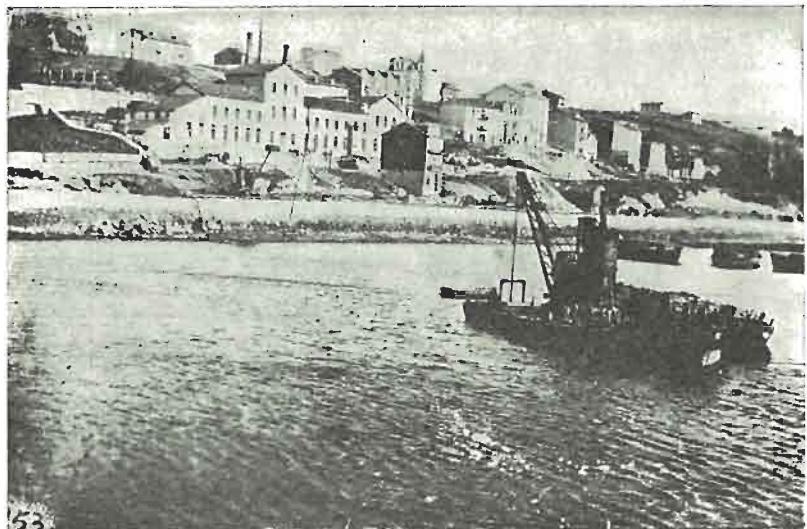
LA DARSENA DE MOLNEDO
EN PUERTO CHICO

Las riberas de la que en 1899 recibió el nombre de calle de Castelar eran a mar abierto en 1852 y muchos años siguientes.

En la orilla se aprecia una embarcación varada en las arenas.



El antiguo muelle de «la monja» antes de quedar encerrado en la nueva dársena de Molledo.



53.

El 16 de noviembre de 1882 comienzan las obras para la construcción de la dársena en Molledo, y al llegar el 20 de setiembre de 1887, ya muy adelantados los trabajos, se subasta el dragado para dejarla en profundidad con un calado de agua de cuatro metros, para que puedan atracar buques costeros y que con ello quede habilitada para sustituir a la dársena de la Ribera cuando sea rellena.

En mayo de aquel año 1887, otra importante obra continuaba realizándose al otro lado del mue-

lle de "la Monja", que avanza rápidamente con el relleno de los terrenos robados al mar entre el muelle del Martillo y el antiguo embarcadero de *La Corconera*.

En la calle posterior (Juan de la Cosa), se encuentra la fábrica de azúcar, años después almacenes y tostaderos de café de la firma Baladrón y Compañía, que en nuestros días fueron sustituidos por la iglesia de los capuchinos.

La calle de Juan de la Cosa, aún no estaba abierta al tránsito. (Acordó su apertura el ayuntamiento en la sesión del 11 de setiembre de 1899).

lle de "la Monja", que avanza rápidamente con el relleno de los terrenos robados al mar entre el muelle del Martillo y el antiguo embarcadero de *La Corconera*.
(El Correo de Cantabria, 13-V-1887.)

Durante 1888 se reanudaron con gran actividad los trabajos, quedando concluido el terraplenado para fin de año y planteado el proyecto de construcción de jardines en aquella zona.

(El Correo de Cantabria, 7-V-1888.)



54.

En el gráfico se observan las obras del relleno de los terrenos robados al mar, casi finalizando. En primer plano, la dársena de la Ribera en horas de baja marea, que será a su vez cubierta de tierras cuando entre en servicio la substituta que se construye en Puerto Chico.

Muro de la dársena de Puerto Chico o Navarro Rodrigo, a falta de retoques.
Sobre las aguas, material y obreros extrayendo el fango para ganar profundidad.



En el mismo año 1888, cuando aun no ha finalizado el relleno en la obra vecina, la junta del puerto da el nombre de "dársena de Navarro Rodrigo" a la de Puerto Chico.

Comenzaron el 4 de febrero las operaciones que ya hemos mencionado con el objeto de profundizar el calado de la dársena con la condición de quedar terminadas en el mismo año, y no habiéndose cumplido el compromiso por la excesiva lentitud del contratista, al llegar el año 1889 la

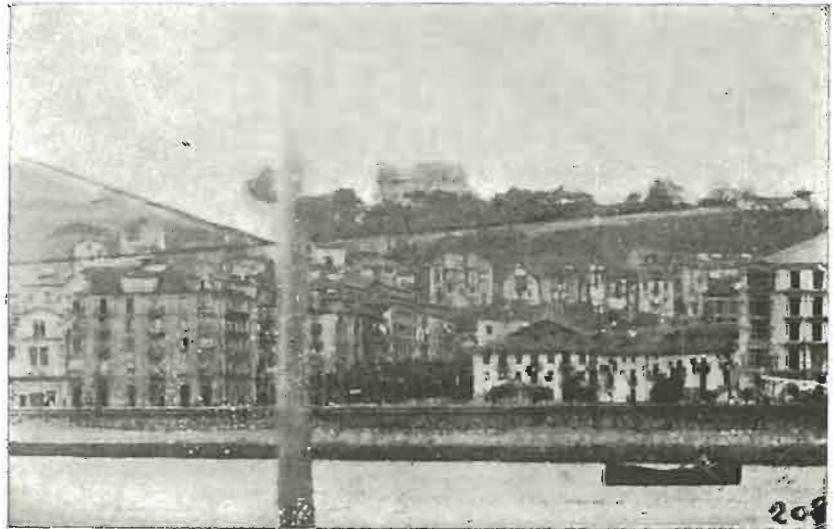
junta deja rescindido el contrato y las continua por cuenta propia. (*El Correo de Cantabria*, 27-I-1889.)

Pasaron más años, y en 1893 aun continuaba la construcción de los nuevos muelles de madera.

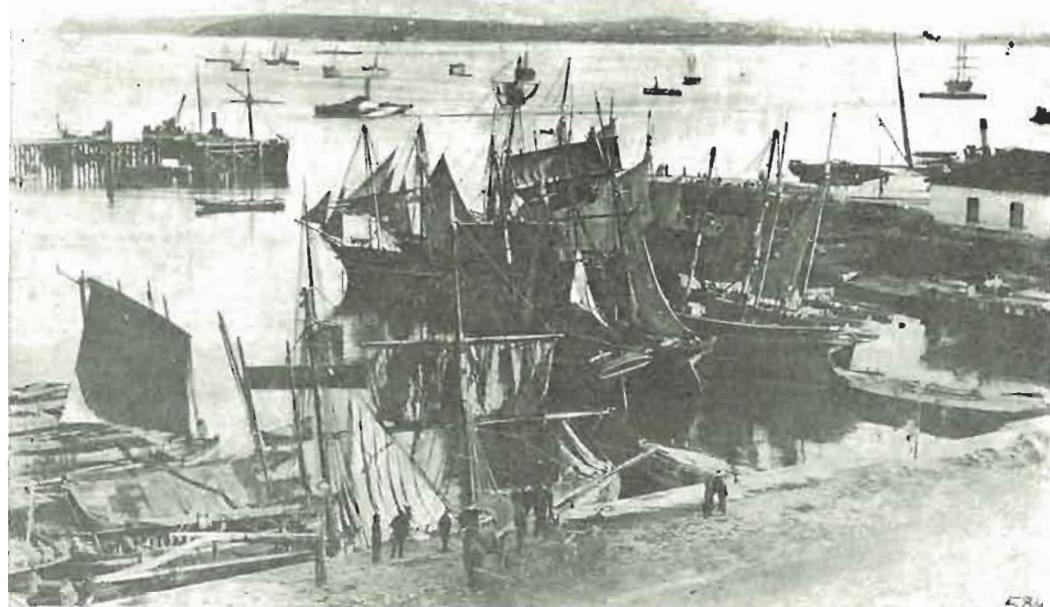
(*El Correo de Cantabria*, 12-I-1893.)
Al final de 1897, las obras del muro y del interior de la dársena de Puerto Chico se dan por terminadas oficialmente, momento esperado después de quince años de duración.

(*Boletín de Comercio*, 27-XII-1897.)

Por la parte superior del terminado muro, vemos dos casas de vecindad habitadas por familias pescadoras. [Emplazamiento actual de la casa de Gándara en la calle de Castelar, 1.]



RELLENO
DE LA
DARSEN
DE LA
RIBERA



Trabajos preliminares para el cierre de la dársena.

584

Después del relleno de los terrenos robados al mar, desde Martillo a Puerto Chico y la construcción de la dársena de Molledo, entra en turno la misma obra para la dársena de la Ribera.

Las obras de los muelles avanzan lentamente y por ellas se efectúan los primeros pasos para el cierre.

En primeros de junio de 1896 la junta de obras del puerto daba orden para continuar el murallón que a su tiempo cerrará la boca de la dársena. *(El Correo de Cantabria, 1-VI-1896.)*

El 27 de diciembre de 1897 el jefe de obras públicas, reconocidas las ejecutadas en las dár-

senas de Molledo (Puerto Chico) y en la de pescadores (San Martín), que sustituyen a la de la Ribera, autoriza el cierre definitivo de esta última.

(Boletín de Comercio, 22-XII-1897.)

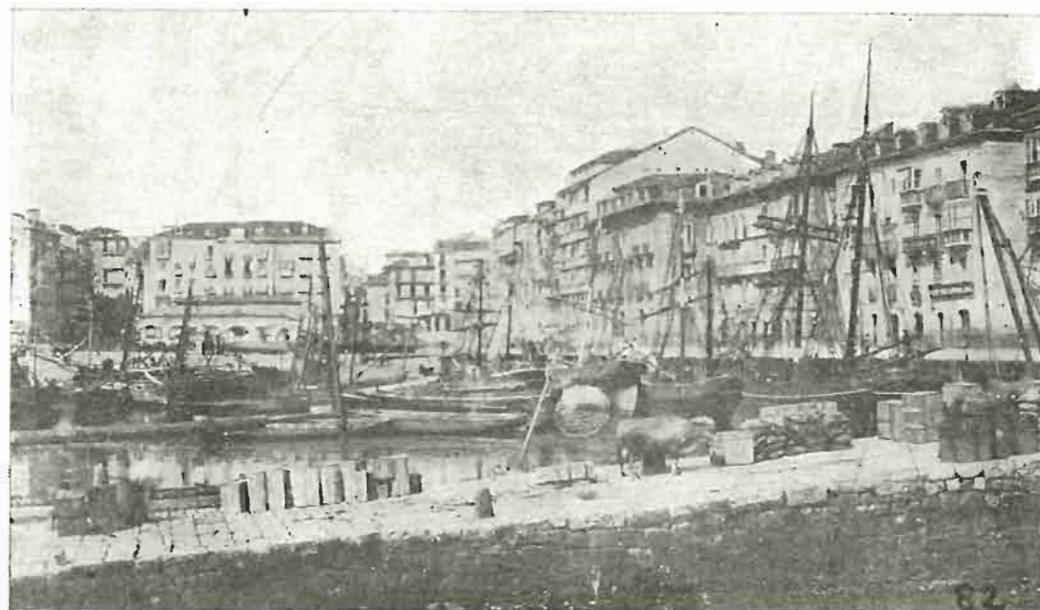
Hubo grandes controversias entre partidarios de llenar y contrarios del relleno.

Los primeros le deseaban porque suponía una mejora importante la ampliación del paseo del Muelle, y al enterrarse aquella "basa" desaparecían los olores nauseabundos que se producían en las bajas mareas.

Los contrarios no veían con satisfacción que desapareciera la vista de los barcos, convencidos



La dársena en seco producía olores desagradables al vecindario y transeúntes.



Estampa marinera en la dársena junto al paseo del Muelle.

que, sin ellos, se quitaba a Santander la estampa típica del Muelle.

A fines de marzo de 1898, el número de curiosos contemplando el terraplenado aumentaba a las salidas del trabajo de talleres y centros comerciales. (*El Correo de Cantabria*, 25-V-1898.)

La dársena sigue sin cerrar su entrada por orden de la junta, hasta que se terminen totalmente las obras en las de Puerto Chico y San Martín y puedan ser empleadas por los pescadores en sustitución de aquélla.

Mientras esto ocurre, continúan entrando los barcos para verter las arenas procedentes del dragado, y por tierra se acarrean los escombros y sobrantes del desmonte de la calle de Gándara.

Los muelles que cercaban la dársena se han demolido, y novecientos sesenta metros cúbicos de piedra procedentes de aquéllos se colocan en el muro de San Martín, para escollera, transportada en gabarrones.

Por fin, en el trozo que cierra la dársena al mar, se emplean quinientos noventa y dos metros cúbicos de hormigón hidráulico, y delante del muro fueron hincados unos pilotes para formar el muelle longitudinal.

(*Boletín de Comercio*, 4 y 9-III-1898.)

El 23 de setiembre el terraplenado está finalizando y se colocan tablones y otros obstáculos para que los carros no lo deformen, prohibiendo su paso "bajo la multa de una peseta".

(*El Correo de Cantabria*, 23-IX-1898.)



Obstáculos sobre la rellena da dársena para evitar el paso de carros.

TRANVIA URBANO

1898

**FINAL DE LAS EMPRESAS “TRANVIA URBANO”,
“FERROCARRIL DE LA COSTA” (GANDARILLAS) Y
“TRANVIA DE VAPOR SARDINERO” (POMBO)**

En 1898, de triste recordación para los españoles por la pérdida de las Antillas, finalizaron también en sus actividades las empresas pioneras de los transportes urbanos.

No es un suceso casual que las tres sociedades santanderinas traspasen sus negocios por crisis económica el mismo año, con sólo una diferencia de días. Hubo una misma causa para todas ellas, provocada por la continuada sangría de guerra que dejó anulado, por tanta duración, el tráfico mercantil por el puerto y el comercio de la población.

Los traspasos de cada una de estas empresas los referimos a continuación en orden a la fecha en que fueron realizados.

**COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE VAPOR
“SARDINERO”**

El año anterior parece que se efectuó una venta de casi todo lo que poseían los Pombo en El Sardinero, según datos que dejamos escritos en “Noticias de la Ciudad de 1897”.

(*El Correo de Cantabria*, 5-II-1897.)

Comenzado 1898, vuelve a publicarse en la prensa un reciente traspaso de todas las propiedades que allí mencionábamos con el aumento de otros bienes que en dicho año anterior se excluyen.

Los nuevos propietarios son: don Antonio Cabrero, don Leopoldo Pardo García, don Eduar-

do Téllez, don Antonio Huidobro y el marqués de Alonso Pesquera. (*Boletín de Comercio*, 22-III-1898.)

Estas crisis no serán las últimas. A fin de siglo volverán a variar los nombres de los propietarios, comprará una empresa belga y seguirán hasta nuestros días alternando en la explotación de “lo que fue de los Pombo” otras sociedades.

Los últimos socios compradores firmaron la escritura a mediados de mayo y tenían entre sus obras en proyecto: el construir cocherones en San Martín que estarán terminados para setiembre, y en El Sardinero parece ser que se llevará a cabo la reforma, anunciada por la empresa anterior, de sustituir la galería de baños por otra que no quite vistas al mar, como ocurre con la existente.

(*El Correo de Cantabria*, 15-VI-1898.)

El capital se fija en 2.100.000 pts., de las cuales 1.900.000 pts. se destinan al pago de los actuales edificios y las 200.000 pts. restantes para gastos de constitución de la sociedad.

A los anteriores propietarios, señores Pombo, se les pagará una prima en trescientas cincuenta acciones liberadas cuando los rendimientos ordinarios líquidos de la nueva sociedad lleguen al seis por ciento del capital efectivo de 2.100.000 pts.

Las propiedades que se adquieren en la compra son: la galería de baños de la primera playa con su concesión a perpetuidad, los cuatro edificios fonda llamados gran Hotel, hotel Castilla, hotel Hoyuela y hotel París, el Casino con su café, el tren-tranvía de vapor y la casa-administración.

(*El Correo de Cantabria* y el *Boletín de Comercio*, 22-III-1898.)

En abril, una importante sociedad belga que ya explota tranvías en otras poblaciones, inicia

negociaciones con Gandarillas y después con el director-gerente del tranvía urbano.

(*El Correo de Cantabria*, 20-IV-1898.)

En mayo acuden nuevamente los comisionados desde Bilbao para ver de ultimar el contrato con las dos empresas montañesas unificando las dos líneas en una sola.

(*Boletín de Comercio*, 18-V-1898.)

VENTA POR GANDARILLAS DEL TREN DE LA COSTA

Al mes siguiente, nuevamente regresan a Santander, y el día 26 de junio se reúnen con los señores don Alberto Vial, don Antonio Huidobro y don Manuel Rodríguez Parets, liquidadores de la sociedad del ferrocarril llamado de Gandarillas, y firma la escritura de venta a favor de la sociedad anónima belga, representada por don Juan Knoegten.

(*El Cantábrico*, 26-VI-1898, y *El Correo de Cantabria*, 27-VI-1898.)

VENTA POR GUTIERREZ COLOMER DEL "TRANVIA URBANO"

Se desconoce a principios de julio si las negociaciones con la empresa del "Urbano" han fracasado, y sigue la prensa ignorante de noticias hasta que el día 10 recibieron algunos periódicos el siguiente comunicado oficial:

"Desde el día 9 del actual se ha hecho cargo de la empresa del tranvía urbano y de vapor a

Peña Castillo el señor don J. Knoegten, cónsul de Bélgica en esta ciudad y representante legal de la Société des Tranways de Santander et du Sardinero y por traspaso, cesando en su cargo el consejo de administración, gerencia, dirección y demás empleados de esta antigua compañía." Firmado: el director-gerente, Leonardo G. Gutiérrez Colomer.

(*El Cantábrico* y *El Correo de Cantabria*, 10-VII-1898.)

El reconocimiento oficial de la venta la hizo el ayuntamiento en 12 de octubre, aprobando la transferencia de Gandarillas y del tranvía urbano a la sociedad belga.

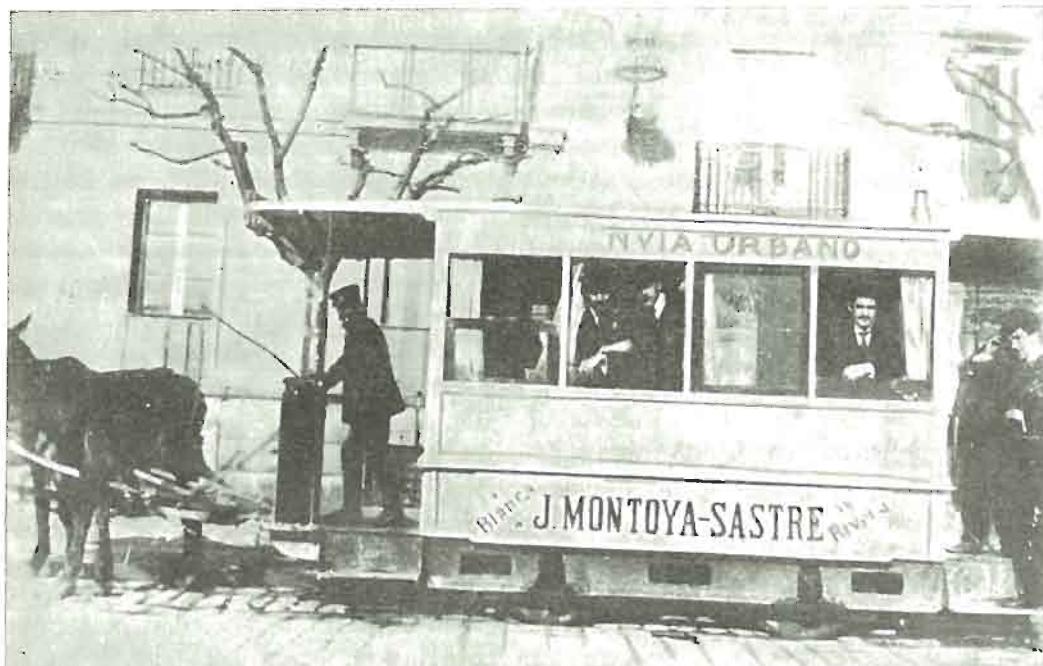
(*Boletín de Comercio*, 12-X-1898.)

Finalizadas estas operaciones, las tres empresas fundadoras en la ciudad de los transportes urbanos, han rendido armas a los sustitutos en el mismo año y en fechas próximas en que también las rindieron nuestros soldados en Cuba.

COMENTARIOS POSTUMOS

Por casual coincidencia, a los pocos meses del mismo año 1898, en que fue vendido el tranvía urbano, se inaugura en Madrid el 7 de diciembre el servicio de tranvías movidos por electricidad.

Los primeros días y noches acudía el vecindario de la corte a la calle de Alcalá y Puerta del Sol para ver los nuevos coches eléctricos del barrio de Salamanca y del hipódromo. El gran acontecimiento comentaba de forma muy singular en nuestra ciudad el periódico *La Crónica de San-*



Nueve de julio de 1898, final de la sociedad «Tranvía Urbano».

tander: "Para sinnúmero de personas será siempre un misterio impenetrable, una brujería o una diablura, un coche que anda solo."

(*Crónicas de Santander*, 1-XII-1898.)

Al llegar la fecha inaugural de los tranvías eléctricos en la capital de España, han transcurrido catorce años desde que fue proyectado su empleo para el tranvía urbano de Santander (1884), por la gerencia de esta compañía, con resultados negativos.

Esta proximidad de la inauguración de tracción eléctrica para tranvías, fue otra causa que motivó la rápida venta efectuada a los belgas.

Era una llegada tardía que obligaba a una nueva y fuerte inversión, que no estaba la sociedad tranvía urbano en situación de afrontar.

El progreso arrolla todo a su paso y los sucesores tuvieron que instalar la energía eléctrica en los tranvías (1908).

Al pasar los años, serán a su vez sustituidos por los trolebuses, también eléctricos, que suprimen las vías (1951).

Como todo se hace viejo rápidamente, esta vez el progreso se llamará autobuses, luego... Quizás si estuviera Flammarión, el precursor de los astronautas, nos descubriría otros transportes sólo por él soñados.

LA CORCONERA

1898

POR PRIMERA VEZ

se celebra en *La Corconera* un banquete a bordo, "sobre la marcha".

Una agrupación, "silvelista", de la capital, a comienzos de febrero, sin miedo a los posibles resfriados propios del invierno y como protesta al actual enfriamiento político, tuvieron esta feliz ocurrencia para obsequiar con un banquete al diputado por Avila y abogado de Madrid don Arturo Rodríguez.

La mesa fue espléndidamente servida a bordo, donde, mientras celebrábase el ágape, el vapor seguía el recorrido y los asistentes disfrutaban de las vistas de nuestra magnífica bahía, poniendo por último rumbo al Astillero.

La excursión comenzó a las diez de la mañana, durando hasta horas muy avanzadas de la tarde, regresando "los de Silvela" contentísimos de la gira y con tan gran optimismo que hasta soñaron con "el poder".

(*El Correo de Cantabria*, 4-II-1898.)

NOTICIAS DEL "HERCULES"

Telegrafían de Algeciras que, habiendo encallado en el bajo de Aceiteras el vapor inglés *Jordán*, el remolcador *Hércules* salió con objeto de auxiliarle, logrando salvar a la tripulación. El *Jordán* se perdió.

Desde 1895 en que fue alquilado el *Hércules* para destinarle a la pesca, es la primera noticia que comenta su paradero.

(*Boletín de Comercio*, 30-XII-1898.)

CUBA, EMBARQUES Y "LA CORCONERA"

Según un cuadro gráfico de la compañía transatlántica fueron transportados desde que comenzaron "las guerras", el siguiente total de hombres, desde diferentes puertos de España.

A Cuba: 185.278. A Filipinas: 28.774. A Puerto Rico: 5.048. Total hasta 1 de enero de 1898: 219.100. (El *Correo de Cantabria*, 2-I-1898.)

LLEGAN REPATRIADOS

En estos días regresaron de Cuba el *Ciudad de Cádiz* conduciendo 1.000 soldados, el *Isla de Panay* con soldados y enfermos y el *Covadonga* con 1.596 repatriados, que fueron en todas las ocasiones desembarcados en *Corconeras* y recibidos por autoridades y Cruz Roja en el muelle.

(*El Correo de Cantabria*, 4, 20 y 27-I-1898.)

ACERTO WEYLER

La publicada opinión de este general es que pronto surgirá el conflicto con los Estados Unidos..., y acertó a un mes fecha.

(*El Correo de Cantabria*, 10-I-1898.)

GALANTERIA ...

Se envía el acorazado *Oquendo* a los Estados Unidos, no para "demostrar el poderío" naval de España, solamente para devolver la visita de los barcos yanquis a puertos españoles.

(*Boletín de Comercio*, 8-II-1898.)

PARA TERMINAR CON LA INSURRECCION

A primeros de año el pueblo español sentía optimismo sobre el “seguro” triunfo de sus fuerzas sobre los rebeldes cubanos.

El 20 de febrero parte el correo *Alfonso XIII* con quinientos reclutas procedentes de varias provincias. (*El Correo de Cantabria*, 21-II-1898.)

Dio la coincidencia que en los momentos que eran trasladados por los *Corconeras* al buque, por ser día de carnaval, los “alegres” de la ciudad salían por las calles envueltos en sus disfraces, dando bromas propias de la fiesta. Mientras unos se disponían a pasar tarde y noche de regocijo en bailes y otros lugares menos santos, los desafortunados reclutas partían para Antillas a sufrir las penalidades de la guerra, por no tener la suerte de disfrutar una posición económica que permita comprar un sustituto.

(*Boletín de Comercio*, 22-II-1898.)

¡ HA VOLADO EL “MAINE” !

El 17 de febrero, con grandes titulares, comunica la prensa santanderina la horrible catástrofe de la voladura del barco crucero norteamericano.

La mayoría de la oficialidad se salvó por hallarse comiendo invitada en un barco mercante.

El número de muertos se eleva, según últimos despachos, a 250, y heridos a 62.

El capitán del *Maine* ignora las causas. El barco seguía ardiendo y comenzaba a sumergirse.

Después de la tragedia, un tripulante del *Maine* ha declarado que el fuego, y después la explosión, tuvo su origen en un desperfecto que sufrió una de las dinámos de luz eléctrica. Parece que se ha desecharido el motivo dudoso de haber ocurrido el accidente después de limpiar la carga a los torpederos, que fueron mal colocados y estallaron.

Entre los tripulantes del *Maine* había 17 españoles.

El juez instructor señor Peral, capitán de fragata, dijo que el buque no pudo ser volado por una mina, por ser imposible hacerla estallar en el fondo tan profundo con fango, que impedía la explosión y que, por lo tanto, la voladura fue desde el interior.

El Cantábrico comentaba la noticia con este verso de Espronceda: “Es tanta mi desventura que me lo habrán de achacar...”

(*El Correo de Cantabria*, 18-II-1898, y *El Cantábrico*, 17-II-1898.)

AMENAZAS A ESPAÑA

La prensa americana fomenta la idea de haber sido los españoles los causantes de la voladura.

A mediados de marzo, los yanquis cambian de actitud y tomaron como base que la voladura se produjo desde el exterior y aun cuando no se acusaba de ello al gobierno español, exigían una crecida indemnización, dando un plazo de dos semanas, por el hecho de la voladura. Se fundan en que no estando garantizados los intereses americanos en la “isla”, deberá abonar la indemnización de setecientos cincuenta millones de pesos y la independencia de Cuba. Amenazando, en caso contrario, con la intervención directa.

(*El Cantábrico*, 13-III-1898.)

ANTES DE COMENZAR LA LUCHA CON LOS YANQUIS, LA GUERRA DECLARADA PARA SANTANDER

La compañía trasatlántica no despachará más vapores correos en Santander.

Por la compañía Bandera Española, que hacía expediciones semanales a Cuba imprimiendo algo del poco movimiento mercantil que nos quedaba, han sido amarrados sus barcos.

El depósito de ultramar de esta plaza no despachará más expediciones, hasta el extremo de que los voluntarios que estaban aquí en expectación de embarque, salieron para Cádiz con objeto de hacerlo allí en el *Alfonso XII*, que debía haber zarpado de Santander el día 20 de abril.

Ante este cuadro tan desolador para Santander, la guerra está declarada: ¡la del hambre!

(*El Correo de Cantabria*, 18-IV-1898.)

NOTICIAS DE FILIPINAS : EL DESASTRE DE CAVITE

En Santander se conoce la noticia en primero de mayo, comunicada desde Manila y publicada por el *Boletín de Comercio*.

A media noche la escuadra americana, compuesta de ocho buques, consiguió forzar el puerto y antes de amanecer se presentaron en línea ante Cavite.

El combate duró dos horas y quedó completamente destruída la escuadra española.

El *Reina Cristina* y el *Castilla* se incendiaron. Los demás buques, muy averiados, se retiraron a la ensenada de Bakoor, donde fue preciso echarlos a pique para que no cayeran en poder del enemigo.

En 618 se calculan las bajas de los marinos. Se desconoce el riesgo que han podido tener los marinos montañeses que combaten en Filipinas, don Eladio Ciano Vivas y don Mario Martínez.

El total de la escuadra en Filipinas está integrada por once barcos españoles.

El almirante americano intimidó al general Agustí la rendición de Manila, después de su victoria en Cavite, en el término de veinticuatro horas, con todos sus fuertes, depósitos y oficina del cable. Ante la negativa de éste, procedió al bombardeo e incendio de la plaza.

Se ha dado cuenta a la reina de esta jornada semejante a la de Trafalgar. Después, Sagasta la presentó su dimisión recibiendo plenos poderes.

La opinión entiende que el combate de Cavite fue tan desastroso por verse sorprendida nuestra escuadra, en condiciones ventajosas para los yanquis, por la imprevisión del ministro de marina que desde Subic la mandó regresar a Cavite.

Salmerón interpeló al gobierno diciendo que los conservadores y los liberales son culpables del desastre.

Canalejas también combatió al gobierno por imprevisor.

Según una alta personalidad, Inglaterra fue la causa de que estallara la guerra entre España y Estados Unidos, por su oposición a ejercer una acción colectiva de grandes potencias en favor de la paz.

EN ESTADOS UNIDOS

En 11 de mayo, el consejo de ministros de Washington acordó invadir la isla de Cuba con 16.000 soldados de ejército regular, 50.000 voluntarios, más la artillería y caballería correspondientes.

(*El Cantábrico*, 11-V-1898.)

EN ESPAÑA

Se protesta en el congreso el 14 de mayo por el bombardeo de Cuba y Puerto Rico, en contra de los principios de derecho internacional.

En Puerto Rico se presentaron al amanecer once buques americanos, que bombardearon la plaza sin previo aviso.

(*Boletín de Comercio*, 14-V-1898.)

EN CUBA

El almirante Cervera dirigió la palabra a las dotaciones diciendo: "Después de tres años de lucha en Cuba, vamos al fin a ver el término.

Seguramente no se hubiera sostenido tres meses la insurrección sin los auxilios que ha recibido siempre de los Estados Unidos."

(*El Cantábrico*, 16-V-1898.)

MONTAÑESES EN EL "OQUENDO"

A bordo del acorazado van tres jóvenes montañeses: don Alfonso Polanco, teniente de navío; don Alfredo Nárdiz, alférez, y don Quirino Gutiérrez Colomer, guardia-marina.

(*El Correo de Cantabria*, 23-V-1898.)

EL COMBATE NAVAL DE SANTIAGO DE CUBA, SEGUN LE DESCRIBE LA PRENSA SANTANDERINA CUATRO DIAS DESPUES EL 4 DE JULIO DE 1898

La flota de Cervera se encontraba cercada en el puerto de Santiago y reunida la junta de guerra, acordó, contra la opinión de algunos, intentar la salida del puerto.

La escuadra americana se dirigía a bombardear la playa Aguadores, cuando comenzó a salir la escuadra de Cervera.

Entonces los barcos americanos formaron en línea de combate frente a la entrada del puerto, rompiendo el fuego contra el buque almirante, que salió el primero.

Sale después el *Oquendo*, y se dirigen hacia él, atacándole los americanos *Texas*, *Brooklyn* y el *Indiam*.

La escuadra española siguió desfilando bajo los fuegos del *Massachusetts* y el *Oregón*.

Aparecieron el *Vizcaya*, *Plutón* y *Furor*, dejándolos que se alejaran de tierra, de la protección del fuerte del Morro, entablándose luego un terrible combate que duró tres cuartos de hora, al cabo de los cuales numerosos cañones de los barcos españoles estaban desmontados.

Mientras tanto, el barco almirante español caminaba hacia el oeste, seguido del *Oquendo* y *Vizcaya*, sobre los cuales estallaban constantemente los proyectiles, al mismo tiempo que los americanos *Indiana* y el *Iowa* lanzaban una lluvia de granadas sobre los destructores españoles que intentaron lanzar torpedos, pero fueron destruidos.

A las once y cuarenta y uno el *Vizcaya* izó bandera blanca y encalló el *Oquendo*.

Entonces se suspendió el fuego y tres barcos americanos atacaron al *Cristóbal Colón*, donde iba Cervera y le persiguieron con otros tres barcos más, interceptándole el paso, obligándole, por estar incendiado, a encallar contra las rocas.

Los americanos socorrieron a los supervivientes y cuando fue hecho prisionero Cervera, el capitán americano le estrechó la mano diciéndole: "Os felicito. Jamás se habrá luchado más bravamente que vos en el mar."

(*Boletín de Comercio*, 8-VII-1898.)

LA RENDICION DE SANTIAGO DE CUBA

Fue "oficialmente" el día 17 de julio.

Las tropas que formaban la guardia avanzaron hacia las líneas yanquis, deponiendo las armas, excepto los oficiales que las conservaron bajo palabra de honor de no hacer armas contra los americanos.

En la ciudad se arrió la bandera española y se izó la de Estados Unidos.

Cervera fue desembarcado en Annápolis (campamento de oficiales prisioneros). Los oficiales americanos se descubrieron y el almirante español estrechó las manos de todos, diciendo en inglés: "Aprecio la noble generosidad de vuestros ánimos al tratarme con tan sublime cortesía."

(*Boletín de Comercio*, 19-VII-1898.)

La dirección para escribir desde España cartas a sus familiares prisioneros fue ésta: Para oficiales, Estados Unidos —nombre del prisionero—, Annápolis. Para los soldados, Portsmouth, y a los heridos, en Norfolt.

(*El Correo de Cantabria*, 8-VIII-1898.)

FIN DE HOSTILIDADES

A mediados de agosto fue acordado por los gobiernos de España y Estados Unidos la suspensión de hostilidades.

Estados Unidos exige la cesión de la isla de Puerto Rico como indemnización de guerra, puesto que si la pidiera en dinero España no tendría la cantidad necesaria, imposible de evaluar. Otra condición será la ocupación de la isla de Cuba por cincuenta mil hombres del ejército americano durante veinte años.

Los yanquis aceptaron la rendición de las fuerzas de tierra españolas a condición de que fueran repatriadas a la península.

(*El Cantábrico*, 15-VIII-1898.)

DESPUES DE LA GUERRA, AGUDA CRISIS ECONOMICA

Como consecuencia natural de la situación creada por la pérdida de Cuba, Filipinas, islas de los Ladrones, Carolina y Puerto Rico, los inte-

reses generales del país sufren los máximos quebrantos y el malestar cunde a paso de gigante.

En Santander todos los negocios, sin movimiento veraniego desde hace algunos años, están paralizados, siendo casi nulas las ventas diarias en los comercios de la ciudad. Las elevadas cifras a que ascendían las exportaciones de harinas a Cuba y demás posesiones han quedado reducidas a cero, ante el temor de crisis financieras.

Para más señalamiento de tan graves momentos, la cocina económica suprime sus servicios benéficos por falta de recursos, hasta ahora espléndidamente socorrida por generosos donantes.

Como ya sabemos, las empresas tradicionales de transportes en la ciudad, Tranvía Urbano y Gandarillas, han sido vendidas a los belgas.

Los Pombo traspasaron igualmente "todo" en El Sardinero, y se mencionan otras conocidas y antiguas sociedades próximas a disolverse.

El ayuntamiento suprime los festejos del verano y el dinero para ellos presupuestado de cuarenta mil pesetas, lo destinó para contribuir a los gastos habidos por el gobierno en la guerra de Cuba.

¡Pobre Santander!

(*El Correo de Cantabria*, 10-VIII-1898, y el *Boletín de Comercio*, 8-IV-1898.)

EL PRIMER BUQUE DE REPATRIADOS

Fue el *Covadonga*, que arribó a nuestro puerto el 2 de setiembre, a las dos de la tarde.

No se permitió subir a bordo más que a las autoridades.

Conducía 2.005 cabos y soldados, 72 sargentos, 121 jefes y oficiales y 81 familiares. Murieron 71 en la travesía.

En un *Corconera* se acercaron las autoridades, saludando el gobernador en nombre de la reina.

En el Lazareto sólo se podrán albergar unos 200 hombres y vienen 500 enfermos, de éstos 200 graves.

Como no había lugar para tantos, se decidió trasladar el batallón de Estella a otro lugar, dejando el cuartel de María Cristina para hospital... pero siguen las imprevisiones.

El capitán general comunica al alcalde que ha sido desalojado el cuartel de María Cristina para dedicarle a hospital y ahora ruega la búsqueda de un local para alojar al batallón.

El concejal señor Ruiz Huidobro se opone a que lo busque el ayuntamiento y protesta de los desaciertos del gobierno que, hallándose el buque *Covadonga* a la boca del puerto, no ha buscado

los locales necesarios para albergar a los soldados.

El señor Ruano dice, con referencia más personal, que el que debe buscar alojamiento es el capitán general y no el ayuntamiento.

Por fin, el señor Santiuste ofrece, como propietario, la plaza de toros, que fue aceptada para alojamiento del batallón.

Pero surge una nueva imprevisión: ¡no había camas para los 500 enfermos!, y la cámara de comercio acude al vecindario para que ayude a que la mortalidad entre los repatriados disminuya.

Se abre la suscripción y cada uno de los señores asistentes, que son: Baladrón, Dóriga, Gutiérrez Vélez, Gutiérrez Colomer, Odriozola, Ortiz, Colongues, San Miguel, Mowinkel, Ribayagua, Saro y Cortines, ofrecen una cama completa, y por la noche ascendía el número al de cien, con la advertencia de que los donantes lo hacían como donativo "del pueblo a los soldados", por tanto, no podía quedarse con ellas organismo alguno y, una vez cumplida su misión, los donantes tendrán derecho a reclamar su cama.

Mientras tanto, los enfermos continuaban a bordo en espera de locales preparados para recibirlos y durante esta espera de dos días, ¡fallecieron otros veinte soldados! que hacen un total, desde la salida de Cuba, de ¡noventa y un muertos!

Se habilita por fin, además del cuartel de María Cristina, el depósito de ultramar, sanatorio de Calzadas Altas, las salas militares del San Rafael y, cuando llegó el almirante Cámará, permite dedicar para albergue de soldados repatriados al barco de guerra *Meteoro*, que se encuentra en la bahía.

Hasta el día 6 no se evacuaron los enfermos del *Covadonga*, habiendo necesidad de sacar a los graves, de los *Corconeras*, en brazos de los camilleros hasta dejarlos en las ambulancias.

Eran tantas las escenas que se presenciaban, tan sombrías las tintas del cuadro de horror y de espanto que ofrecían los desembarcados en el muelle de *La Corconera*, que no es fácil recogerlos en el papel para formarse idea.

(*Boletín de Comercio*, 2 y 4-IX-1898, y *El Cantábrico*, 2-IX-1898.)

LOS TRES MONTAÑESES EN EL "OQUENDO"

Se tienen noticias de Cervera comunicando que habían sido puestos en libertad todos los marinos que se hallaban prisioneros. Igualmente que con

anterioridad se exigió a los oficiales del ejército, los marinos dieron su palabra de honor de no hacer armas contra los yanquis.

(*El Correo de Cantabria*, 2-IX-1898.)

También se reciben noticias de la brillante actuación de la representación montañesa en el *Oquendo*.

Alfonso Polanco, el bravo hijo del valle de Iguña, era comandante de popa durante el combate. Al abrir la puerta para evitar la asfixia producida por el incendio y el olor de la pólvora, una granada enemiga le destroza totalmente el cráneo, muriendo instantáneamente.

El segundo joven santanderino, don Alfredo Nárdiz, permaneció ileso en cubierta, con el comandante del *Oquendo*, don Juan Lazaga, y a su lado un sargento que había perdido las dos piernas.

Este desgraciado que se desangraba, sin que sus acompañantes pudieran hacer nada por él, pidió a éstos que le apoyaran el cuerpo erguido contra la borda, para estar con más comodidad, y le complacieron.

Cuando toda esperanza había perdido, levantó todo el cuerpo en vilo sobre las manos y se dejó caer al agua.

El comandante Lazaga, después de ordenar disparar los torpedos y encallar el buque, sacó su revólver y aplicándole a la sien exclamó: "Voy a cumplir con mi deber", y cayó desplomado. Otras versiones posteriores negaban el suicidio, asegurando que murió abrasado.

El tercer montañés en el *Oquendo* era don Quirino Gutiérrez Colomer, cuya suerte se desconocía, sospechando graves temores por confusión con las noticias que se recibían de su compañero y paisano señor Polanco, pero afortunadamente, después de tantos días de incertidumbre, llega la nueva de que está sano y salvo, sin haber tenido enfermedad y sin haber sido herido.

Hizo muchas noches servicio de descubierta con una lancha, y aunque dispararon varias veces contra ellos, nunca recibió daño.

Como guardia marina pasó a las órdenes del comandante don Enrique Marra en una batería. En ella fueron sucumbiendo todos, hasta quedar disparando con el cañón el comandante auxiliado por el santanderino. Poco después, también herido su jefe, quedaba como único servidor de la pieza el guardia marina Gutiérrez Colomer.

¡Era el único cañón que no había sido destrozado!

A don Alfredo Nárdiz se le paró el reloj a las dos menos cuarto, hora que con sus compañeros, viendo que hacían explosión los torpedos y munición de a bordo, se arrojaron al mar.

(*El Cantábrico*, 21-IX-1898.)

Lo hicieron todos despojados de sus prendas por razones de seguridad, solamente el señor Gutiérrez Colomer llevaba alguna ropa al ser recogido con su paisano señor Nárdiz por un bote del crucero auxiliar yanqui *Havard*, al cual se los condujo. "Vestía" sobre su pecho un escapulario del Carmen y camiseta corta, aun más corta por la mojadura, e incluso el almirante Cervera fue sacado del agua, al caer prisionero en la playa, "desnudo por completo, tanto como lo estaba Adán en el paraíso".

(*El Correo de Cantabria*, 21-IX-1898, y el *Boletín de Comercio*, 16-VIII-1898.)

CONTINUA LA REPATRIACION CON TODA RAPIDEZ.
DESEMBARCOS POR "LA CORCONERA" DE LOS
VAPORES QUE A CONTINUACION SE MENCIONAN

Setiembre 5. *Reina María Cristina*.—Llegan 527 soldados, falleciendo dos en el camino.

Setiembre 6. *Patricio Satrústegui*.—En un *Corconera* se dirige al barco la familia del general Linares que con su señora regresa en el *Satrústegui*.

Repatria 2.361 soldados, entre ellos 200 enfermos. Fallecieron durante la travesía 81 y el teniente coronel Escudero. El total de fallecidos desde que salieron de Cuba, más las nuevas bajas, ascendió a 109 soldados.

A las cinco llega el primer vapor corconera con soldados, la Cruz Roja y dos sacerdotes jesuítas; en el muelle y en la sala de pasajeros se sirvió a los evacuados leche, agua, jerez y caldo por las señoras y enfermeras.

(*Boletín de Comercio*, 6 y 7-IX-1898.)

Setiembre 14. *Colón*.—Los embarcados suman 2.156, jefes y oficiales, tropa y familiares.

Primeramente desembarcaron los *Corconeras* a las guerrillas movilizadas, luego lo hicieron los demás vapores de la empresa con los escuadrones de María Cristina, del rey y por último el batallón de la constitución.

(*El Cantábrico* y *El Correo de Cantabria*, 15-IX-1898.)

El gobernador militar, en cuanto tuvo conocimiento de que los cadáveres de algunos soldados llegaban al cementerio completamente desnudos, ha dispuesto que se tomen medidas para exigir responsabilidades y se les vista con muda interior y traje de rayadillo.

(*Boletín de Comercio*, 18-IX-1898.)

CANALEJAS ACUSA

Dijo en el congreso que se ha engañado al país haciéndole creer que contábamos con grandes

acorazados y que íbamos derechos a la victoria.

Que cuando se declaró la guerra, en lugar de preparar a la opinión, el gobierno la hizo concebir esperanzas.

Añadió que, después del desastre de Cavite, el ministro de marina entonaba himnos de triunfo que extraviaron la opinión.

Terminó diciendo que la administración causó a España más víctimas que el enemigo y el clima.

(*El Correo de Cantabria*, 10-IX-1898.)

PARA CUANDO LLEGUEN LOS MARINOS

Se les prepara un gran recibimiento y con este fin el ministro de marina autoriza a todos los marinos españoles que lo soliciten permiso para venir a Santander, por cuyo puerto llegarán a España en el *Ciudad de Roma* (*City of Rome*).

(*El Correo de Cantabria*, 16-IX-1898.)

Setiembre 20. Vapor *City of Rome* (*Ciudad de Roma*).—A las seis de la tarde se presentó frente al Sardinero, conduciendo a los marinos de la destruida escuadra de Cervera.

Desplaza 11.900 toneladas, tiene cuatro palos y una marcha de 15 millas hora.

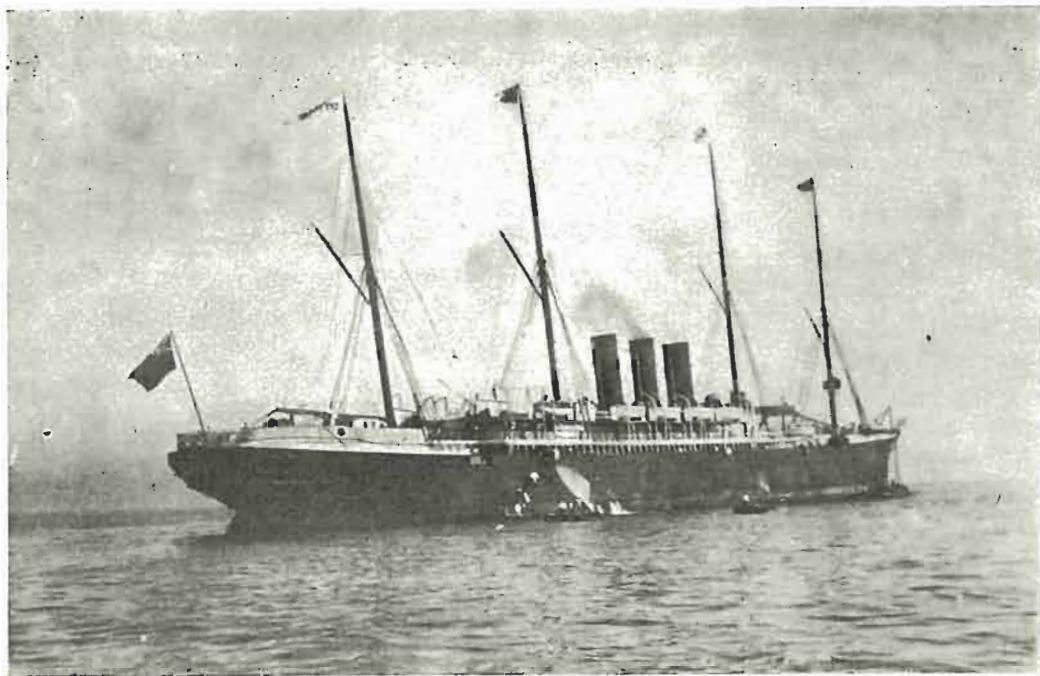
Hasta por la mañana no debe efectuarse el desembarco, y sólo lo hicieron algunos marinos que tienen familia fija en Santander o bien estén esperándolos. Entre éstos lo hicieron Eulate, Paredes y Chacón y los santanderinos supervivientes Nárdiz y Gutiérrez Colomer, pero no Cervera.

El día 21 por la mañana, el primer barco que se aproximó al trasatlántico fue un *Corconera* y desde él fue presentado a voces por el señor Topete, el gobernador de Santander, señor Manzano, al ilustre marino Cervera, que apareció en la cubierta descubriendose. Había una dificultad para subir a bordo: era imposible por efecto del oleaje acercar el *Corconera* a la escala y hubo que decidirse a subir por la banda de estribor, valiéndose de una escalera de gato, que quitó a algunos el deseo de subir a cubierta. Momentos después no se cabía en ella.

Una vez pasados al salón comedor, el general Varleta, que preside la comisión del departamento de Cádiz y es el marino más antiguo, le hizo entrega de un mensaje, en representación de la marina.

Cervera tomó con mano temblorosa la misiva, y, una vez leído el contenido, dio las gracias llorando y haciendo esfuerzos para cortar los sollozos. Luego, más sereno, dijo:

"En nombre de mis compañeros de infortunio, acepto y agradezco con todo el alma este mensaje. Nuestros barcos se han quemado porque no estaban hechos para combatir y hemos ido a la gue-



El vapor «Ciudad de Roma», anclado frente al Sardinero.

rra sin buenos pertrechos, sin aquellos elementos necesarios para los combates. Somos los que hacen los barcos y los mandan y es necesario que pongamos todo nuestro óbolo en la regeneración de nuestra marina para que esa desgracia no se repita. Las naciones no necesitan héroes, sino victorias, y tan estéril es el heroísmo para los altos fines de la patria como la más vergonzosa derrota.

No sería estéril, sin embargo, el heroísmo de todos si sacamos de la triste lección el debido provecho. Nuestros barcos tenían mucha madera y el fuego hizo pronto presa en ellos. Las tuberías del agua se inutilizaron a los primeros tiros; no se pudieron apagar los incendios y quedaban los barcos reducidos a cero en pocos minutos.

No es hora de disculparse unos a otros, pero en adelante, que ponga cada cual de su parte lo que pueda y habrá barcos útiles.

A nosotros nos ocurrió, entre otras cosas, que para disparar una vez un cañón de "catorce", hubo que emplear siete casquillos y sólo se hizo fuego al séptimo. Es responsable de todo esto la nación entera que no vive en la verdad, que vive en la ficción, reduciéndolo todo a lugares comunes, pensando mucho en el valor de los españoles, sin comprender que en tiempos de nuestros padres y abuelos bastaba el valor porque entonces se ganaban las batallas con soldados y ahora se ganan con medios de combate. Las naciones se salvan con victorias, no con derrotas por gloriosas que sean."

OTRAS INFORMACIONES DE CERVERA

Cervera había comunicado al gobierno la mala calidad del carbón, a lo cual se debió la poca marcha de los barcos para salir de la bahía.

Igualmente Cervera prefirió que fueran echados a pique sus barcos en alta mar a tenerlo que hacer dentro del puerto.

El consejo de guerra aprobó "el salir", aunque algunos manifestaron sus temores de encaminarse a un desastre.

Los fogoneros amenazaban con sublevarse, pues los mejores marineros habían sido desembarcados.

Y por último manifestó que el vigía también les informó equivocadamente, diciendo que la escuadra americana se hallaba al este del puerto y precisamente estaba al lado opuesto.

Cuando terminó de hablar el señor Cervera, empezó el desembarco de la tropa y marineros, que fueron descendiendo con su petate por la escala de cuerda, llenando tres lanchones y un vapor *Corconera*, que, remolcando a las tres embarcaciones, se dirigió al lujoso buque de guerra *Meteoro*, donde quedaron alojados soldados y marineros. Terminado el desembarco, Cervera salió para Madrid.

El total de repatriados fueron 1.691. Los enfermos y heridos fueron conducidos en los vapores por la Cruz Roja.

Desembarcados los marineros, recorrián las calles santanderinas con sus trajes de marina

yanqui, que les fueron regalados para cubrir sus cuerpos al recogerlos desnudos en las playas de Cuba.

El *Ciudad de Roma* no entró en nuestro puerto por ser contratado solamente hasta la entrada.

(*Boletín de Comercio*, y *El Cantábrico*, 21-IX-1898, y *La Crónica de Santander*, 22-IX-1898.)

Setiembre 22. *Notre Dame de Le Salut*.—Fondeó en la bahía con 585 marineros, soldados y clases, falleciendo solamente dos.

El último *Corconera* que llegó al muelle trajo seis soldados enfermos, y como ya no estaban las autoridades, ni se había dado aviso de la llegada del buque a la Cruz Roja, tuvieron que permanecer en aquel lugar, esperando a la ambulancia para ser recogidos, ¡nueve horas!

(*La Crónica de Santander*, 23-IX-1898.)

Setiembre 26. *Leonora*.—De la compañía *Serra*, alquilado por la trasatlántica, viene con 1.127 soldados falleciendo 6 en ruta. *La Corconera* efectuó el desembarco con la premura de siempre.

Cuatro meses permaneció el *Leonora* en el puerto de Kingston después de burlar el bloqueo de los yanquis y llegar a Jamaica. En este puerto fueron los españoles objeto de indignos atropellos.

En los primeros días se aproximaban botes con gentes para injuriarlos. En la calle ocurría lo mismo, por lo que tuvo que intervenir la jefatura de policía "al ser devueltos" a uno de los ofensores los insultos, de forma "contundente", por el maquinista del *Leonora*.

En el último transporte *Corconera* desembarcó un soldado que llamaba la atención por venir abrazado a un sacerdote joven. Desde el muelle lo observó una señorita y saliendo del salón frenética besando y abrazando al soldado, finalizó su expresiva euforia, besando y abrazando al joven sacerdote con multitud de besos entre sollozos y lágrimas, mientras el sacerdote tendía sus brazos como si quisiera bendecir aquella cariñosa expresión. Más tarde todo quedó aclarado: el soldado, la joven y el sacerdote... ¡eran los tres hermanos!

(*El Cantábrico* y *Boletín de Comercio*, 17-IX-1898.)

Setiembre 27. *Ciudad de Cádiz*.—Vienen a bordo 280 soldados, registrando el fallecimiento de un capitán y un soldado.

En él llega la tripulación del vapor de la compañía trasatlántica *Antonio López*, que los yanquis quemaron en Puerto Rico.

(*Boletín de Comercio*, 28-IX-1898.)

Octubre 2. *San Agustín*.—Con 950 jefes y soldados.

(*Boletín de Comercio*, 2-X-1898.)

Octubre 3. *Alfonso XII*.—En este vapor regresa el general de marina don Luis Pastor, el

de división don Pablo González del Corral y el de brigada don Diego de Figueroa, con 19 sargentos y 342 soldados.

Se dice que es posible se prolongue la repatriación hasta que las comisiones de paz española y yanqui, reunidas en París, "se pongan de acuerdo totalmente". (*Boletín de Comercio*, 3-X-1898.)

Octubre 19. *Alicante*.—Repatriando 636 soldados, con 19 fallecimientos en la travesía.

Al comenzar el desembarque comenzó a llover torrencialmente, por lo cual se decidió que no embarcasen en los vapores *Corconeras* más soldados que aquellos que cupieran guarneidos en las cámaras y despejadas las cubiertas.

(*Crónica de Santander*, 20-X-1898.)

Noviembre 8. *Colón*.—Desembarca 913 soldados, falleciendo 37 en la travesía.

(*Boletín de Comercio*, 9-XI-1898.)

Noviembre 18. *Notre Dame de Le Salut*.—Los llegados en este barco son 826 de tropa, 155 jefes y oficiales y el general Luque, que transbordó en otro puerto para ir a Cádiz.

Algunos soldados venían atacados de viruela y 159 fueron conducidos al hospital.

En La Habana embarcó abundante carga de material de artillería.

(*Boletín de Comercio*, 18-XI-1898.)

Diciembre 6. *Isla de Panay*.—*La Corconera* recogió con sus vapores 1.787 hombres, entre oficialidad y soldados, pasando 80 de éstos al hospital.

(*La Crónica de Santander*, 7-XII-1898.)

Diciembre 10. *Chandernagon*.—Este vapor francés nos repatrió 1.049 combatientes, de ellos 140 venían en mal estado de salud, siendo trasladados en camillas y en brazos desde las embarcaciones hasta los coches de la Cruz Roja.

(*Boletín de Comercio*, 11-XII-1898.)

LLEGADA A SANTANDER DE TRES HEROES EN EL "SAN IGNACIO DE LOYOLA"

Quedó anclado en la boya de los correos, conduciendo los restos de los tres héroes de la última epopeya española, Santocildes, Vara del Rey y Eloy González.

Más tarde, una comisión de la Cruz Roja recogió y escoltó hasta el muelle los féretros.

Formada la comitiva por las autoridades y una escolta de caballería de la guardia civil, desfilaron por las calles de Santander dirigiéndose hasta la estación del Norte.

El cortejo partió llevando, en primer lugar, al general Santocildes, detrás el héroe de Casco-ro y por último el general Vara del Rey.



El cortejo fúnebre conduciendo a los féretros de los tres héroes desfilando por el estrecho paseo del Muelle en dirección al edificio de la Aduana.

El ataúd del general Santocildes llevaba la inscripción "Fidel Santocildes - 13 de julio de 1895 - Peralejo."

Murió este general a principios de la insurrección al frente de un puñado de soldados, en Peralejo, atacando a los rebeldes que intentaban cerrar el paso al general Martínez Campos.

En el segundo féretro se leía "Eloy Gonzalo García - 17 de junio de 1897 - Cascorro."

Héroe de la fantasía popular, que atravesó por entre el enemigo para incendiar sus posiciones. Las balas no le tocaron, pero las fiebres no respetaron la vida del valiente soldado.

Dos veces estuvo en Santander, y según don Miguel Saiz Antomil, culto médico santanderino autor de un libro sobre leyendas del valle de Soba, la primera ocurrió así: "Miguel García Torre, maestro del pueblo montañés de Soba, barrio de la Colina, tenía una hija llamada Eugenia, la cual sostuvo amoríos no correspondidos con el mozo, también de aquel pueblo, Antonio González. Avergonzada Eugenia al encontrarse encinta, marchó del pueblo paseando por las calles de Santander con el fruto de sus entrañas, que en un futuro se llamaría Eloy, hasta tomar el tren de Madrid, donde, al ocurrir el parto, le abandona internándole en la inclusa de la capital de España."

De lo que se deduce que el verdadero apellido debía ser González aunque la voz popular le nombró "Gonzalo" y que el llamado "hijo del pueblo

de Madrid" tuvo un noventa por ciento de materia prima montañesa.

Con la llegada de su cuerpo a Santander se cumple el número dos de las visitas, sin poder admirar en ninguna de ellas la que pudo ser su patria chica.

Por último, el féretro que cerraba la comitiva tiene escrito este rótulo: "Joaquín Vara del Rey - 1 de julio de 1898 - Caney."

En el ataque a Santiago por los yanquis defendió las posiciones en el Caney, sosteniendo, con cuatrocientos hombres, a millares de enemigos y murió en la heroica retirada cuando, herido en un muslo, le conducían en camilla.

Fue colocado en el tercer lugar del cortejo, según el orden de antigüedad en la fecha de sus muertes. (La Crónica de Santander, 27-XII-1898.)

LA PAZ... SE HA FIRMADO

Cada cual interpreta a su modo este acto por el que se dio término en París a las negociaciones entre España y Estados Unidos de las condiciones "impuestas por los yanquis".

Montero Ríos ha pronunciado el "consumatum est" y todos están conformes en que ha terminado para España una época grande de su historia y alborea otra nueva de regeneración y trabajo.

(El Cantábrico y Boletín de Comercio, 1-XII-1898.)

NOTICIAS EN LA CIUDAD

1899

AQUEL PUERTO SALVAVIDAS EN EL SARDINERO

que ya mencionamos en "Noticias de la Ciudad" del año 1877, vuelve a ser proyecto en este 1899 con cambio de personajes.

El presidente de la liga de contribuyentes, señor Saro, en unión del vocal señor Mowinkel, el comandante de marina y un práctico del puerto, visitaron la ensenada llamada de "los Molinucos" con el fin de ver si, previas las obras necesarias, pudiera hacerse un puerto de refugio, tan necesario para los pobres pescadores.

Resultado de su actuación fue que todos estaban decididos a emprender las oportunas gestiones para conseguirlo..., pero el "horóscopo" nos dijo que todo seguiría igual en 1970.

(*Boletín de Comercio*, 6-V-1899.)

EL SUELDO DE LOS MEDICOS MUNICIPALES

En el ayuntamiento los médicos municipales proponen se les señale como sueldo anual la cantidad de "dos mil pesetas" y "cien" más como gratificación por los reconocimientos de quintos y otros servicios.

Se discutió la proposición, acordando conceder a cada médico el sueldo anual de "mil setecientas cincuenta pesetas y quedan en libertad para recabar los derechos que les correspondan.

(*Boletín de Comercio*, 7-VI-1899.)

LA CALLE DE CASTELAR

En memoria del ilustre orador y político fallecido en este año, don Emilio Castelar, el ayuntamiento concede este nombre a la calle que em-

pieza donde termina la de General Espartero y acaba en la fábrica del gas.

(*El Correo de Cantabria*, 9-VI-1899.)

LOS BAÑOS DE LA PRIMERA PLAYA A FIN DE SIGLO, COMPRADOS POR LA NUEVA EMPRESA A LOS HERMANOS POMBO

Situados en la excelente y cómoda galería de 150 metros de longitud, tenía en 1899 trescientas habitaciones con baños calientes, agua dulce, salada, con algas y los dedicados a hidroterapia, que con unas treinta pilas de mármol permitían tomar cómodamente los mencionados baños. Precio del baño caliente-salado: 1 pta.

El baño en la playa era de 0,25 cts.; con bañero, 0,50; con ropa, 0,75, y la caseta rodada, 0,25.

Para los baños de ola se disponía de 100 casetas próximas al agua, para que no se molesten los bañistas en subir a la galería y defender a las bañistas "de miradas impertinentes".

(*El Correo de Cantabria*, 14-VI-1899.)

FUEGO EN LA REFINERIA DE AZUCAR

Estaba situada en San Martín (actualmente iglesia de los padres capuchinos).

El incendio se produjo por los resoldos sobrantes de la caldera que dejaron los operarios, mal apagados, propagándose a la techumbre de madera, según manifestó su dueño don Francisco Ruiz.

Con la intervención de los bomberos voluntarios quedó sofocado el incendio.

(*Boletín de Comercio*, 14-VI-1899.)

LA CARCEL DE SANTA MARIA EGIPCIACA

En 1891 la campaña contra aquella inmunda cárcel se inició en la prensa, y entre los muchos defensores de estos seres dignos de lástima se distingue el paladín don Fermín F. Zubeldia, que escribía en *El Aviso*.

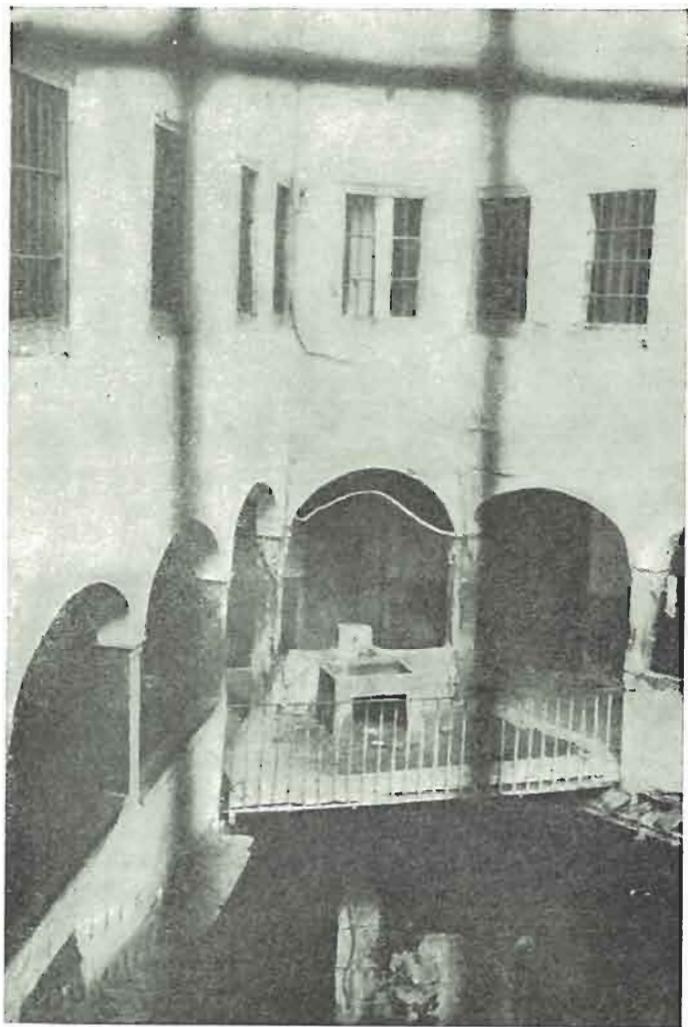
“La cárcel pública es un caseretón destartalado, indigno de la cultura de Santander: el aire húmedo que en ella se respira, aquellos calabozos sin ventilación y sin ninguna otra condición higiénica, hacen imposible allí la vida sin que la salud más robusta se resienta. Hoy que tanto se habla de la higiene nos parecería natural que el ayuntamiento se fijara en las malísimas condiciones que reúne nuestra cárcel, visitando el local insano donde viven malamente nuestros presos, dignos por sus desgracias de ser más atendidos en el lugar que han de vivir recluidos del resto de la sociedad.”

(*El Aviso*, 7-IV-1891.)

A resultas de esta campaña, el ayuntamiento acordó gestionar la construcción de otra cárcel que reemplazara a la actual y sobre ésta anotamos la expresión de un ciudadano: “El ricacho de un villorrio no la querría para sus caballos y perro.”

A pesar de los buenos deseos de la corporación municipal, cuando la campaña cesó, también se calmaron los trabajos emprendidos por algunos corregidores, hasta llegar a un olvido total.

Llegamos a este año 1899, y todo sigue igual después de aquellos buenos y olvidados propósitos en bien del prójimo, lo único que no continúa lo mismo es la cárcel; está mucho más deterio-



Los patios de Santa María Egipciaca.



Celda Común.
Al borde del tablero-cama, la
botella «palmatoria», y a la iz-
quierda, un artístico servicio
de aseo.

583

rada con la suma de estos nueve y anteriores años de abandono.

Tres concejales, don José Suárez Quirós, Severiano Gómez y Setién, presentan una proposición en la que piden que "se destine el sobrante del crédito de festejos a socorrer a los presos pobres de la cárcel, con ropas de abrigo, antes de que llegue el invierno, porque al preso no se le ha condenado a muerte por frío, ni a muerte en cloaca, que no otra cosa parece la cárcel de Santander".

Ante el apoyo prestado por la prensa a esta nueva campaña, la junta provincial de prisiones visitó la cárcel para enterarse de la verdad que encerraban los párrafos en las publicaciones.

Casi toda la tarde la pasaron dentro del ex-convento y ex-iglesia. Allí se convencieron de que no era mentira lo publicado.

Uno de los vocales de dicha Junta dijo: "He hallado niños de diez y doce años que cumplen ligerísimas penas, entre una cuerda de diecisiete presos, en espera de tránsito para los presidios en que deben extinguir sus condenas".

La cárcel carecía de condiciones higiénicas, era foco de inmundicia. En los patios se descomponían restos orgánicos, y si así eran éstos, para qué vamos a dar detalle de los retretes.

Se seguía el sistema de hacinamiento en habitaciones inmundas, y los insectos que buscan alimento en el cuerpo humano se encontraban satisfechos alojados en el cabello y ropas de aquellos recluidos.

Por otra parte, las desarropadas vestimentas o falta de ellas, llevaban con frecuencia a la inmoralidad.

Allí estaban confundidos malamente jóvenes y viejos, rateros contumaces y otros que jamás robaron; inocentes niños con leve falta y eternos delincuentes, carne de presidio.

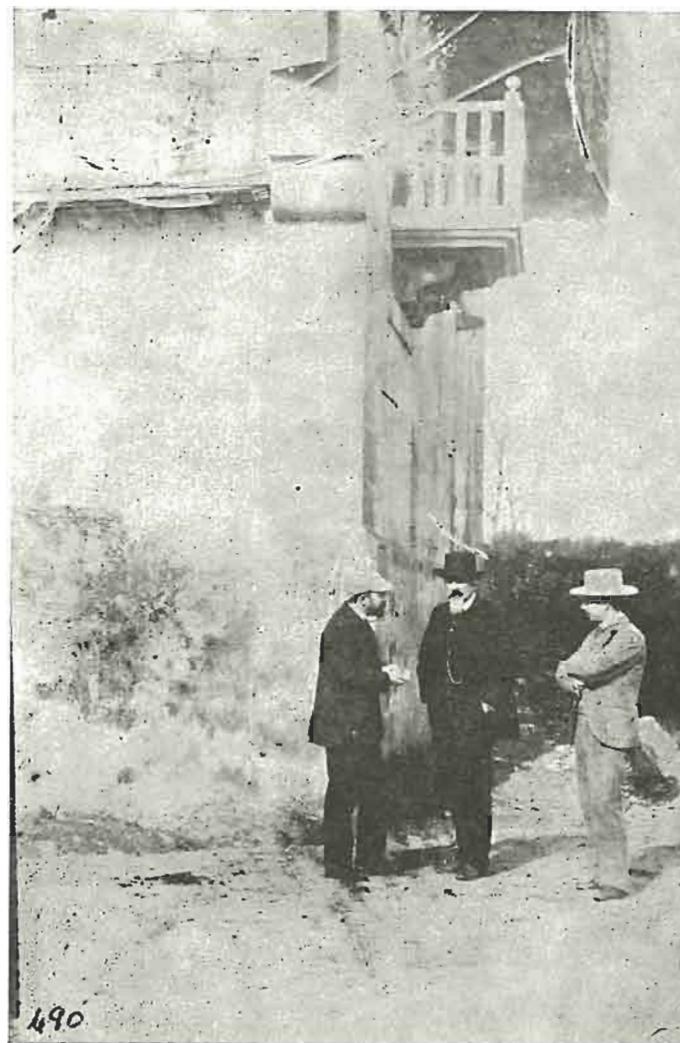
En el departamento de mujeres se mezclaban la que entró por una falta de respeto a la autoridad y la meretriz, sin mencionar otras de superior categoría delictiva.

Esta fue la "estampa" sin leyenda, de la cárcel situada en la calle de Santa María Egipciaca, que fue instalada en un viejo edificio destinado a distintos fines, siendo prisión en final del siglo.

(*El Correo de Cantabria*, 6 y 7-IX-1899.)

TODO NO SE PERDIO EN CUBA
(TENEMOS PRODUCTOS DE
FABRICACION MONTAÑESA)

"Se ofrece un ama de cría de 23 años, con leche fresca, que desea criar en su casa. Convenio, n.º 3-2." (Boletín de Comercio, 13-VI-1899.)



490

Fallece don Agabio de Escalante Prieto el 22 de febrero en su domicilio de la calle de Correo, n.º 2.
Era hermano de don Pedro, don Amós, doña María de la Concepción, doña María Cruz, Sor Petronila y don Lucilo.
En la fotografía, don Agabio, a nuestra izquierda, conversando con Pereda en la finca del escritor en Polanco, y «viéndolas venir» el joven don Carlos Pombo.
(«El Boletín de Comercio», 23-11-1899.)

GUARDIA CIVIL MONTADA

El general Dabán, director de la guardia civil, reconoce la necesidad de fuerza de caballería para guarnición en esta capital y ordenó mandar una sección.

Se trató del alojamiento de la fuerza, y Gandarillas ofreció el depósito de máquinas y vagones de la segunda playa, donde guardaba los trenes de su propiedad que fueron vendidos a los belgas.

Pero no tuvo suerte con su estimable oferta Gandarillas y la sección enviada, integrada por un oficial, sargento, trompeta, dos cabos y quince individuos se alojaron en un local y caballerizas dispuestos por el ayuntamiento en el cuartel de Calzadas Altas.

(Boletín de Comercio, 11-VII y 16-XII-1899.)

MONTE DE PIEDAD

En febrero de 1898 se reunió con el gobernador civil la junta para la creación de esta entidad.

La comisión encargada de buscar locales propuso, y fue aceptado, el arriendo de dos entresuelos en las casas números 5 y 7 de Pedrueca, donde será instalado.

Por real orden de 28 de abril se autoriza a su fundación y se llamará Monte de Piedad Alfonso XII y Caja de Ahorros de Santander.

Sus primeros fondos serán las "treinta y cinco mil pesetas" legadas por el montañés don Modesto Tapia, de oficio hojalatero.

(*Boletín de Comercio*, 12-II y 28-IV-1898.)

Pasado un año de aquella autorización, en abril de 1899, el consejo de administración acuerda buscar los medios con el fin de reunir el pequeño capital que falta para proceder a la apertura.



Edificio de «Empeños y Caja de Ahorros Alfonso XIII», en la calle de Tantín.

Hasta ahora, de las setecientas acciones emitidas, se habían colocado unas trescientas.

Llegado noviembre, se celebró con toda solemnidad la inauguración en el salón de sesiones del ayuntamiento. Fue nombrado director gerente don Carlos Saro, que hizo entrega de la memoria a la prensa. En el despacho al público, en Pedrueca, se mostró el horario de operaciones: "de nueve a una por la mañana y de tres a siete por la tarde". (*Boletín de Comercio*, 11-IV y 7-XI-1899.)

Así comenzó su actuación el Monte de Piedad, más conocido de los clientes por "la casa de empeños", hasta que después de varios pequeños trasladados en junio de 1907 estrena el magnífico edificio de la calle de Tantín.

Transcurrieron muchas más fechas del actual siglo y en 1953 ha construido otro nuevo establecimiento en la plaza Porticada, donde años más tarde se "situán" en su fachada los fornidos bustos de un mozo y una moza que continúan esperando en la entrada principal una oportunidad para desempeñar sus ropas. ¡Desnudos y en la calle... injusticia social!

SE FUNDA "NUEVA MONTAÑA"

El 9 de octubre de 1899 se reúnen en el círculo de recreo ciento veinte personas convocadas por don José María Quijano, con el propósito de establecer unos altos hornos para la fabricación de lingote de hierro.

Dio lectura a una razonada memoria del ingeniero señor Mazarrasa.

Se pedía un capital de ocho millones de pesetas" y se suscribieron en el acto diez millones.

Ingeniero director "para unos meses" se nombró a mister Berker (que fue quien puso en movimiento la fábrica "Vizcaya") y después de esta interinidad se nombró definitivamente al señor Mazarrasa. Gerente fue votado por mayoría don Leopoldo Cortines.

El lugar de emplazamiento de los altos hornos es en la isla del Oleo (zona de Maliaño) y se llamará la sociedad "Nueva Montaña".

El consejo de administración lo formaron los señores: don José María Quijano, don Antonio Huidobro, don Victoriano López Dóriga, don Francisco G. Camino, don Alfredo Alday, don Benito Corral, don Enrique López Dóriga, conde de Mansilla y don Antonio Mazarrasa.

La construcción comenzó al poco tiempo y fue rápida su terminación.

¡Cuando sobra dinero da gusto!

(*El Correo de Cantabria*, 9-X-1899, y *Boletín de Comercio*, 10-X y 5-XI-1899.)

PARQUE DE BOMBEROS VOLUNTARIOS

En marzo de 1894, don Sinforo Quintanilla, presidente de la comisión de policía, efectúa el día 17 un llamamiento a los jóvenes para la formación de este cuerpo.

Los que deseen ingresar estarán comprendidos entre las edades de veinte a cuarenta años.

Las solicitudes se admiten hasta el 31 del corriente y siendo completamente gratuito el servicio no tendrán por él otra recompensa que el deber cumplido y el agradecimiento de sus conciencios.

La idea fue acogida con gran éxito y una vez formado el nuevo cuerpo de bomberos voluntarios, a principio de noviembre dejaban establecido su parque en la calle de Magallanes, nº 15.

(*El Correo de Cantabria*, 19-III y 12-XI-1894.)

En 1896, la nueva institución registra a su favor una meritoria oferta patriótica que es obligado anotar para que no se pierda en el olvido. Corrían ciertos rumores llegados de Cuba de posibles complicaciones diplomáticas provocadas por Estados Unidos, y aumentados con imaginarios ataques a nuestras costas.

“En junta general celebrada por el cuerpo de bomberos voluntarios acordó ofrecerse al gobierno para formar un batallón con objeto de garantizar la capital, dejando la elección de la ocasión y de la forma del ofrecimiento al arbitrio de los jefes del cuerpo.” (Boletín de Comercio, 17-III-1896.)

1898. Después de cuatro años que funcionan los bomberos se reúnen para la adquisición de un

parque propiamente acondicionado y se emiten para esta empresa obligaciones de 500 pesetas.

1899. En este año siguiente, presidida por las autoridades, se celebra la junta para conseguir su construcción.

Se fijan de momento 200.000 pesetas y entre los asistentes se recaudan 58.100. Al siguiente año se colocó la primera piedra (1900).

(*Boletín de Comercio*, 5-II-1898 y 2-XII-1899.)

COMPRA DEL CLUB DE REGATAS

En marzo cierra trato la junta directiva, con la marquesa de Alonso Pesquera, para la compra del palacio del marqués de Casa Pombo, situado en la plaza de la Libertad, por la cantidad de “ciento veinticinco mil duros”.

El club ocupará el primer piso y al arreglo del local se destinan otros “quince mil duros”. El total del presupuesto se elevó a ochocientas mil pesetas. Los bajos y pisos superiores se alquilan a particulares. (El Correo de Cantabria, 22-III-1899.)

El 31 de mayo se firmó la escritura y en octubre comunicó la directiva al gobernador oficialmente el traslado de sus salones al nuevo local.

El club de regatas se había establecido por primera vez en Santander el día 28 de mayo de 1870.

(*La Crónica de Santander*, 2-VI-1899, y *Boletín de Comercio*, 27-X-1899.)



Por fin, el 10 de enero de 1905, el amplio edificio destinado a parque de Bomberos Voluntarios se inauguraba en la plaza de Numancia.

Antigua casa que conserva la mejor colección fotográfica del Santander antiguo.

Tuvo tres gerencias que padecieron por igual tres incendios.

LEANDRO

En la plaza vieja n.º 4, allá por las alturas del edificio más próximas al astro sol, tenía su estudio un artista que así firmaba.

Fue el creador y en su placa de anuncio se leía: Fotógrafo de la real casa; añadiendo en los anuncios de prensa: En este establecimiento se hacen fotografías aunque esté nublado.

(*El Correo de Cantabria*, 1-I-1882.)

El 15 de agosto de 1876, con motivo del debate y firma en el congreso de los "fueros", Leandro presenta un valiosísimo trabajo fotográfico del documento, que tuvo gran éxito en Madrid y provincias, y el día 26 es recibido por la reina Isabel II en audiencia particular para hacer entrega a dicha señora de un artístico álbum con cuarenta vistas de Santander y su provincia.

(*El Aviso*, 15 y 26-VIII-1876.)

El día 10 de setiembre de 1877 ocurre el primer incendio. En esta fecha, y al mismo tiempo, ardía la fonda de Bravo, en Miranda, la tejavana de un contratista y la casa del señor Paz, donde estaba el estudio, sin consecuencias graves para éste.

Por cierto que, ante tal número de siniestros simultáneos, algunos concejales propusieron instalar otros dos parques de bomberos, además del existente, en puntos distantes de la población con guardias nocturnas y, para más eficacia, hacer los arrastres de las pipas de agua para los auxilios de urgencia trasladados por caballerías, en vez de ejecutarlos, como entonces se hacía, en carretas de bueyes.

(*Boletín de Comercio*, 10-IX-1877.)

PASCUAL URTASUN

Será el sucesor; y siendo encargado del estudio en 1884, un segundo incendio se declara en dicha casa del señor Paz, que produce averías en el tejado y en los materiales de la fotografía.

(*El Correo de Cantabria*, 1 y 8-II-1884.)

Era también dueño de la papelería instalada en los bajos y algunos años más tarde, agobiado por una larga y penosa enfermedad, falleció el 17 de febrero de 1899. (*Boletín de Comercio*, 18-II-1899.)

Empleado igualmente en el estudio de Leandro desde 1881, a la muerte de su antecesor ocupa el puesto de tercer dirigente del acreditado centro de la plaza vieja, al que reforma totalmente después de adquirido en propiedad, inaugurándole el 6 de noviembre de 1899.

(*El Correo de Cantabria*, 6-XI-1899.)

Es don Pablo hombre activo y, en afanosa búsqueda de todo lo que puede ser interesante, aumenta el número de documentales para la colección, ampliando su arte con la pintura de retratos al óleo.

El estudio sufre el tercer siniestro por el incendio de Santander en 1941, y para que el refrán no tenga descrédito, "a la tercera fue la..." quema total de la casa n.º 4.

Muy afectado don Pablo, con sus setenta y un años a cuestas, busca nuevo domicilio y luego estudio provisional, en compañía de su sobrina, que le cuida y ayuda en la profesión.

En medio del infortunio tiene la suerte de haber salvado del fuego una gran mayoría de clichés, cuyas imágenes nos representan escenas de la vieja historia santanderina.

Duomarco, en activo hasta sus últimos años, fallece el 21 de marzo de 1949, a los setenta y nueve de edad.

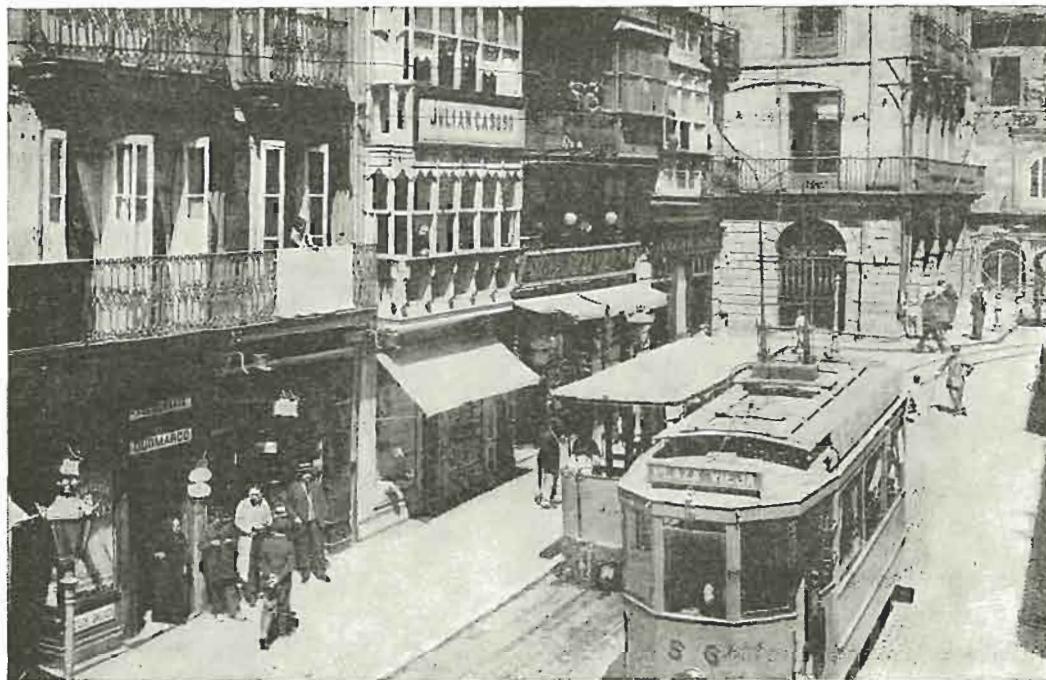
La sucesora, Paquita Duomarco, se estableció definitivamente en Puntida n.º 2, donde sigue la ruta de sus antecesores, proporcionando a los coleccionistas aquellos interesantes, antiguos documentos y otras modernas impresiones fotográficas.

Como final, daremos a conocer una interesante anécdota que tiene en su vida de fotógrafo.

Estaba con unos amigos dando un paseo por la bahía en un bote de su propiedad, y cuando pasaban junto al *Machichaco*, que se encontraba ardiendo en el muelle de Maliaño, Duomarco le tiró una placa por popa. (Todos la conocemos en su colección y podemos encontrar en este libro, colocada en primer lugar del capítulo "El Machichaco".)

Como necesitaba hacer inmediatamente el revelado, se fue a su casa, con la protesta de los amigos, a quienes dejó solos en la embarcación. Apenas comenzó a trabajar, escuchó la terrible explosión que asoló de dolor a Santander, salvándose de perder la vida milagrosamente. De sus amigos y hasta del bote... ¡nada más volvió a saber!

(*El Diario Montañés*, 2-III-1946.)



En la plaza Vieja, punto de regreso para el «eléctrico» por las calles de Arcillero, Arrabal, paseo de la Concepción, Miranda; en el portal n.º 4 se encuentra el rótulo: FOTOGRAFIA DUOMARCO.

“EL TUNEL QUE UNA LA POBLACION DE MALIAÑO CON EL CENTRO DE LA CIUDAD”

Está visto que ha llegado la hora de sacar proyectos archivados en el cajón de los recuerdos, y por el presentado en 1882 para construir el túnel partiendo de la calle Cuesta a la estación del Norte, nuevamente en 1898 renace su beneficiosa idea para ser llevada a la práctica y por estar terminándose la nueva carretera de entrada a Santander por Maliaño (Reyerta).

En 1899 toma la iniciativa el alcalde señor Piñal haciendo gestiones entre varios financieros para la formación de un sociedad que ejecute las obras del túnel, atravesando la rampa de Sotileza hasta el centro de la ciudad, frente a los terrenos “donde dentro de pocos días comenzará a construirse el ayuntamiento”.

Pero las buenas intenciones del señor Piñal se vieron frustradas por los compromisos adquiridos para la financiación de las nuevas edificaciones: Palacio consistorial, plaza de la Esperanza, plaza nueva, pescadería y escuelas municipales. (*El Diario de Santander*, 25-VIII-1882, y *Boletín de Comercio*, 19-XI-1898 y 12-V-1899.)

La idea del túnel quedó en la más completa “oscuridad” hasta que pasados sesenta y un años del primer proyecto, un ministro que tiene gran afecto a La Montaña, el 26 de agosto de 1943 inauguraba tan solicitada y concedida comunicación.

El nuevo túnel une la plaza de las estaciones con la alameda primera, y como grato recuerdo, encima de su arco de entrada el ayuntamiento

puso este rótulo: “Pasaje del ministro don Alfonso Peña.”

BANCO MERCANTIL

Ante el notario don Alipio López, el día 10 de setiembre queda firmada la escritura del nuevo Banco Mercantil, que se establece con un capital de ocho millones de pesetas.

El 4 de noviembre se abrió al público y provisionalmente desempeña la gerencia del banco el presidente de la sociedad don Ramón López Dóriga, y sustituto por causa a justificar don Guillermo Illera.

El banco construirá un edificio para su instalación en los terrenos inmediatos al palacio de Macho, frente al mercado de la plaza nueva.

(*Boletín de Comercio*, 10-IX, 5-XI y 17-XII-1899.)

(El 20 de abril de 1901 este banco absorbe a la sociedad Crédito Industrial y Comercial, porque siempre el pez grande se come al chico pero... como el refrán se repite...)

El Banco Mercantil fue eliminado por fusión con el Banco de Santander el 17 de setiembre de 1945 y en su local de la calle del Martillo se estableció y continúa en la actualidad el Banco Español de Crédito.)

Como final recordaremos al padre Coloma en su cantar de Juan Palomo:

Entre un duro y un real
se trabó combate rudo
el real llevaba razón...
¡y salió triunfando el duro!

DESPUES DEL RELLENO DE LA DARSENTE DE LA RIBERA

Finalizado el año anterior, y por consecuencia de tan importante obra, se originan varios problemas para conseguir el embellecimiento de aquellos lugares.

Las principales fueron: Cuartel de San Felipe, comandancia de marina, paseo y jardines del Muelle y estación de Bilbao en la plaza de las Farolas.

CUARTEL DE SAN FELIPE

El antiestético cuartel es una fea decoración en la proyectada plaza de las Farolas.

La entrada al cuerpo de guardia se efectúa por la calle de los Azogues (que subsiste en la actualidad con dicho nombre al final del pórtico de la iglesia del Cristo).

El vetusto edificio fue subastado públicamente en años anteriores bajo el tipo de cuarenta y cinco mil duros, y adjudicado a la duquesa de Noblejas.

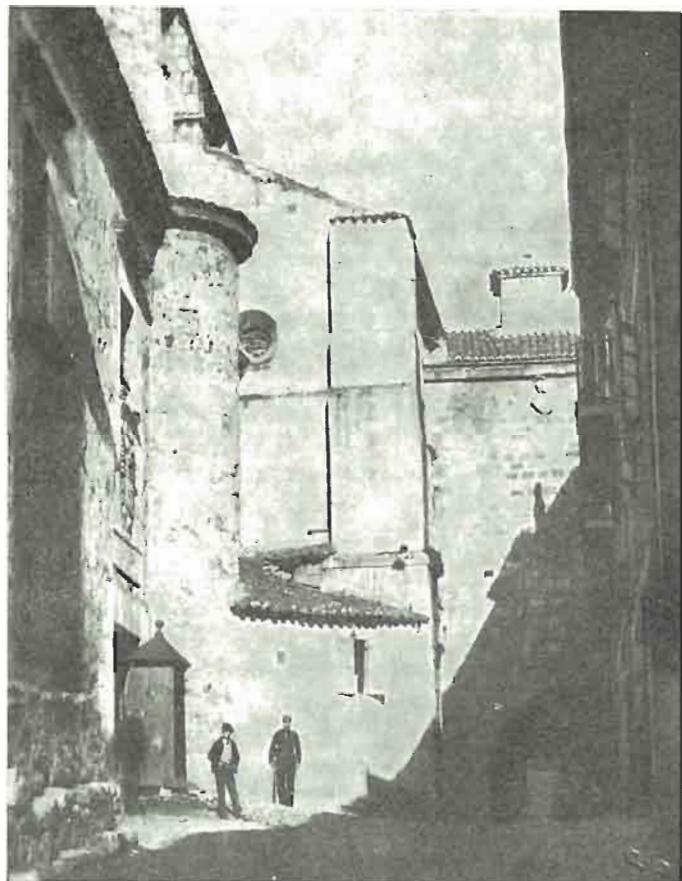
(*El Atlántico*, 4-III-1886.)

Finalizando ahora las obras de relleno de la dársena, el ayuntamiento trata de quedarse con el edificio, pero la propietaria ha fijado el precio de "doscientos veintiocho mil duros" cantidad que no puede pagar el municipio, desistiendo de la pretendida adquisición.

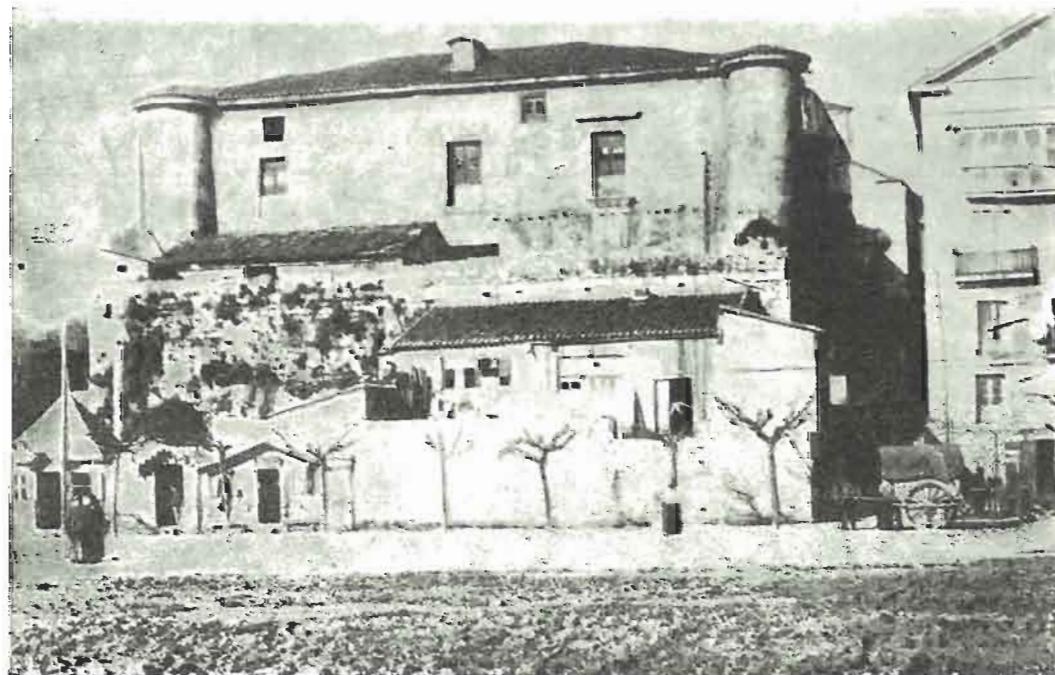
(*Boletín de Comercio*, 30-IV-1898.)

El problema del derribo del cuartel se simplificó inesperadamente. El 28 de junio de 1898 comenzó la demolición, con un plazo de noventa días, cláusula exigida por la marquesa al contratista.

(*Boletín de Comercio*, 23-VI-1898.)



Paso al cuerpo de guardia por la calle de los «Azogues». Al fondo derecha, el pórtico de la iglesia del Cristo.



Año 1898, último año del cuartel de San Felipe y del relleno de la dársena.
Tierras sueltas en primer lugar.



El primitivo cine de don Julio Pradera.

En 1906 el explanado terreno continuaba perteneciendo a la duquesa, que se lo cede en alquiler por "dos mil pesetas al año" a don Julio Pradera, construyendo el Salón Pradera en los altos del edificio destinado a cinematógrafo.

A su vez, don Julio alquila uno de los bajos a don Pablo Hojas, para fotografía, y otro a don Manuel Herrera Oria, que lo destina a oficina de publicidad.

Años después se reforma totalmente el Salón Pradera, ampliéndole para convertirlo en teatro.

En 1918, el señor Pradera vendió a don Felipe Arce Rodríguez su participación en el negocio, continuando el nuevo comprador asociado a don Ramón Herrera hasta ser comprada la finca para la construcción del Banco de España, en 1922.



El cinematógrafo PRADERA ilumina su iluminación en noche de gala.



En vista del éxito obtenido durante algunas temporadas, el Salón Pradera es reformado y desfilan por su escenario las más importantes compañías de teatro.

45



Han pasado muchos inviernos, pero el terreno del «San Felipe» sigue produciendo ganancias a sus poseedores. El último ya no se titula Salón Pradera, ha cambiado el rótulo por uno más atractivo para otra nueva clientela. Dice así: Banco de España.

Una vez recordados por estos escritos y grabados a los sucesores del cuartel de San Felipe, hasta nuestros días, regresamos nuevamente al año 1899, después de rellenada la dársena, para

hacer mención de “otro obstáculo”, surgido a la labor emprendida para el embellecimiento de aquellos lugares.

Nos referimos a...

LA COMANDANCIA DE MARINA

Su presencia es otro impedimento a la urbanización emprendida, por haber quedado aislada, obstruyendo el paso del "boulevard" en el punto donde anteriormente se encontraba el muro y llegaban las aguas del mar.

(*El Correo de Cantabria*, 23-IX-1899.)

El problema era más complicado de resolver: se alojaban, además de la comandancia, las oficinas de carabineros, vista de aduanas, prácticos del puerto y sanidad marítima.

Tratado este asunto en años anteriores, no fue posible lograr un final satisfactorio hasta llegada la presente ocasión.

Evacuaron primeramente el edificio en diferentes fechas los carabineros, prácticos, aduanas y sanidad. La comandancia retrasó su traslado a Méndez Núñez, n.º 19, primero derecha, el 21 de agosto de 1889.

Seguidamente, antes de fin de año, quedó derribado y "limpio" aquel lugar que fue coman-

dancia de marina, desde el 11 de febrero de 1875.

(*Boletín de Comercio*, 8-VII y 6-XII-1899.)

La comandancia, pasadas algunas fechas de estancia interina en Méndez Núñez, inauguró un nuevo edificio construido en los terrenos ajardinados de la calle de Castelar (frente al restaurante La Gloria). Se instalaron en ella solamente las oficinas de los prácticos del puerto, quedando los "amarrañadores" acondicionados en una caseta de madera construida a un costado que afeaba los jardines, carentes de flores, pero que en ausencia de éstas disfrutaban los vecinos un "puro aroma" y no precisamente del mar, que el perfume procedía del mingitorio colocado en mitad del paseo como único adorno, a falta de otra fuente tan decorativa como la instalada en los jardines del "boulevard", llamada de "los meoncitos".

La comandancia continuó en Puerto Chico hasta poco después de 1946, comienzo de las obras en la que actualmente ocupa frente a los muelles de Maliaño.



La comandancia al final de la calle del Martillo y al borde del muelle, antes de ser rellenada la dársena.

504



Situación de la comandancia, vista desde la plaza de Verde.



La nueva Comandancia construida en los jardines de «Casterlar» y en el centro de ellos, al fondo, el adorno decorativo tan prodigado en las calles céntricas santanderinas.

LOS JARDINES Y EL PASEO DEL MUELLE

Apenas terminado el relleno, y durante el verano del año anterior, hizo gestiones al alcalde señor Piñal para conseguir la concesión de estos terrenos que cubrieron la dársena y construir en ellos jardines hasta Puerto Chico.

(*Boletín de Comercio*, 9-X-1899.)

Por otra parte, los diez propietarios de edificios del muelle frente a la dársena, están conformes en subvencionar la obra de prolongación del paseo, desde Martillo a la aduana con diez mil pesetas.

Se extiende la grava picada en la carretera del "boulevard" y se construyen los encintados.

(*El Cantábrico*, 28-X-1898 y 14-I-1899.)

Los jardines, que fueron comenzados a construir por Puerto Chico en meses anteriores, no se les pudieron dar los últimos retoques hasta llegar 1899, dejándolos unidos a los de la dársena.

Como remate de obra, se pide al ayuntamiento que sea instalado en ellos un templete, sólido y fuerte, para que no se le lleve el viento, como al de madera que se puso provisionalmente, pues ocurría que "al estar la banda mezclada con el público, no se la oía por el ruido de las gentes que parlotean y bailan".

Por fin, en agosto se levantó el templete ; el de madera! que, pasado el temporal, curó sus desperfectos con habilidosos parches disimulados bajo la gruesa capa de pintura.

(*El Correo de Cantabria*, 29-III-1899, y *Boletín de Comercio*, 24-II y 3-VIII-1899.)



El año anterior del relleno de la dársena se hicieron las instalaciones de jardines entre Puerto Chico y la calle del Martillo.

Se quejaba el alcalde por lo poco respetados que eran por cierto público.

En la foto de Duomarco vemos un grupo de jóvenes y alguno de ellos pisando los macizos, mientras que el guardia no lo aprecia.

Mirando a la calzada contemplamos la soledad de tránsito rodado por el Muelle, sólo interrumpida por el paso en solitario del tranvía urbano.



Jardines construidos después de rellenada la dársena, desde la calle del Martillo a la Aduana.



Vista de los jardines construidos sobre la desaparecida dársena de la Ribera, con las instalaciones de la exposición de 1905.

En primer término el templo apodado de «las palmatorias».

ESTACION DE BILBAO Y PLAZA DE LAS FAROLAS

Esta sí fue una seria dificultad para la urbanización de aquellos rellenos lugares.

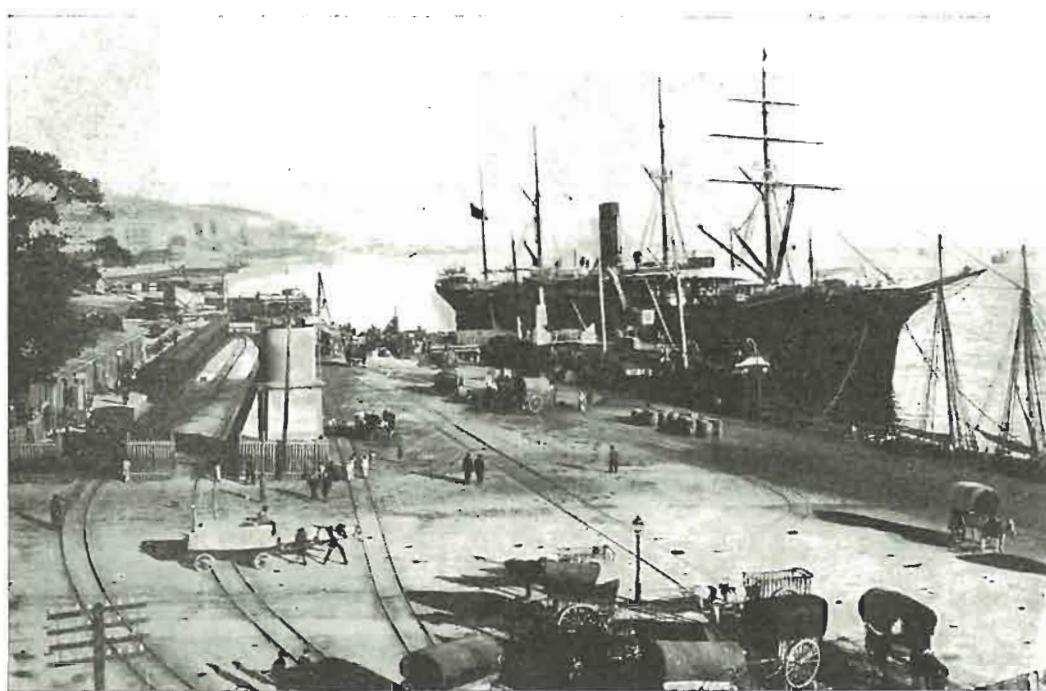
La estación interrumpía el tránsito por los terrenos de la dársena, futura plaza "de las Farolas", hacia los muelles de Maliaño.

Penetraba en ella aproximadamente en una extensión comprendida entre el hotel Bahía y el

surtidor que actualmente está situado a la entrada de los jardines de Pereda.

Después de repetidas negociaciones entre las autoridades santanderinas y representaciones del ferrocarril, manifiesta la compañía que aceptará la construcción de la nueva estación un poco más retirada de la Ribera, en los terrenos donde está el monumento al Machichaco, pero, de no ser así, lo hará en los terrenos de la dársena, puesto que se cree con derecho a ello.

(Boletín de Comercio, 27-IV-1899.)



La estación de Bilbao obstruía el paso hacia Maliaño y totalmente cuando cerraba sus portillas.

Con este motivo, el alcalde inspeccionó los sitios donde podría ser instalada la estación en la dársena de Maliaño.

Para formalizar una solución definitiva, se traslada a Bilbao una comisión santanderina que está compuesta por el señor Piñal, don Eduardo Pérez del Molino, Ruiz Huidobro y San Martín por el ayuntamiento; Cedrún por la junta de agricultura, industria y comercio; Fernández Baldor por la liga de contribuyentes; Saro por la cámara de la propiedad; Angel Jado, José María Agüero y Severiano Gómez como propietarios.

En la reunión allí celebrada con la empresa bilbaína se acordó someter a la aprobación de los accionistas estas dos proposiciones: el traslado a donde está el monumento del Machichaco o construir otra junto a la estación del Norte.

(*El Correo de Cantabria*, 23 y 28-VI-1899.)

Esta última fórmula fue rechazada por los accionistas, y a la primera no contestaron en esta ocasión, pues siguen en su pretensión de que tienen derecho a construir la estación en el terreno de la dársena.

En este caso, el concejal señor San Martín propone una fórmula eficaz que lo impedirá: "Que no autorice el ayuntamiento la colocación de una sola piedra en los terrenos de la dársena."

El señor Fresnedo dice que se correría el riesgo de "que se amotinara el pueblo antes que consentir esa construcción".

El señor Setién dijo, por su parte, que "los terrenos de la dársena son del pueblo y accedió el gobierno al relleno, a condición de que no se hicieran construcciones urbanas".

(*Boletín de Comercio*, 29-VI-1899.)

Surge una complicación... Ahora resulta que tampoco se podrá disponer de los terrenos donde está enclavado el monumento del Machichaco.

Se presenta en el ayuntamiento el notario don Alipio López en compañía del letrado don Tomás Agüero, abogado de la compañía propietaria de los terrenos de Maliaño y notifican en acta notarial que si el ayuntamiento pretende dedicar a otros fines los terrenos que dicha compañía cedió a la corporación para construir un edificio municipal, la sociedad reivindicará sus derechos.

Primero se oponían los bilbaínos accionistas, ahora esta sociedad santanderina, por lo tanto, cada vez aumentan las dificultades, y por si eran pocas...

(*Boletín de Comercio*, 4-VII-1899.)

...la junta general de accionistas del ferrocarril acordó aceptar la construcción de la estación en el lugar en "que está" el monumento del Machichaco y rechazar el de fusionar la estación con la del Norte; por tanto se opondrán resueltamente a todo arreglo que tenga por base llevar la estación un metro más allá que los terrenos ofrecidos junto a la estatua del Machichaco.

(*Boletín de Comercio*, 11-VII-1899.)

Esta pretensión fue mal recibida por una gran parte del pueblo santanderino, creyendo ver en ella una eliminación total de tan emotivo recuerdo representado por la estatua en memoria de tantas víctimas que perecieron en el vapor *Machichaco*, propiedad de una naviera bilbaína, a la que se consideraba como principal responsable.

Con estas obstrucciones continuó la recién construida plaza de las Farolas... sin farolas,

porque sólo allí se encuentran las bases de piedra en espera de que fueran colocadas las columnas encimeras de hierro para sostener a los potentes focos de luz que alegrarán la plaza el día de su inauguración.

Transcurren dos años y algún mes cuando el pueblo se sintió defraudado por la actuación de los principales representantes.

El 27 de abril de 1902, después de una discutida y violenta reunión en el Ayuntamiento, un grupo de muchachos se dirige a la estación de Bilbao y la prende fuego.

El público impide la actuación de los bomberos, y cuando llegan las fuerzas de la guardia civil, la estación se había convertido en una mo-

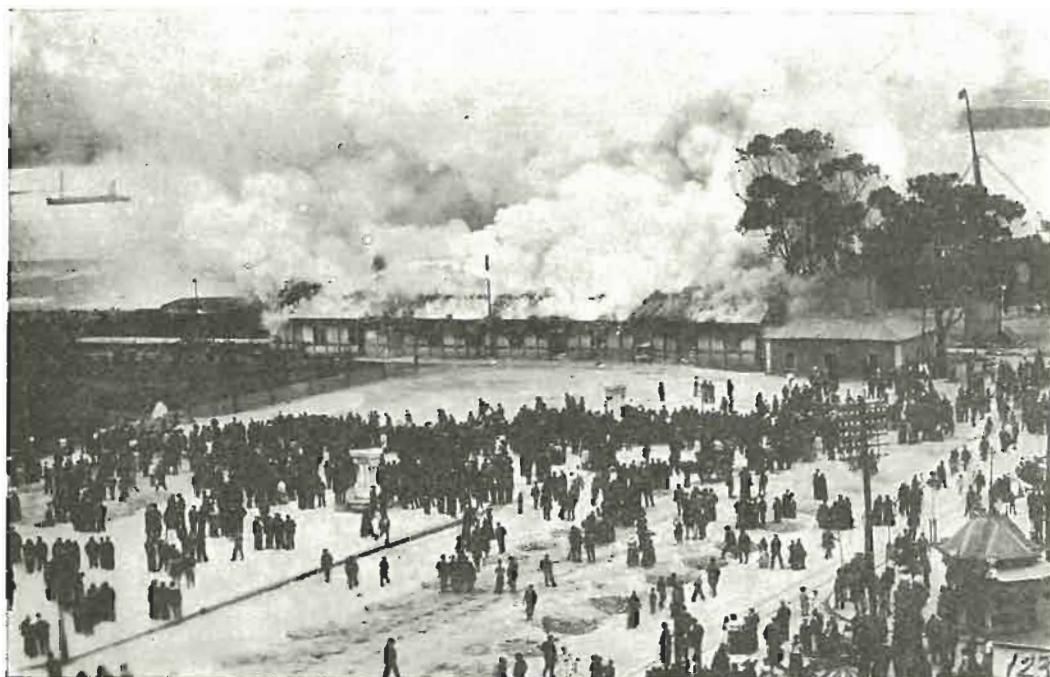
numental falla valenciana, presenciada con alegría por el pueblo de Santander.

Hubo muchas detenciones y hasta procesos sobre varias personas, pero ante nada probado..., causa sobreseída.

Algunos observaron que el alcalde señor San Martín (de tan señalada memoria) se mostraba muy optimista antes del suceso.

Algún tiempo después la nueva estación, por acuerdo de ambas partes "beligerantes", se construyó en la zona de Maliaño a continuación de la estatua del Machichaco, separada de ésta solamente por unos pocos metros.

(*El Cantábrico*, 28-IV-1902.)



Es quemada la estación de Bilbao por unos desconocidos. Las bases de piedra de las futuras farolas esperan desde hace tiempo que sean colocados sus brazos encimeros de hierro.



La nueva estación y enfrente, la estatua del Machichaco. La amplia construcción de tres plantas, que se encuentra en último lugar, fue destinada a las oficinas.



La primera farola ha quedado instalada frente a la Aduana, alegrando por las noches con sus rayos de luz a la fachada del viejo edificio, que fue morada de reyes.

Desaparecido el obstáculo que impedía disfrutar de tan bellas vistas, las cuatro "farolas", compañeras de las anteriores, decoran con su "discutida" silueta, no muy bella para algunas opiniones en este sector de la rellena dársena, al que oficialmente se denomina "plaza de las Farolas"

desde el año 1901. En 1902 cambia de nombre por el de Avenida de Alfonso XIII, pero con la llegada de la república en 1931, es sustituido por la de "Galán y García Hernández". En 1937 vuelve a renovarse con el adquirido anteriormente de "Alfonso XIII".



EL AYUNTAMIENTO, LOS MERCADOS
Y LA PESCADERIA

A FIN DE SIGLO SE INICIAN LAS OBRAS PARA
LA CONSTRUCCION DEL AYUNTAMIENTO EN LA CALLE
DEL CORREO, PLAZA DE LA ESPERANZA (MERCADO),
PLAZA NUEVA (MERCADO), LA PESCADERIA,
ESCUELAS MUNICIPALES Y OTRAS

EL AYUNTAMIENTO

En 1890 ya se hacía propaganda para la urbanización de la “calle de Correo” (Amós de Escalante).

Con referencia a la iglesia de San Francisco que, adentrándose por la acera, dificultaba el paso de los transeúntes, era objeto de continuos comentarios por constituir igualmente un obstáculo insuperable para la correcta alineación de los edificios en aquella calle.

Como pronto iba a ser un hecho la cesión por el estado de los terrenos en que radicó el cuartel de san Francisco (parte posterior del actual ayuntamiento), que fue sacado a subasta por la tasa de “cincuenta mil duros”, se suponía que también la piqueta derribaría en aquella mañana, por la parte de Correo, el ruinoso edificio que ocupó la diputación provincial en el que continuaban establecidos el café de Occidente y la administración de correos. (En 1843 se instalaron correos y diputación.)

Se condolían los críticos de que, no obstante fuera cierta la desaparición de aquellas antigüallas, nunca sería una solución total mientras siguiera en pie el vetusto edificio del templo, fuera de toda racional alineación, pero reconociendo en sus censuras la necesidad ineludible de no proceder al derribo mientras no estuviera construida la otra iglesia de San Francisco.

(Boletín de Comercio, 14-VI-1890.)

El antiguo ayuntamiento de Santander se encontraba situado enfrente de la iglesia de la Compañía por su fachada de la calle de Santa Clara.

Las oficinas municipales estaban instaladas en pésimas condiciones y sus reducidos locales eran insuficientes para el despacho normal de los asuntos públicos. Los tillados se encontraban en tan mal estado que por ellos con frecuencia salían “visitantes no controlados”, burlando a la vigilante guardia y se decía que estos animalitos “domésticos” familiarizaban con los detenidos en la “perrera” a las horas de comer.

En diciembre de 1894 el presidente de la diputación provincial, señor Sainz Trápaga, guiado del buen deseo de ver realizada la construcción del “nuevo palacio del pueblo”, citó a los señores don Pedro y don Agabio Escalante, don Agustín Cortines, don Pedro Santiuste, don Manuel Cacho Acebo y don José Suárez Quirós, que, como propietarios inmediatos a los solares sobre los que ha de construirse el ayuntamiento, habrían de tomar gran interés en la realización del citado proyecto.

(*El Correo de Cantabria*, 19-XII-1894.)

En setiembre de 1895 una comisión del ayuntamiento compuesta por los señores don Isidoro del Campo y don Antonio Mazarrasa tomó posesión del antiguo convento de San Francisco, cedido al ayuntamiento de Santander por el estado.

Para remate, en noviembre de este mismo año se eleva a escritura pública la cesión por el estado del resto de los edificios que constituían el ex convento de San Francisco. De manera que ya todo aquello pertenecía al pueblo, exceptuando los locales ocupados por el café Occidente que eran propiedad del señor Cortines.

(*El Correo de Cantabria*, 4-IX y 20-XI-1895.)

Llegado 1898, se acuerdan las construcciones de varias obras municipales, entre ellas el nuevo ayuntamiento, un mercado en la plaza de la Esperanza, otro frente a los Arcos de Dóriga que se llamará "mercado de la plaza nueva", una pescadería, que se construyó en los terrenos que seguían ocupados por el "mercado" de Atarazanas, situado enfrente del "mercadillo" y dos escuelas municipales. El importe de estos proyectos suman un total de "dos millones, doscientas cincuenta y un mil quinientas pesetas".

En octubre se envía el anuncio del empréstito a Madrid para ser publicado en la *Gaceta*.

El proyecto del palacio municipal que había sido presupuestado en 588.484,92 pesetas estaba firmado por el arquitecto don Julio María Zapata.

"Las fachadas darán a Correo, Escalantes y plaza de la Esperanza y el terreno es donde aun se encuentra el edificio de la antigua diputación, de la que fue preciso adquirir la planta baja y entresuelo, finca que se tasó en "ciento diez mil pesetas".

(*Boletín de Comercio*, 23-X-1898.)

Las obras fueron adjudicadas a Corcho-Hijos (don Lino y don Leonardo), que fueron obsequiados con este motivo por la banda de Lavín con una serenata, dada delante de sus domicilios.

(*Boletín de Comercio*, 19-I-1899.)

A fines de año las demoliciones se habían iniciado, empleando gran actividad en los trabajos, y al efectuar el movimiento de escombros en los terrenos que lindan con la iglesia, donde se encontraba el claustro de San Francisco, también derribado, se descubren restos humanos procedentes de enterramientos de religiosos franciscanos.

(*Boletín de Comercio*, 8-VI-1899.)

En enero de 1899, el alcalde señor Piñal comienza las gestiones, entrevistándose con el señor obispo de Santander, para conseguir el derribo de la iglesia de san Francisco, estando el señor Sánchez de Castro de acuerdo para satisfacer los deseos de la corporación y sin más exigencia que se le dé una nueva. Para llevar a cabo estos trabajos, se nombra una comisión compuesta por representantes del cabildo y del ayuntamiento.

(*Boletín de Comercio*, 21-I-1899.)

En marzo se conceden quince días de prórroga al contratista del derribo del cuartel, única demolición sin terminar.

En esta misma fecha la comisión "cabildo-ayuntamiento" visita unos terrenos en la calle de Rubio, pero después de ser aceptados por ambas partes, no se ponen de acuerdo con los propietarios por pedir éstos un alto precio.

Nuevos tratos por otro terreno situado en la plaza de la Esperanza (antes de la Leña), y sur-

gen también dificultades, anulándose la gestión.
(*Boletín de Comercio*, 2 y 3-III-1899.)

Se inician ahora por un terreno del conde de Isla y parece que la cosa va en serio. El conde venderá al ayuntamiento un solar en Becedo, entre las calles de Juan Fernández de Isla y la de Burgos (próximo al Gran Cinema); mide 13.111,84 pies cuadrados a diez pesetas; total, ciento treinta y un mil ciento dieciocho pesetas "pero no podrá construirse en el dicho solar más que la iglesia de San Francisco". El alcalde está de acuerdo y apenas sea autorizado por los organismos oficiales se firmará la escritura.

(*Boletín de Comercio*, 18-V-1899.)

Cuando todo parecía solucionado, una comisión de capitalistas, interesados con diversas cantidades en el empréstito municipal para las construcciones, por el importe de los dos millones y pico de pesetas, comunican oficialmente que están dispuestos a impedir que del empréstito se dedique ninguna cantidad a otra cosa. Esta carta de los capitalistas fue muy comentada en aquellos días en que el señor Piñal estaba trabajando activamente para resolver este importante asunto para la población santanderina, y el pundonoroso alcalde dimite irrevocablemente la presidencia, continuando en su puesto de concejal.

(*Boletín de Comercio*, 1-VI-1899.)

En octubre, ya comenzadas las obras del ayuntamiento, continúan lentas por lo costoso de la cimentación.

Finaliza el siglo y continuaron en los años siguientes las obras en el edificio, mejor dicho, en el "medio palacio ayuntamiento", pues aquella ocasión tan propicia que el conde de Isla propuso no volvió a repetirse.

(*Boletín de Comercio*, 21-X-1899.)

Por fin quedó terminado el incompleto palacio del pueblo, pero a pesar de esto, ampliamente dotado de todos los servicios públicos y decorado "vistosamente".

El 15 de setiembre de 1907... los regidores del ayuntamiento, en ordenada "formación de gala", precedida por maceros y alguaciles seguidos del alcalde, un grupo de concejales "abanderados" y el resto de la corporación, se dirigen, después de dado oficialmente el último saludo al antiguo caserón de la calle de Santa Clara, por la plaza Vieja y calle de San Francisco hasta llegar a la de Correo, para tomar posesión del nuevo palacio municipal.

El viejo edificio le heredará la audiencia en 1909.

(*El Cantábrico*, 19-VIII-1909.)

Pasaron más años sin encontrar solución alguna para construir la otra mitad de la casa municipal, hasta llegar el año 1936.

Declarada la guerra civil y quedando la ciudad de Santander bajo el régimen republicano, el alcalde don Ernesto del Castillo "ordenó" derribar gran parte de la población para construir la gran avenida de Rusia, no olvidando en tan oportuna ocasión a su "molesta vecina", la iglesia de San Francisco.

Después de conquistada la ciudad en 1937 por las tropas nacionales, los nuevos ayuntamientos no tuvieron más labor que esperar otros años a que fueran resueltos los trámites legales para entrar en posesión del terreno.

Ocurrido el incendio de Santander en 1941, sigue sin construirse en el solar vacío y se aprovecha aquél espacio donde estuvo la iglesia para

instalar barracones que son ocupados provisionalmente por algunos comerciantes siniestrados.

En 1958, resueltos por éstos sus problemas con las nuevas edificaciones, los comercios. El Toisón de Oro, de los hermanos Diego; Ferretería, de Fermín Sánchez, y demás compañeros dejan nuevamente evacuada la finca.

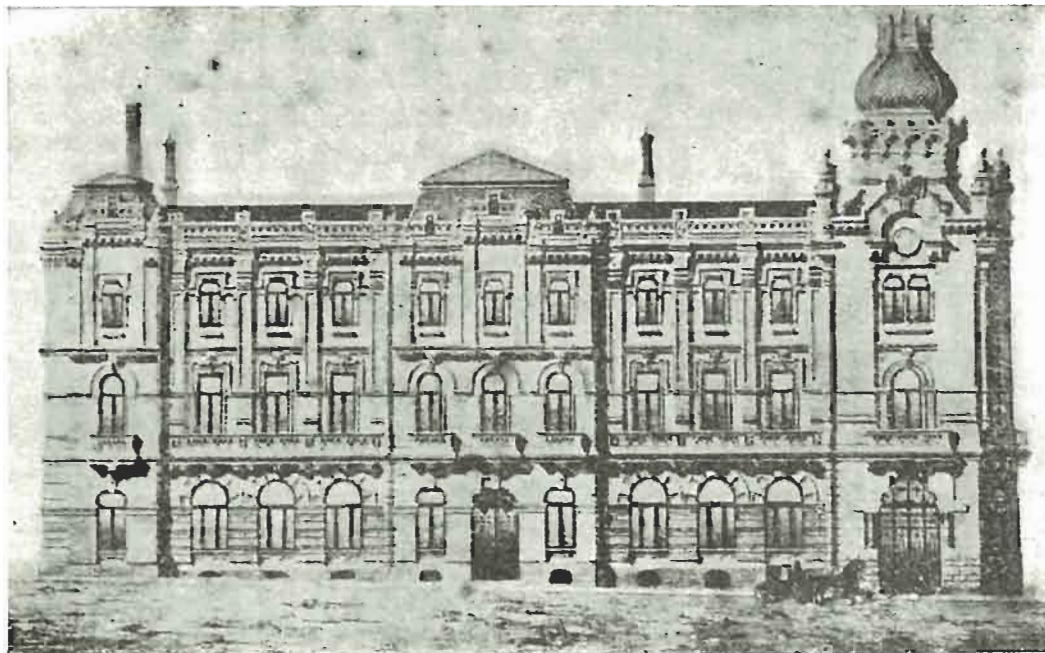
Llega tan esperada fecha, siempre soñada y por fin conseguida de 1967, en que el obispo de Santander, don Vicente Puchol, bendijo la terminación del ayuntamiento, a falta del magnífico salón de recepciones, que se inauguró al año siguiente con motivo de celebrarse la Semana Naval, en junio de 1968.

HISTORIA GRAFICA DEL AYUNTAMIENTO

La diputación, con los bajos ocupados por las oficinas de correos y el café de Occidente. A continuación, la iglesia de San Francisco avanza por la acera hasta la calzada. Enfrente, «una casuca», que será años más tarde el edificio de «El Aguila».



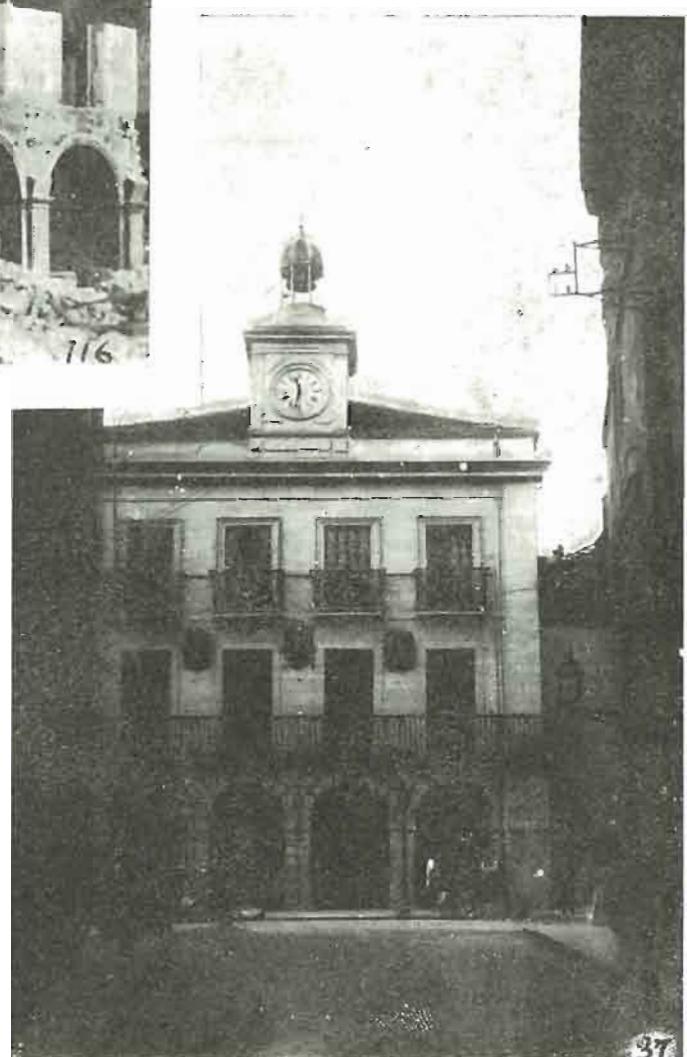
Otra vista de la diputación con su vecina (a nuestra izquierda) la casa donde reside don Amós de Escalante, escenario que alterna con procesiones religiosas, como en esta ocasión, y manifestaciones populares.
En primer término, escaleras de bajada a la fuente de Bebedo.



Proyecto, del arquitecto señor Zapata, para el nuevo ayuntamiento.



Al efectuar la demolición del claustro de san Francisco, que linda con la iglesia, aparecen, al hacer excavaciones, restos humanos procedentes de religiosos franciscanos.



El viejo ayuntamiento.

Estaba situado enfrente de la iglesia de la Anunciación, vulgo Compañía, y por esta lámina podemos deducir el lugar donde estuvo, teniendo presente que el edificio de nuestra derecha corresponde a la entrada y fachada principal de la iglesia.

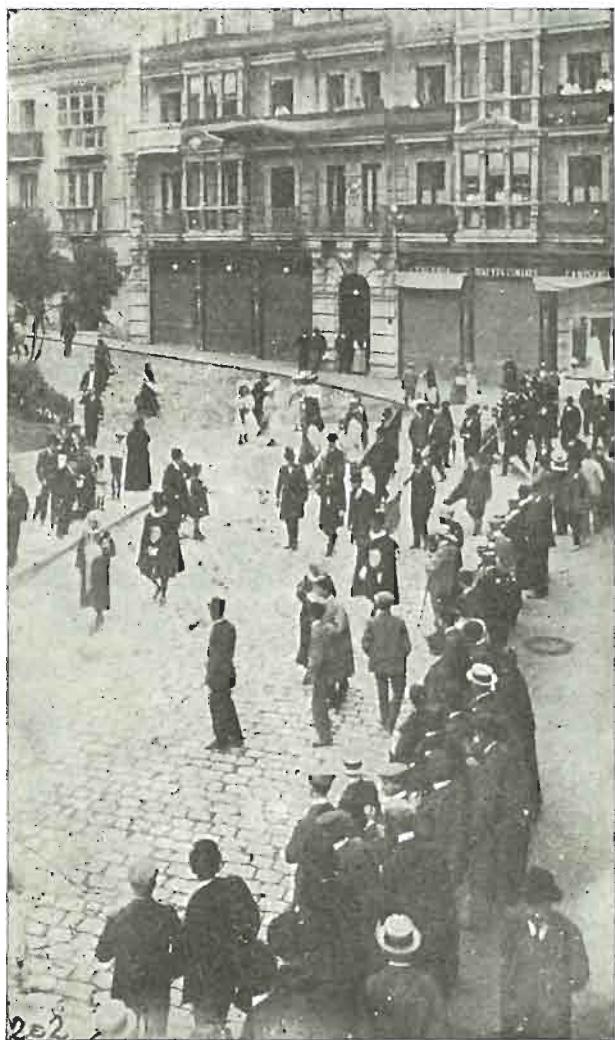
El 10 de mayo de 1879 se acordó colocar en la casa consistorial el reloj que a los pocos días llegaba de Londres.



Salón de actos del ayuntamiento, poco antes de cederse en 1909 el edificio a la audiencia.



Un acontecimiento importante y doloroso ocurre en la calle del Correo, en la casa vecina a la derruida diputación: el entierro de don Amós de Escalante, el 6 de enero de 1902.



El ayuntamiento y palacio de Villatorre en la calle de Santa Clara.
En primer término, vista parcial de la plaza Vieja.

Corría el año 1907, cuando el ayuntamiento en pleno se dirigía, por la plaza Vieja y calle de san Francisco, a la de Correo, para tomar posesión del nuevo palacio municipal. Aquella «casuca» que vimos junto a la vieja diputación fue sustituida por este edificio, propiedad de los almacenes El Aguila.

La calle de san Francisco, separada por la plaza Vieja de su hermana gemela la calle de la Blanca, es con ésta centro principal del movimiento comercial en la ciudad.





El nuevo ayuntamiento.

Al inaugurado palacio se le ha dotado con servicios modernos, incluso este mingitorio para casos de emergencia a la llegada de los señores representantes del pueblo. El burro, poco cortés, ha cometido este presente desaire con el fotógrafo.



Una vez construido el ayuntamiento, «tímidamente» escondido detrás de la saliente fachada de la Iglesia de San Francisco, que avanza por la acera sin ceder paso a los peatones, y al hacerlo por la calzada quedan en peligro de ser atropellados por uno de estos «temidos» vehículos de dos caballos de fuerza.

Pasaron años buscando solución para trasladar la iglesia.

Plaza situada enfrente del ayuntamiento llamada de Pi y Margall.

Declarada la guerra civil en 1936, el alcalde «ordena» derribar gran parte de la población para construir una «gran avenida», no olvidando a su «molesta vecina» la iglesia de San Francisco (1), casa de Cortines (2) y primera de la derecha (3) que, con todas sus compañeras situadas a continuación hasta el final de la calle de Atarazanas, tuvieron la misma suerte.

La casa de las galerías (4), en cuyos bajos se encontraba el bazar Sepí, fue derribada por el ayuntamiento en 1962 para urbanización de la plaza.



← 3



Aspecto de la iglesia de San Francisco después de comenzado el derribo.



El nuevo ayuntamiento, inaugurado en 1967.



El nuevo mercado, recién construido.

MERCADOS

El mercadillo de Atarazanas, por el estado de ruina en que se hallaba, es derribado en setiembre de 1896 y rápidamente se coloca la primera piedra del nuevo a fin de año. Presupuestado en 18.000 pesetas fue construído de hierro y mármol con la cubierta ondulada de zinc, más esbelto que el anterior, provisto de pararrayos y de una fuente para el servicio de los puestos, con dos hileras de mostradores para despachar por fuera, destinado a mercado de frutas.

(*El Correo de Cantabria*, 16-IX y 16-XII-1896.)

La construcción de este mercadillo fue muy criticada y calificada como defectuosa, y así lo comprueba el que, en diciembre del año inaugural, las vendedoras que tenían sus puertas enfrente

de la calle de Colón se veían obligadas, para librarse del agua y del frío, a resguardarse con grandes encerados que colgaban con cuerdas a las columnas del mercado.

El mercadillo, aumentado en sus defectos, a fin de siglo ofrecía un aspecto deplorable y continuaba cubierto de lonas y toldos, ya viejos, sucios y desiguales, como medio de guarecerse de las inclemencias del tiempo.

(*Boletín de Comercio*, 2-XII-1897.)

Algunos concejales estaban empeñados en sostenerle, y seguir reparando averías con el aumento de gastos inútiles, en lugar de derribarlo, pero otros ediles, partidarios de la renovación, proponen la demolición y la de su vecino de enfrente, el "mercado", cuando sean sustituidos por instalaciones más modernas en sitios apropiados.

(*Boletín de Comercio*, 8-II-1898.)



El mercado de frutas a fin de siglo.



Puestos en la calle junto al mercadillo.
492

Para llegar a tan deseado momento se consiguen en presupuesto las cantidades necesarias para la construcción de un nuevo mercado en la plaza de la Esperanza y "que sea la colocación de la primera piedra el mayor festejo en las fiestas de julio".

En el ayuntamiento, la comisión de policía propone que no se consientan puestos en las calles mientras haya sitios para ellos desocupados en ambos locales del "mercado" y "mercadillo".

Estos vendedores volantes se instalaban, no sólo en las calles adyacentes, sino también en las

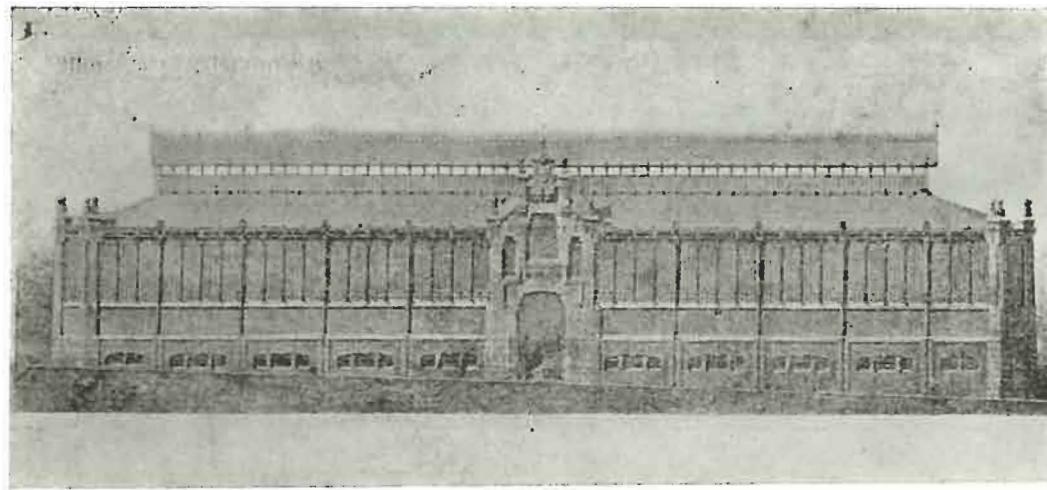
que circundan a la estatua de Velarde, Somorrostro y frente al edificio construido hace años para pescadería, que nunca fue ocupado por las pescaderas por considerarle poco comercial, y por eso efectuaban las ventas en el mismo lugar..., pero en la calle.

Así llegamos a finales de 1899. Ya aprobado el empréstito para la construcción de la plaza de la Esperanza, plaza Nueva y pescadería, se anuncia en diciembre la subasta para la ejecución de las obras de la mencionada en primer lugar.

(Boletín de Comercio, 15-VI y 20-XII-1899.)



Las vendedoras «volantes» en la calle de Somorrostro, próximas a la estatua de Velarde.
501



Proyecto de los arquitectos Reynolds y Moya del mercado de la plaza de la Esperanza.

PLAZA DE LA ESPERANZA

El proyecto fue suscrito por los arquitectos don Eduardo Reignols y don Juan Moya, con un presupuesto de 464.532,42 pts. A los pocos días de subastado dieron comienzo las obras de edificación.

INAUGURACION DEL MERCADO EN LA PLAZA DE LA ESPERANZA

Las calles de Isabel II y plaza de la Esperanza que rodean al nuevo mercado se encuentran adornadas con multitud de banderolas, gallardetes y focos eléctricos, estando también engalanados con colgaduras la mayoría de los balcones de las casas.

La víspera de la inauguración, después de dispararse muchas bombas y cohetes, se celebra

una gran verbena animada por la banda de música, que toca escogidas piezas desde un quiosco o tribuna que se había colocado en mitad de la plaza.

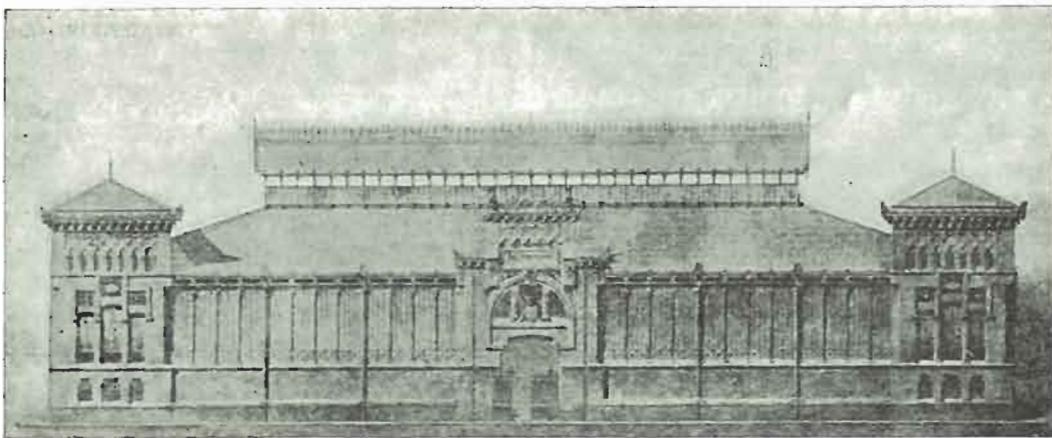
Al día siguiente, 10 de abril de 1904, fecha señalada para su inauguración, desde las primeras horas de la mañana se abrieron las grandes puertas de hierro y comenzó a entrar un inmenso gentío al tiempo que la banda de música de Astillero, contratada por los vecinos, tocaba diana, mientras el alcalde, concejales y empleados del municipio discurrían por entre el pueblo, cada vez en aumento en el interior del mercado hasta no poder darse un paso, en tanto que fuera no cesaban los bailes, las dulzainas, la música, los cohetes y el jolgorio.

Puede decirse que grandes y chicos, señores y plebeyos, ricos y pobres, visitaron el hermosísimo mercado el día de su inauguración.

(*El Cantábrico*, 11-IV-1904.)



La plaza de la Esperanza vestida de gala el día de la inauguración de su mercado.
Al final del edificio, un improvisado quiosco con los músicos, y más al fondo, las fachadas de las casas engalanadas.



Proyecto del mercado de la plaza Nueva.

LA PLAZA NUEVA

Es proyectada por los arquitectos anteriores, con el presupuesto de 465.698,33 pts. Mil y pico pesetas más que el calculado para la plaza de la Esperanza.

Construida frente a los arcos de Dóriga, sufrió varias modificaciones que en la actualidad la desfiguran del primitivo proyecto.

Fue plaza preferida hasta los años veinte, en que la población, muy aumentada de residentes hacia el otro extremo de la ciudad, otorgó la supremacía a su compañera, plaza de la Esperanza.

HISTORIA DE LA PRIMITIVA PLAZA NUEVA

El 28 de agosto de 1804 se autoriza a don Pedro de Acha para ejecutar algunas obras de seguridad con motivo de los cimientos que estaba

abriendo en las casas que se conocían con el distintivo de los "arcos de Acha". Esta fue la primera casa que se construyó allí con arcos y se hacía con la idea de que todas las que habían de componer "la plaza nueva", en el sitio que ocupan hoy los mercados y calles que le rodean, los tuviesen como la expresada y la manzana denominada asimismo por antonomasia los "arcos de Dóriga", cuyos planos se aprobaron en 12 de junio de 1815.

Estas dos manzanas citadas fueron las primeras que se construyeron en aquella nueva parte de la ciudad.

Aquella idea de establecer debajo de los arcos un cómodo paseo resguardado de las lluvias como se hace en casi todas las capitales de España, desapareció más tarde por las dificultades que ofrecía el verificarlo en las casas que tenían la fachada principal al muelle, actual paseo de Pereda, concediéndose el permiso a las casas nú-



La plaza Nueva, construida frente a los Arcos de Dóriga, en el año 1918 aproximadamente, después de varias modificaciones de su fachada. En primer lugar, las vías del que fue tren de Gendarillas.

meros 15, 16 y 17 para cerrar los arcos que existían en la fachada norte (plaza de la Libertad), en octubre de 1876.

(*Efemérides*, de J. A. del Río y Sainz, t. II, p. 545, y *El Aviso*, 12-X-1876.)

El 8 de agosto de 1839 presentaba los planos de la plaza nueva el arquitecto municipal don Antonio de Zavaleta al ayuntamiento y no fueron aprobados hasta el 4 de febrero de 1840.

En el centro de esta plaza proyectada es donde había anteriormente acordado la corporación municipal erigir una estatua de bronce, en memoria de los beneficios recibidos, a Carlos III, y esos terrenos y los de la casa de Dóriga, en todo o en parte, habían sido robados al mar.

El mercado primitivo de la plaza nueva así como los de Atarazanas, también proyecto de Zavaleta, se inauguraron en 1842.

(*Efemérides*, de J. A. del Río y Sainz, t. I, p. 46.)

Por el año 1893 este mercado, igualmente que los de Atarazanas, ofrecía un aspecto muy desplorable, cuyos tejados abundan en taladros desde la funesta tarde del Machichaco, tanto que el concejal de plazas, don Santiago Ontañón, en su visita de inspección en mayo de 1894, observó en la plaza nueva que no existía orden ni limpieza, pues las vendedoras se veían obligadas a colocar las cargas de frutas y hortalizas donde estén libres de las aguas pluviales, ya que en días de lluvia se precisa entrar con paraguas abierto.

A pesar de esto, en dicho mes y año la comisión municipal de beneficencia acuerda instalar

en este mercado la casa de socorro, aprovechando el espacio que ocupan "varios cajones", con entrada independiente por la calle de Le-

panto. (*El Correo de Cantabria*, 13-IV y 5-III-1894.)

Con muchas dificultades por aumentados deterioros llega a la meta final de su existencia "la vieja" plaza nueva, que será sustituida por otra "más joven" incluida en el proyecto de 1898 a que antes nos hemos referido.

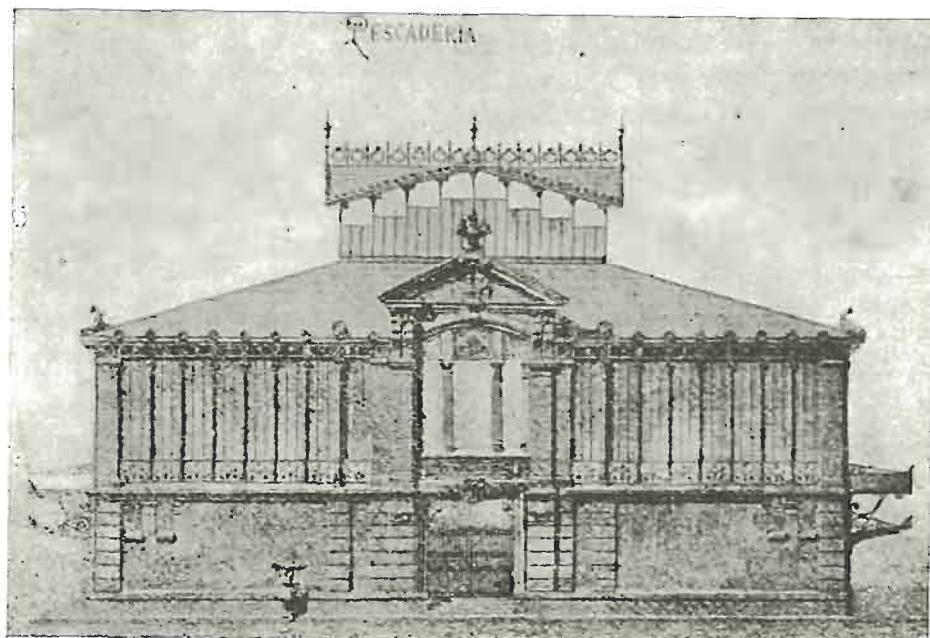
LA PESCADERIA

Coincidieron por tercera vez los arquitectos. Es su presupuesto de pesetas 191.172,02.

La edificación se levanta en los terrenos que dejó libres el mercado de Atarazanas (cuando el abastecimiento del público quedó saturado con los dos mercados nuevos).

El mercadillo también fue demolido tiempos después, y su espacio libre el ayuntamiento lo convirtió en pequeña plazoleta para ampliar el paso de peatones.

Inaugurada en 1905 la pescadería de Atarazanas, hasta su desaparición en el incendio de Santander en 1941, fue centro dominguero de animada concurrencia santanderina para la adquisición de variados y abundantes mariscos que se vendían en los puestos callejeros instalados al pie de la fachada, con subida a la catedral por la calle del Infierno.



Primitivo proyecto de la pescadería.



La pescadería.
Derribado el mercado de Atarazanas, ocupa el mismo solar.
En la fachada exterior, el primer puesto de mariscos.



1936-37

Aspecto de las inmediaciones de la pescadería, porque el alcalde ordenó el derribo de las casas de la calle de Atarazanas para construir la gran avenida de Rusia, luego de Calvo Sotelo.

En frente de la pescadería, el espacio que ocupaba el «mercadillo» se había convertido, desde principios de siglo, en paso de peatones.



La estatua del héroe frente al edificio construido en 1864 para pescadería, que nunca fue ocupado por las pescaderas, viéndose precisado el ayuntamiento a ceder los bajos en alquiler para comercios, después para el Ateneo de Santander y destituido por un incendio en 1917. A la izquierda, la calle de Somorrostro.



Vendidos en los mercados huevos y productos de la tierra, las aldeanas regresan a los pueblos cercanos de la ciudad. Unas veces por mitad de la vía del «Urbano»; otras, como en esta ocasión, por la mano izquierda, porque las «entonces» benignas reglas de circulación no son obligatorias para los abuelos de «Platero».

LA CORCONERA

1899

CUBA, EMBARQUES Y "LA CORCONERA".
TELEGRAMA HISTORICO ENVIADO POR EL
GENERAL CASTELLANO AL GOBIERNO ESPAÑOL

1 DE ENERO

"Al mediodía de hoy he hecho entrega oficial a los Estados Unidos de todo el territorio de la isla de Cuba.

El acto de entrega fue llevado a cabo con grandes honores, saludando la plaza con veintiún cañonazos.

Con igual número de cañonazos fue saludada la bandera española al ser retirada del castillo del Morro." (El Cantábrico, 3-I-1899.)

A RITMO ACCELERADO CONTINUA LA REPATRIACION

Quedan a continuación escritos los nombres de los barcos que arribaron en nuestro puerto con las tropas de Cuba en 1899 para que sirvan de recuerdo a la labor desarrollada por *La Corconera* en su última etapa.

Se omitió intencionadamente mencionar desde el comienzo de la guerra los trámites obligados y repetidos que concurren a la llegada de cada trasatlántico.

Entre éstos, recordamos como preferente la participación de la cruz roja en el traslado de los heridos y enfermos desde los *Corconeras* a los hospitales y la delicada atención y amor al prójimo con que fueron atendidos y obsequiados por las damas y enfermeras de esta institución todos los soldados, en la sala de espera del muelle de pasajeros, con leche, café, jerez y pastas, sin ha-

cer una sola excepción de las expediciones militares evacuadas por vía marítima.

Por este y otros actos benéficos del pueblo montañés, y a petición de la cruz roja, concedió la reina, por real decreto, el título de "siempre benéfica" a la ciudad de Santander.

(Boletín de Comercio, 13-VII-1899.)

En todo momento se repitió también una desagradable escena: ocurría que a la llegada del primer vapor *Corconera* al costado del trasatlántico de turno, invadían el barco no sólo las personas que cumplían con un deber, sino otras como posaderos, vendedores de mercancías de "todas clases" y ganchos, que ofrecían cosas que no deben proporcionarse a estos soldados. Dándose casos continuos, denunciados a la autoridad, de verse despojados de sus ahorros los pobres infelices, en dudosas posadas y otros peores alojamientos.

El 1.^o de enero llega el *Navarre* con los generales Calixto Ruiz Ortega y Julio Alvarez Chacón. A bordo vienen también repatriados 89 jefes y oficiales, 41 sargentos y 605 cabos y soldados del batallón de Barbastro.

(Crónica de Santander, 1-I-1899.)

El 5 de enero: *Ciudad de Cádiz*, dejó en Santander sólo 307 soldados, pues los otros 1.093, del batallón de las Navas, que transportaba, quedaron en La Coruña. (Boletín de Comercio, 5-I-1899.)

El 8 de enero: *Miguel Gallart*. Transportaron los *Corconeras* 1.365 soldados de San Marcial y Asturias, 70 sargentos, 67 tenientes y 14 capitanes. Murieron en ruta 3 soldados.

(Boletín de Comercio, 8-I-1899.)



Posaderos, vendedoras y «ganchos» ofreciendo a los soldados, en el muelle, «cosas que no deben...»

El 10 de enero: *Aquitania*, entra por la tarde y a las siete comienza el desembarque de 1.506 hombres. Fallecieron 4 en el barco.

(*Boletín de Comercio*, 11-I-1899.)

El 20 de enero: *Isla de Panay*, desembarca 1.571 soldados y 84 sargentos y algunos jefes.

(*Boletín de Comercio y Crónica de Santander*, 20-I-1899).

El 28 de enero: *Covadonga*, cierra los envíos del mes con 1.141 de tropa, del batallón de Saboya, 45 sargentos y 55 jefes y oficiales.

(*Boletín de Comercio*, 28-I-1899.)

El 12 de febrero: *Ciudad de Cádiz*, 344 hombres y fallecieron 4 de “anemia”.

(*Boletín de Comercio*, 13-II-1899.)

CUANDO “LA CORCONERA” VIVIA SUS ULTIMOS MOMENTOS

El 13 de febrero: entra en puerto el *Gran Antilla*.

A la llegada de este vapor con 600 repatriados, el viento sur arreció más fuerte aún al subir la marea, y era una aventura peligrosa navegar por la bahía.

A pesar de ello, dos de los *Corconeras* decidieron acercarse al *Gran Antilla*, pero al intentar atracar a la escala, su situación se hizo comprometidísima por la marejada.

Los patrones de los vaporcitos desistieron y se volvieron sin soldados.

En situación apurada, trataban de tomar la entrada de la dársena de Navarro Rodrigo (Puerto Chico), en el momento que a la lancha llevada

a remolque por uno de los *Corconeras*, que utilizan estos vapores para hacer transbordo de pasajeros al Puntal, le faltó el cabo de amarre y momentos después fue lanzada, desde la bahía, ¡al paseo del Muelle!, a una distancia de catorce metros, contados desde la orilla al lugar de tierra donde fue hallado.

Precisamente ocurrió enfrente de la oficina trasatlántica, en cuya casa tiene también su domicilio el presidente de *La Corconera*.

Los más viejos pescadores no recuerdan haber conocido un suceso análogo.

(*Boletín de Comercio, Crónica de Santander y El Cantábrico*, 14-II-1899.)

LOS DOS ULTIMOS BARCOS CON FUERZAS REPATRIADAS

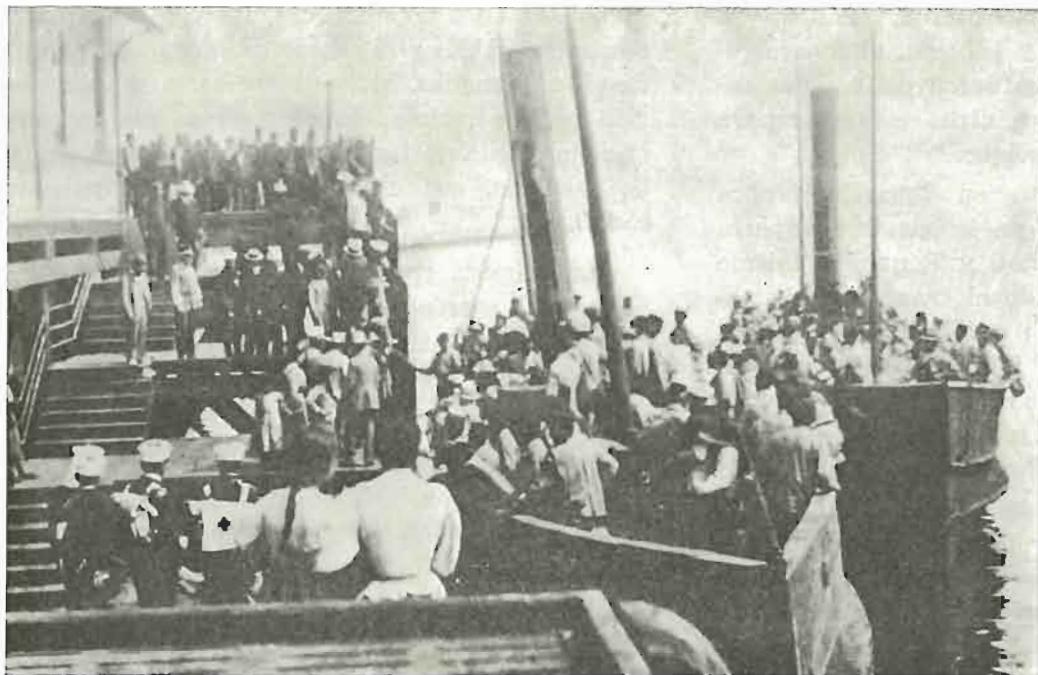
El 19 de febrero, el *Montevideo*, con 1.305 combatientes y 3 bajas.

(*Boletín de Comercio*, 19-II-1899.)

Por último, el día 23, le sigue el *Cataluña*, con 567 hombres en total, siendo el último en desembarcar el célebre general Jiménez Castellano, que había hecho entrega oficial de Cuba a los americanos. Llegaba con él su estado mayor y se alojaron todos en el hotel de “Francisca Gómez”.

(*Boletín de Comercio*, 24-II-1899.)

Con la llegada del *Cataluña* se da por terminada la repatriación de expedicionarios de Cuba a este puerto. Quedaron en la isla tan sólo heridos y enfermos, en tal estado de gravedad que cualquier intento de traslado hubiera producido un final más inmediato.



Participación de la cruz roja en el traslado de los heridos y enfermos desde los vapores a los hospitales.

MAS NOTICIAS DE CERVERA

Al final de febrero declaró ante la comisión de actas que si en la pérdida de la escuadra en Cuba existe delito, el único autor es el gobierno, al disponer que la escuadra fuera al mar de las Antillas contra la opinión suya y de los demás jefes.

(*El Cantábrico*, 27-II-1899.)

SAGASTA FINALIZA SU MANDATO

La reina manda formar gobierno a Silvela, que lo hace en la presidencia con don Eduardo Dato Iradier en gobernación.

Sagasta dijo que veía muy contrariado que se hubiera dado la cartera de fomento al marqués de Pidal, hombre tan retrógrado.

(*Boletín de Comercio*, 4-III-1899.)

LOS ULTIMOS DE FILIPINAS

Regresaron de aquellas islas otros dos montañeses de los cuales no había noticias en los días angustiosos de aquellas luchas.

Uno de ellos, don Eladio Ceano Vivas, allí estuvo durante toda la campaña, prestando servicios importantes, distinguiéndose siempre por su valor y brillante comportamiento.

Igualmente regresó a su pueblo natal el bizarro marino don Mariano Martínez, después de su valiente actuación en la escuadra de Manila.

(*Boletín de Comercio*, 18-IV-1899.)

En el *Colón* llegan los portadores de la bandera que perteneció al 5.^o batallón de voluntarios de La Habana, regalada a la diputación por el montañés Blanco Herrera, que fue coronel de dicho cuerpo.

En Cuba han quedado unos doscientos mil españoles dedicados al comercio e industria, que han decidido seguir viviendo bajo el régimen americano, en la que ellos consideran "parte de la patria".

(*Boletín de Comercio*, 8-III-1899.)

EN LA ORDEN DE PLAZA DE 20 DE ABRIL DE 1899, EL GOBERNADOR MILITAR HACE SABER

"que la repatriación de nuestro ejército en Cuba y Puerto Rico ha terminado".

(*Boletín de Comercio*, 22-IV-1899.)

A los pocos días de publicada esta orden, las fuerzas de la guarnición, que están alojadas provisionalmente en la plaza de toros, por cesión de su cuartel del Alta para hospital de soldados enfermos, regresan nuevamente al *María Cristina*.

(*Boletín de Comercio*, 26-IV-1899.)

MISION CUMPLIDA

Finalizados los desembarcos de estos últimos repatriados, la dirección de *La Corconera* propuso dar por terminadas sus actividades en los transportes de bahía.

De los nueve *Corconeras* fueron vendidos seis en estos años de guerra y pobreza, aunque alguna de estas transacciones fueron disfrazadas como cesiones en alquiler a otras empresas para dedicarlos a la pesca o remolque.

Quedaron últimamente en "marcha" para efectuar los transbordos de tropas tres vapores solamente, los *números 2, 6 y 7*, que, al mismo tiempo, seguían atendiendo el transporte de pasaje a Pedreña y Puntal; servicio que se desenvolvía muy mermado de ingresos desde que los propietarios de diligencias acordaron retirarlas de la circulación ante la poderosa razón que se llamaba "ferrocarril de Santander a Bilbao".

El día 13 de abril dio la noticia *La Crónica*, y como bien enterado, el cronista escribía: que los *Corconeras ns. 2, 6 y 7*, precisamente los últimos de la "bandada", habían sido vendidos a una naviera de Bilbao para utilizarlos en la ría.

Al periodista le faltó saber que la operación había sido condicionada, obligándose *La Corconera* a la entrega de los tres barcos en "perfecto funcionamiento" y por parte de los compradores, con el pago al contado".

(*Boletín de Comercio, Crónica de Santander y El Correo de Cantabria*, 12 y 13-IV-1899.)

La primera condición la vemos reflejada en la publicación que en mayo la empresa *Corconera* expone de una forma muy evasiva para retirarse del servicio en la bahía, y dice así:

LA CORCONERA

"Se suspende el servicio del Puntal y Pedreña desde el día 23, por tener que hacer reparaciones de casco y máquinas." (*El Cantábrico*, 22-V-1899.)

Para la pequeña historia *Corconera*, este día 23 de mayo de 1899 señaló fecha de llegada a la meta final de su actuación en la bahía de Santander, después de veintitrés años de constante actividad.

Efectivamente, casi cuatro meses duraron las obras de reparación de los *Corconeras ns. 2 y 7*. *El Hércules* regresó en los últimos días.

En este espacio de pregonado arreglo o reparación, al quedar anulado el transporte marítimo de Pedreña y Puntal con Santander, volvieron a surgir, como en tiempos anteriores a la llegada de los vapores *Corconeras* los barqueros y pescadores que con sus botes o traineras hacían el transporte para ganar un jornal en los días o en las horas de obligados descansos en el puerto.

La anarquía en que se desenvolvía este servicio, con los muchos chapuzones y correspondien-

tes sustos en los embarques, las continuas varadas en los sables y el exceso de carga, con peligro de vidas humanas, hicieron necesaria la intervención de la comandancia de marina, que concedió oficialmente autorización a "dos traineras de las de sardinas, con cinco hombres de tripulación cada una".

(*El Cantábrico*, 13-XI-1899.)

La primera trainera llamada *Maria Generosa*, con el patrón Generoso Bedia y la segunda (barquía) llamada *San Antonio*, con el patrón Francisco Portilla Castanedo.

(*El Correo de Cantabria*, 11-VIII-1899.)

Estos pescadores, al amparo de aquella concesión, mejoraron las embarcaciones, y sus apellidos aun suenan en nuestros días como continuadores de la obra *Corconera*.

MIENTRAS ESTO OCURRIA

Al cabo de dos o tres meses que duraron las reparaciones, el primer vapor, apto para servicio y entrega, fue el *Corconera n.º 2*, que aprovechó esta circunstancia y fecha de regatas para llevar público aficionado a este deporte.

Como despedida, anuncia una excursión al río Cubas con objeto de complacer a las innumerables personas que diariamente preguntan por una gira al pintoresco lugar del río tan popularizado, pero al día siguiente un comunicado de la prensa informa que "no pudo efectuarse por avería en la maquinaria".

Esta fue la última diplomática disculpa. Los *Corconeras ns. 2, 6 y 7*, otra vez nuevos y flamantes, no pertenecían ya a la empresa.

El contrato de compra-venta había sido cumplido por ambas partes interesadas.

(*El Cantábrico y Boletín de Comercio*, 6, 24 y 25-VIII-1899.)

EL ULTIMO ADIOS

En aquellos días finales de agosto de 1899, los tres vaporcitos partían desde su embarcadero, llamado ahora "de pasajeros", poniendo proa rumbo a la boca del puerto.

A su paso por la orilla del mar, frente al "paseo del Muelle", una vez llegados a la altura del n.º 36, sus sirenas saludaron por última vez en homenaje a su jefe.

Quizá don Juan, defendido de curiosas miradas, oculto por los visillos de su ventana, dejara resbalar una indiscreta lágrima.

DON JUAN GUTIERREZ COLOMER



La noticia leída en la prensa: «Quirino Gutiérrez Colomer, guardia marina del crucero 'Oquendo', hundido con el resto de la escuadra española, regresa sano y salvo, sin herida ni enfermedad», le proporciona una de sus mayores alegrías.

No ha olvidado don Juan, mientras posa para dejar constancia de tan grato acontecimiento, inclinar sobre el lado izquierdo, con suave arrullo paternal, a su inseparable defensa de «soles y lluvias».

INDICE ONOMASTICO

Abarca, Alfredo: 261.
Abarca, Estanislao: 21, 47.
Abarca, Jesusa: 373.
Abarca, Juan: 27.
Abarca, Sra. de D. Alfredo: 221.
Abarca, Sta. de: 221.
Abarca y Junco, Sociedad: 47.
Abascal, Alfredo: 393.
Abascal, Luis: 393.
Academia de Bellas Artes: 80.
Acebo Acebo, Teresa (ama de cría): 120.
Acha, Arcos de: 482.
Adarzo, estación: 393.
aduana, administrador de la: 106.
aduana, la: 20, 22, 32, 34, 36, 38
295, 465.
África, medalla de: 365.
Agosti, Sr.: 424.
aguadores, playa de: 443.
Agüero, José María: 466.
Agüero Cajigas, Urbano, notario: 51, 144, 233.
Agüero Sánchez de Tagle, Tomás: 161, 306, 307, 354.
Aguila, comercio del: 473, 476.
Aguilera, general: 346.
Aguirre, José María: 47, 52.
Aguirre y Compañía: 47.
Agustí, general: 443.
Ahrens, doctor: 424.
Alameda primera: 87, 145, 161 377.
Alameda, segunda: 20, 33, 143, 161,
162, 167, 238, 240, 266, 268, 269,
270, 398.
Alamedas, primera y segunda: 144.
Alba de Tormes, banda de música:
38.
Albaida, marqués de: 92.
Albareda, muelle de: 129, 138, 153,
313, 317, 325, 419.
Albéniz, Isaac, compositor: 106.
Albericia, La: 250.
Albérniz, Lino, cocinero: 295.
Albuera, escuadrón de: 401.
Albufera, regimiento de caballería:
195.
Alcalá, calle de: 57, 436.
Alerta, diario: 292.
alcalde de Pedreña: 307.
alcaldía de Santander: 95, 127, 133,
136.

Aldalur y compañía: 47.
Alday, Alfredo: 243, 456.
Alday, Francisco: 21.
Alday, Hijos de: 47.
Alegría, músico: 369.
Alemania: 177.
Alfonso XII, rey: 20, 27, 32, 34, 35,
38, 57, 58, 69, 106, 107, 128, 193.
Alfonso XII, crucero de la armada:
361.
Alfonso XII, vapor correo: 38, 259,
260, 386, 394, 402, 417, 418, 442,
448.
Alfonso XIII, rey: 196.
Alfonso XIII, avenida de: 82, 468.
Alfonso XIII, vapor: 386, 417, 418,
419, 420, 442.
Alfoz de Lloredo: 177.
Algeciras: 441.
Alicante: 271.
Alicante, vapor: 448.
Almíñaque, doctor: 305, 408.
Almíñaque y Calderón, sociedad: 47.
almotacenia, la: 365.
Alonso, concejal: 144.
Alonso, Isidro: 251.
Alonso Pesquera, Teodosio: 250.
Alonso Pesquera, marqués de: 435.
Alonso Pesquera, marquesa de: 457.
Alta, paseo del: 19, 35, 128, 365.
Alvarez, Eusebio: 227.
Alvarez, Pedro: 276.
Alvarez Chacón, Julio: 489.
Alvear, Emilio: 350.
Amadeo I de Saboya, rey: 22, 40.
amas de cría: 82.
Amigos de los pobres, sociedad: 116,
370, 394.
Amós de Escalante, calle de: 145,
299, 471.
Amberes, exposición de: 183.
América: 70, 232, 233, 321.
Ampuero: 193, 392.
ánade: 73.
Ana María, balandro: 187, 188.
Ancora, El, café: 133.
Anita, balandro: 187, 188.
Annápolis, campamento de: 444.
Antillas, Las: 130, 435, 442, 491.
Antonio López, vapor: 59, 386, 402,
448.
Anunciador, El, periódico: 228.

Aofil, Pedro: 242.
Aparicio, Sr.: 365.
Aparicio, alcalde de Santander: 270.
Aparicio, diputado: 261.
Aparicio, Francisco: 251.
Aparicio, Esteban, pintor: 79.
Aparicio, Vicente: 69, 84, 221, 231.
Aparicio, hijo de: 47.
Aparicio, Vda. de: 47.
Aquitania, vapor: 490.
Aranjuez: 57.
Arce Rodríguez, Felipe: 461.
Arcillero, calle del: 227, 459.
Archivo municipal de Santander:
144, 270.
Ardanaz, Eulalio: 111.
Arenaga, Aurelio: 282.
Argonios: 53, 288.
Arias Teijeiro, Manuel Ramón, obispo:
266.
Arjona Guillén, Francisco: 267.
Armería, del Palacio de la Plaza de
Oriente: 57.
Arna, calle de: 44.
Arnuero: 219.
Arquero, inspector de policía: 195.
arquitecto municipal: 145.
Arrabal, calle del: 459.
Arrarte, Sr.: 261.
Arrarte, Casiano: 47.
Arrarte, Teresa: 373.
Arrarte, hijo de: 40.
Arredondo, diputado: 361.
Arrieta, compositor: 371.
Arroyal, El: 163.
Ascensión, plaza de la: 20.
Ascensión, romería de la: 306.
ascensor, hidráulico: 249.
Asia, vapor: 130.
Asís, Francisco de: 38, 57, 193.
Astillero, El: 51, 52, 53, 63, 64, 65,
73, 76, 87, 92, 106, 129, 130, 152,
153, 204, 205, 220, 222, 234, 243,
244, 260, 261, 266, 279, 282, 295,
306, 307, 313, 321, 325, 333, 383,
384, 386, 419, 441.
Astillero, canal de El: 419.
Astillero, ría de El: 333.
Astillero-Ontaneda, ferrocarril de:
393.
Asturias: 345.
Atalaya, cuesta de la: 47.

- Atarazanas, apartadero de las: 358.
 Atarazanas, calle de las: 83, 146, 210, 212, 251, 357, 358, 377, 379, 414, 477.
 Atarazanas, los cuatro puentes de las: 210, 211, 295.
 Atarazanas, "mercadillo" de las: 472, 479, 480, 483, 484.
 Atarazanas mercado de las: 379, 472, 480, 483, 484.
 Atarazanas, pescadería de las: 471, 483, 484, 487.
 Atarazanas, plaza de las: 255.
 Ateneo de Santander: 228.
Atlántico, El, diario: 47, 148, 193, 195, 196, 199, 203, 204, 209, 211, 215, 219, 220, 221, 222, 231, 232, 233, 234, 237, 241, 243, 244, 251, 256, 259, 260, 261, 266, 268, 271, 276, 281, 282, 288, 289, 299, 305, 306, 307, 311, 335, 361, 365, 370, 372, 378, 379, 383, 384, 385, 386, 387, 397, 401, 460.
 Atocha, basílica: 57.
 Atocha, paseo de: 57.
 Audiencia de Santander: 199, 340.
 Austríaca, fábrica de cervezas: 407.
 Auxiliar, vapor de bahía: 128.
 Avila: 34, 441.
 Avilés, diputado: 261.
 avisador, el, del tranvía de vapor: 300.
Aviso El, periódico: 23, 27, 31, 32, 34, 37, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 69, 70, 74, 76, 79, 82, 83, 84, 87, 91, 92, 95, 96, 101, 105, 106, 107, 112, 113, 114, 115, 120, 123, 128, 129, 130, 133, 134, 137, 147, 148, 158, 160, 161, 162, 167, 168, 169, 173, 177, 178, 179, 183, 188, 189, 193, 195, 196, 199, 203, 204, 205, 209, 215, 219, 220, 225, 226, 227, 228, 231, 232, 233, 234, 242, 244, 250, 251, 255, 256, 259, 260, 261, 266, 271, 276, 279, 281, 282, 288, 289, 291, 295, 296, 299, 300, 301, 305, 306, 307, 311, 313, 321, 329, 335, 336, 341, 346, 349, 354, 357, 369, 370, 371, 372, 373, 391, 409, 454, 458.
 Ayuntamiento de Santander: 19, 21, 32, 35, 36, 40, 44, 47, 80, 120, 123, 227, 237, 238, 265, 270, 299, 313, 326, 346, 357, 358, 378, 379, 444, 453, 454, 455, 460, 466, 467, 471, 472, 474, 475, 476, 477, 478, 480.
 Ayuntamiento de la plaza vieja: 474.
 Ayuntamiento, construcción del: 471.
 Ayuntamiento, historia gráfica: 473.
 Azogues, calle de los: 460.
 azúcar, refinería de: 453.

 Badajoz: 271.
 Bahamonde, José: 244.
 "Baile, campestre": 178, 179, 373.
 Bailén, banda de: 307, 387.
 Baladrón, Sr.: 445.
 Baldor, diputado: 261.
 Balneario, primera playa, 22.
 Balnero, F.: 231.
 ballena, la: 153, 423.
 banda municipal: 386.
Bandera española, compañía de vapores: 442.
Bandos, Los, periódico: 183.
 baños flotantes: 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 369.
 baños de ola: 19.
 Baracaldo: 336.
 Barbastro, batallón de: 489.

 Barbotán, hotel: 39.
 Barcelona: 234, 271, 296, 336, 420.
 Barcelona, sociedad general de teléfonos de: 234.
 Bárcena de Cicero: 220.
 Bárcenas, conde de las: 343.
 Bareal, Abelardo, 204.
 Barreda, estación de: 393.
 Basáñez, hermanos: 21.
 Basave, Angel: 81.
 Bauza, Felipe: 195.
 Bayona: 34.
 Becedo, calle de: 210, 271.
 Becedo, fuente de: 44.
 Becerra, Sr.: 250.
 Bedia, Generoso: 492.
 Belchite: 336.
 Belga, sociedad: 435.
 Bélgica: 133, 144.
 Bélgica, cónsul de: 436.
 Beltrán, profesor de música: 76.
 Bellas Artes, Escuela de: 424.
 Benalúa, conde de: 133.
 beneficencia, la: 23.
 beneficencia, fonda de la: 22.
 Benguria, Angel: 279.
 Benidorm, cafetería: 32.
 Berdiel, Casimiro, fogonero: 243.
 Berker, mister: 456.
 Berlín: 271, 424.
 Bernardas, Las, de Miranda: 353.
 Bezana: 119, 232, 317, 393.
 Bezanilla, Sr.: 270.
 Biarritz: 133.
 Biblioteca de Santander: 120.
 Bilbao: 39, 173, 187, 226, 250, 279, 289, 295, 305, 306, 336, 341, 371, 397, 419, 424, 426, 436, 466.
 Bilbao, estación de: 460, 465, 466, 467.
 Biología marítima: 237, 271, 423.
 Blanca, calle de la: 34.
Blanca, fragata de la armada española: 34, 35, 36.
 Blanco Herrera, Sr.: 491.
 Blanchard, Lorenzo: 408.
 Bloritz, mister: 193.
 bocartes: 160.
 bocinas, del tranvía: 127.
 "bocinazo": 357.
 Bohigas, Sr., gerente del circo ecuestre: 372, 383.
 Bohigas, patrón del n.º 7: 187, 188.
 Bolado, Máximo: 282.
 Bolado, Valentín: 231.
 Bolado, Ibarra, Joaquín: 51.
Boletín de Comercio, periódico: 19, 22, 28, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 47, 51, 52, 53, 57, 59, 63, 65, 69, 73, 74, 75, 76, 79, 80, 83, 84, 91, 92, 95, 96, 105, 106, 113, 114, 115, 116, 119, 120, 123, 128, 129, 137, 138, 144, 145, 147, 148, 151, 152, 153, 160, 161, 162, 163, 167, 177, 183, 188, 189, 195, 220, 227, 232, 238, 250, 251, 260, 261, 265, 268, 270, 295, 307, 311, 334, 349, 361, 369, 391, 392, 393, 394, 401, 402, 407, 408, 409, 413, 414, 417, 418, 419, 420, 423, 424, 425, 426, 427, 429, 430, 431, 435, 436, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 448, 449, 453, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 463, 464, 465, 466, 471, 472, 479, 480, 489, 490, 491, 492.
Boletín Oficial, el: 47, 183, 215.
 bomberos municipales, parque: 407.
 bomberos voluntarios: 420.
 bomberos voluntarios, parque de: 457.
 Bonifaz, calle de: 393.
 Borrero, general: 386.
 Botánico, paseo del: 57.

 Botica de Socorro: 196.
 Botín, casa de: 144.
 Canalejas, paseo de: 21.
 Canales, viuda de: 35.
 Canales, hotel de: 39.
 Caney, El: 449.
 Botín, plaza de: 267.
 Botín, Emilio: 243.
 Botín, Rafael: 393.
 Boulevard, paseo del: 391.
 Brage, buque: 173.
 Bravo, Sr.: 106.
Brooklyn, armada americana: 443.
 Bruselas: 169:
 buceadores, los: 139, 140.
Buenos Aires, vapor: 417, 418.
Bullanga, seudónimo: 242.
 Burdeos, ciudad: 130, 144.
 Burgos: 84.
 Burgos, audiencia de: 168.
 Burgos, calle de: 101, 267, 472.
 Burgos, regimiento de: 321, 333.
 Burusel, Alfredo: 384.
 Bustamante, Alejandro: 21.
 Bustamante Campaner, Mariano, brigadier: 228.

 Cabarga, monte: 243.
 Caballería de la reina, escuadrón de: 401.
 Cabezón de la Sal: 365.
 Cabezón de la Sal, estación de: 393.
 Cabezudos: 250.
Cabo Machichaco, vapor: 226, 271, 343, 347.
 Cabo Mayor: 64, 128, 152, 153, 194, 386, 425.
 Cabo Mayor, atalaya de: 195.
Cabo Mayor, barco: 194.
 Cabrero, Sr., 306.
 Cabrero, Antonio: 21, 70, 231, 243, 261, 435.
 Cabrero, José: 307.
 Cabrero, Manuel: 40, 231.
 Cabrero, Ramón: 47.
 Cacho, Alameda de: 226, 266.
 Cacho, fuente de: 23, 44.
 Cacho Acebo, Manuel: 311, 471.
 Cádiz: 34, 393, 442, 448.
 Cajiga, Celestino de la: 378.
 "cagueta": 300.
 Cajo: 148, 169, 276, 317, 407.
 Calafont, Vicente: 21.
 Calderón: 261.
 Calderón, señorita de: 221.
 Calderón, calle de: 36, 259.
 Calderón, coloniales de: 228.
 Calderón, muelle de: 64, 75, 105, 107, 144, 256, 391.
 Calderón de la Barca, Pedro: 97.
 Calderón de la Barca, calle de: 97, 340.
 Calderón Collantes, Saturnino, ministro de Estado: 20.
 Calvo Sotelo, avenida de: 212.
 Calvo y Valero, Vicente, obispo: 79, 393, 397.
 Calzadas Altas, calle de: 119, 269, 394, 408.
 Calzadas Altas, cuartel de: 392, 445.
 Calzadas Altas, sanatorio de: 402, 445.
 Calleja, general: 386.
 Cámara, almirante: 445.
 Cámara de comercio: 260.
 Camargo: 53.
 Campo, Antonio: 326, 383.
 Campo, Isidoro del: 261, 471.
 Campo, José del: 268.
 Campo del Rey, marqués de: 130, 407.
 Campogiro: 329.

Campogiro, puente de: 276.
 Campoo: 424.
 Camuño, gobernador: 79.
 Can, callejón del: 407.
 Canalejas, José: 443, 446.
 Canales, Vda. de: 35.
 Canales, hotel de: 39.
 Caney, el: 449.
 Canga Argüelles, conde de: 260, 261.
 Cánovas del Castillo, Antonio: 35, 36, 69, 116, 424.
 Cantábrico, costa del: 425.
 Cantábrico, mar: 21, 160, 220, 291.
 Cantábrico, El, restaurante: 354.
Cantábrico, El, diario: 81, 238, 365, 424, 425, 427, 436, 442, 443, 444, 445, 446, 448, 449, 464, 467, 472, 481, 489, 490, 491, 492.
 Cantábrico ferrocarril del: 232, 317, 383, 393.
 Cantábrico, café: 227.
 Cañadio, fuente de: 44.
 Cañadio, plaza de: 44, 265.
 Caña, alameda de la: 23, 250, 228, 271, 311, 312, 353.
 Capdepón, Sr.: 250.
 "Cara Ancha", espada: 268.
 Carabanchel, casa de salud: 424.
 Carbó, Belisario de la, gobernador: 69, 260.
 Cardiff: 417.
Caridad, Goleta: 34.
 Caridad, Asilo de la: 408.
Carlitos, vapor: 51.
 Carlos III, rey: 96, 306, 483.
 Carlos IV, rey: 267.
 Carlos IV, cuadro del rey: 38.
 Carmen, escapulario del: 446.
 Carolina, isla de la: 444.
 Cartagena: 349.
 Carús, Sr.: 144.
 Carranza: 193.
 Carranceja, Francisco: 161.
 Carrillo, Sr.: 408, 424.
 Carvajal, profesor de música: 76.
 casa de caridad: 23, 33, 35, 38, 40, 52.
 casa de caridad, banda de la: 147.
 "Casa ajena", seudónimo. V. Menéndez Pelayo, Enrique: 371.
 "casa del Manco", coloniales: 295.
 "casa del peso": 267.
 Casa Pombo, marqués de: 23, 35, 37, 243, 250, 457.
 casa de socorro: 268, 301.
 Casar de Periedo: 393.
 "Casorro", héroe de: 402, 418, 449.
 caseta real: 22.
 casino montañés: 120.
 casino republicano: 326.
 casino de El Sardinero: 76, 96, 160, 179, 238, 239, 250, 295, 311, 435.
 Castanedo Anselmo: 283, 333.
 Castanedo, Isidoro: 47.
 Castanet, capitán aeronáutico: 152.
 Castañeda, playa segunda de: 21, 22, 31, 178, 209, 251, 271, 423.
 Castelar Emilio: 193, 453.
 Castelar, calle de: 427, 428, 429, 453, 463.
Castilla barco de guerra: 442.
 Castilla, hotel: 23, 295, 407, 435.
 Castillo Sr.: 408.
 Castillo, Gregorio, patrón corconera: 219, 283.
 Castillo, Tomás: 119, 231.
 Castillo Bordenave, Ernesto: 212, 473.
 Castro, vapor: 144.
 Castro Urdiales: 134, 361, 383, 385.
 Castro Urdiales, sociedad de pescadores: 189.
 Casuso, Eusebio: 259.

Catalán, Manuel: 276.
 Cataluña: 365.
Cataluña, vapor: 204, 402, 490.
 catedral, la: 36, 252, 266, 341, 483.
 Cavada, La: 220.
 Cavite, ciudad de: 442, 443.
 Cavite, combate de: 442, 446.
 Cazadores de Alba de Tormes, batallón de: 34.
 Cazadores de Llerana, batallón de: 402.
 Cazadores de Madrid, banda de: 418.
 Ceano Vivas, Eladio: 443, 491.
 Ceballos, Sr.: 295.
 Ceballos, general: 95.
 Ceballos, Pedro: 231.
 Ceballos Bustamante, José: 47.
 Cedrún, Sr.: 466.
 Celedonio, San, mártir: 326.
 Celis, Higinio A. de: 427.
 censo: 28.
 Cervera, almirante: 444, 445, 446, 447, 491.
 Cervera, flota de: 443.
 Cervera, Rafael: 372.
 cespedón: 106, 129, 204, 261, 306, 313, 321, 384.
 ciclismo, sociedad de: 408.
 Cid, fonda: 63.
 cityus, delfines: 423.
 Cimiano, imprenta de: 96.
 cinematografo: 392, 408.
 circo ecuestre: 119, 367, 370, 371, 372, 373.
 circo de gallos: 370.
 circo Price, compañía del: 370, 371.
 círculo mercantil: 84.
 círculo de recreo: 32, 84, 116.
 Ciriego, necrópolis: 133, 250, 392.
Ciudad de Cádiz, vapor: 441, 448, 489, 490.
Ciudad Condal, vapor: 64.
Ciudad de Roma, vapor: 446, 447, 448.
Ciudad de Santander, vapor: 385.
 club de regatas: 65, 187, 249, 385, 391, 418.
 colegio de médicos: 120.
 colera: 59, 177, 188, 271, 329, 336.
 Colina, barrio de la: 449.
 Colina, Cleto de la: 47.
 Colindres: 219, 220, 313, 426.
 Colón, calle de: 358, 479.
 Colón, vapor: 418, 419, 446, 491.
 Colongues Sr.: 378, 445.
 Colongues, Aníbal: 183, 299, 407.
 Colongues, Justo: 47, 220.
 Colosia, calle de: 409.
 Coll y Puig y Hernando, José María: 195, 326, 372, 393.
 Collantes Obregón, Restituto: 195, 326,
 comandancia de Marina: 52, 64, 113, 152, 203, 261, 334, 350, 460, 463.
 comandancia de policía armada: 32.
 comilonas: 243.
 Comillas: 64, 95, 128.
 Comillas, marqués de: 265, 407.
Comillas, vapor: 64.
 Compañía, Iglesia de la: 96, 471.
 compañía de aguas: 161, 163.
 compañía de gas: 265.
 compañía general trasatlántica: 173, 259.
 compañía del marqués de Campo: 173.
 Concepción, infanta: 20.
 Concepción, paseo de la: 21, 169, 215, 250, 268, 311, 393, 408, 409, 410.
 conciertos marítimos: 220.
 conciertos de música: 370, 371, 391.
 Concordia, calle de la: 270.
Concordia, goleta de la armada: 35, 36, 95.
Condor, cañonero: 347, 348, 349.
 Concha, playa de la: 137, 157, 158.
 confitería "La deseada", 354.
 Conquista Real, marqués de la: 96.
 Constitución, batallón de la: 386, 446.
 Constitución, plaza de la: 33.
Consuelo, goleta: 63.
 Continental, hotel: 261, 342, 419.
 contrabando: 106.
 Contrera, Pablo: 47.
 Convento, calle del: 455.
 "copuca", regata de la: 384.
 Corbán, seminario de: 392.
Corconera, La, balance económico: 282.
Corconera, banquete en: 441.
Corconera, La, empresa de vapores: 75, 76, 87, 92.
Corconera, La, sociedad: 73, 74, 105, 112, 127, 130, 152, 153, 183, 188, 189, 203, 204, 219, 220, 221, 237, 241, 244, 259, 260, 281, 287, 288, 289, 290, 291, 301, 305, 306, 307, 313, 321, 333, 334, 335, 336, 343, 348, 349, 361, 369, 383, 384, 417, 418, 428, 441, 445, 446, 448, 449, 490, 491, 492.
 corconeras, los vapores: 51, 52, 53, 64, 65, 106, 107, 114, 128, 129, 130, 144, 147, 153, 189, 203, 204, 205, 220, 221, 222, 232, 234, 241, 242, 243, 244, 245, 259, 260, 261, 279, 280, 282, 287, 288, 289, 290, 291, 305, 306, 333, 336, 343, 344, 346, 347, 361, 365, 383, 384, 385, 386, 401, 402, 403, 417, 418, 419, 428, 441, 442, 444, 445, 446, 447, 448, 489, 490, 491, 492.
corconera n.º 1: 52, 53, 64, 65, 92, 220, 281, 283, 401.
corconera n.º 2: 52, 63, 64, 65, 244, 283, 385, 492.
corconera n.º 3: 64, 151, 152, 259, 260, 283, 306, 335.
corconera n.º 4: 73, 74, 128, 137, 219, 221, 244, 245, 261, 283, 305, 307, 384.
corconera n.º 5: 105, 153, 203, 219, 283.
corconera n.º 6: 128, 129, 152, 173, 187, 189, 237, 245, 259, 261, 279, 283, 291, 306, 321, 333, 343, 383, 492.
corconera n.º 7: 151, 187, 220, 244, 282, 283, 492.
corconera n.º 8: 203, 283, 306.
corconera n.º 9: 281, 283.
 Corcho de la Vega, Domingo: 369.
 Corcho, Leonardo: 209, 233, 369, 370, 472.
 Corcho e Hijos, talleres de: 113, 137, 203, 233, 234, 271.
 Corcho Zárraga, Lino: 228, 250, 271, 369, 472.
 Corona, isla de la: 37, 153.
 Corpas Martínez, Vicenta: 270.
 Corral, Sr.: 424.
 Corral, Alberto: 211, 255.
 Corral, Aurora: 373.
 Corral, Benito: 456.
 Corral Anieva, Gregorio: 313.
 Correa, Juan: 424.
 correduría, de los Corconeras: 173.
 Correo, calle del: 145, 168, 299, 300, 329, 357, 358, 408, 471, 472, 475.
 correo, tren: 329.
Correo de Cantabria, periódico: 19, 20, 22, 23, 27, 38, 80, 111, 115, 120, 130, 133, 134, 138, 144, 147,

- 148, 152, 153, 157, 160, 161, 168,
 173, 193, 194, 195, 196, 203, 204,
 219, 225, 228, 231, 232, 234, 237,
 238, 241, 242, 243, 244, 249, 250,
 255, 256, 259, 260, 265, 266, 268,
 270, 271, 275, 276, 279, 281, 282,
 287, 289, 290, 295, 299, 301, 305,
 306, 307, 311, 313, 321, 325, 326,
 329, 333, 335, 336, 340, 341, 343,
 344, 346, 347, 349, 353, 354, 357,
 358, 361, 365, 366, 369, 370, 371,
 372, 373, 378, 379, 383, 384, 385,
 386, 391, 392, 393, 397, 398, 401,
 402, 403, 407, 408, 409, 413, 417,
 419, 420, 425, 426, 427, 428, 429,
 430, 431, 435, 436, 441, 442, 443,
 444, 445, 446, 453, 455, 456, 457,
 458, 463, 464, 466, 470, 471.
 correos, casa de: 20, 161, 232, 264,
 317, 394.
 Correspondencia de España, La, dia-
 rio: 347.
 corrida de la vaca: 91.
 cortes españolas: 92, 373.
 Cortezo, doctor: 59.
 Cortiguera, Jenaro: 231.
 Cortiguera, Julio: 231.
 Cortiguera y Compañía: 47.
 Cortines, Sr. 299, 445.
 Cortines, Agustín: 261, 461.
 Cortines, Leopoldo: 243, 456.
 Cortines, casa del Sr.: 477.
 Coruña: 189, 250, 236, 385, 418, 419,
 420, 489.
 Coruña, vapor: 59.
 Corzo, patache: 152.
 costa, ferrocarril de la: 435, 436.
 Coterillo, hotel: 39.
 Coterillo, Segundo: 283.
 Covadonga, vapor: 441, 448, 489, 490.
 crédito industrial, sociedad: 459.
 crédito mobiliario, sociedad: 407.
 Crespo, Andrés: 84.
 Crespo y compañía, Andrés: 47.
 Cristo, iglesia del: 326, 460.
 Cristobal Colón, armada española:
 443.
 Crónica de Santander, La, periódico:
 424, 448, 449, 457, 489, 490,
 492.
 Cruz Blanca, fábrica de cervezas:
 144, 147, 167, 329.
 Cruz Martínez, Segundo: 419.
 Cruz del mérito militar: 365.
 Cruz Roja, institución de la: 394,
 402, 441, 446, 447, 448.
 Cuadro, plazuela del: 335.
 cuartel del Alta: 491.
 Cuartel de artillería en la Magdale-
 na: 425.
 Cuartel de los docks: 195.
 Cuatro Caminos, barrio de: 101, 123,
 144, 145, 169, 183, 199, 231, 255,
 268, 269, 270, 276, 321, 357.
 Cuba, isla de: 39, 53, 58, 59, 64, 69,
 237, 260, 292, 325, 384, 385, 386,
 394, 401, 402, 413, 417, 418, 419,
 420, 436, 441, 442, 443, 444, 445,
 455, 457, 489, 490, 495.
 Cubas: 243.
 Cubas, paisaje de río: 307.
 Cubas, río de: 52, 73, 221, 241, 242,
 243, 261, 305, 306, 307, 321, 418.
 Cubo, fuente del: 44.
 Cuco, el balandro: 187, 188.
 cuco, El, composición musical: 261.
 Cuco, remolcador: 417.
 "Cúchares", torero: 267.
 Cudillero: 402.
 Cuesta, calle de: 120, 459.
 Cuesta de las cadenas: 265.
 Cupido: 134, 148, 178, 188, 373.
 Chacón, marino de guerra: 446.
 Chandernagón, vapor: 448.
 Chapí, maestro: 306.
 Chávarri, Srta. de: 221.
 Chávarri, Víctor: 306, 307.
 Chicago, exposición de: 333.
 "Chiclanero", torero: 267.
 Chipre: 178.
 Chirigoteros, los: 357.
 Chirta, balandro: 187.
 Chisco, personaje de Pereda: 366.
 "Chisto", el tamborilero: 250.
 "chivato": 300.
 "chocolateras": 158, 159.
 Chueca, maestro: 306.

 Dabán, Sr.: 455.
 Dalmau, Tomás: 232.
 Daoiz y Velarde, calle de: 250, 311.
 Daria, la goleta: 252.
 Dársena, plaza de la: 20, 35, 79, 80.
 Dato Iradier, Eduardo: 491.
 Dehesa, Antonio de la: 161, 162, 163,
 204, 369.
 Dehesa, fuente de la: 161.
 Dehesa, muelle de la: 281.
 delfín, encontrado en la playa: 271,
 423.
 Deliciosa, la fábrica de gaseosas: 407.
 "dengue", epidemia del llamado: 271.
 "Desmarais Hermanos", fábrica de
 petróleos: 266, 295.
 Deustch y Compañía de París, petró-
 leos: 91.
 Deusto: 336.
 Día, El, diario: 307.
 Diapasón, El, conjunto musical: 106.
 Diario Español, El, periódico: 35, 36.
 Diario Montañés, El, periódico: 21,
 211, 458.
 Diario de Santander, El, periódico:
 95, 96, 105, 107, 120, 123, 127,
 130, 133, 143, 144, 145, 147, 148,
 151, 152, 153, 157, 159, 168, 173,
 393, 459.
 Díaz de la Espina, Rufina: 119.
 Díaz Fernández, Felipe: 211, 251,
 252.
 Díaz, Reyes, Francisco: 252, 402.
 Diego, hermanos: 473.
 Diego Madrazo, Enrique: 354, 393,
 424.
 Diestro, Antonio del: 28, 47, 393.
 Díez-Hermanos: 287.
 Díez de Ulzurrun, Sr.: 220.
 diligencias: 219, 392.
 Diputación Provincial: 53, 69, 251,
 289, 424, 471, 472.
 diputados: 354, 373.
 Docal, Emilio: 226.
 Domínguez de la Torre, Valentín:
 392.
 Don Juan, fragata: 129, 325.
 Dóriga, Arcos de: 31, 159, 267, 482.
 Dóriga, taller de San Martín: 52,
 115, 137, 139, 151.
 Dosal, Carmen: 373.
 Dosal, Eulogia: 373.
 Dosal, Marina: 373.
 Duomarco, Pablo Isidro: 458, 464.
 Duomarco, Paquita: 458.
 Duomarco, estudio fotográfico: 458.

 Eco de la Montaña, El, periódico: 44,
 64, 65, 87, 96, 97, 107, 127, 128,
 147, 173, 178, 232, 249, 369.
 Echagüe, general: 69, 95, 417.
 Echegaray, ministro: 40.
 Edén, El baile: 373.

 Edén, Él, comercio: 424.
 Eguilior, Manuel, ex-ministro: 361,
 407.
 Eizaguirre, Carlos: 427.
 electricidad, instalaciones de: 179,
 295, 326.
 Elechas: 152.
 Elena, vapor: 255.
 embarcaderos: 334.
 embarques, de tropas: 385, 401, 441,
 489.
 Empalme, El: 299.
 Empresa Santander, de vapores: 52.
 Enguita, Máximo, profesor de mu-
 sica: 76, 305.
 Epoca, La, diario: 35.
 Escalante, Cornelio de: 79.
 Escalante Prieto, Agabio de: 455,
 471.
 Escalante Prieto, Amós de: 299, 455,
 473, 475.
 Escalante Prieto, Lucilo de: 455.
 Escalante Prieto, María de la Con-
 cepción de: 455.
 Escalante Prieto, María de la Cruz
 de: 455.
 Escalante Prieto, Pedro de: 40, 455,
 471.
 Escalante Prieto, sor Petronila de:
 455.
 Escalante, calle de los: 472.
 Escalera, Alfredo de la: 370.
 Escalera, Manuel de la: 27, 260, 370.
 Escalera, Sra. de: 427.
 Escalpelo, El, periódico: 189.
 Escenas Montañesas, de Pereda: 178.
 Escorial, El: 37, 69.
 Escoriaza, Juan: 69, 259.
 Escudero, teniente coronel: 446.
 escuela de natación: 114.
 España: 177, 183, 193, 232, 237, 333,
 336, 401, 413, 419, 424, 441, 442,
 443, 444, 446, 449, 482.
 España, Banco de: 27, 39, 229, 461,
 462.
 Español de crédito, banco de: 459.
 Espartero, El, torero: 242, 268.
 Esperanza, balandro: 187.
 Esperanza, plaza de la: 44, 459, 471,
 472, 480, 481.
 Espina, general: 38.
 Espinosa, compositor: 76, 261.
 Espronceda, José de: 442.
 estación de biología marítima: 237,
 238, 239.
 Estados Unidos: 58, 325, 333, 353,
 418, 419, 441, 443, 444, 449, 457,
 489.
 Estella, batallón de: 444.
 Estival, José: 221, 261.
 Estrañi, José, periodista: 81, 106,
 160, 161, 187, 188, 296, 365.
 Eulalia, infanta: 35, 69, 95, 193, 333.
 Eulate, marino de la armada: 446.
 Europa: 168, 232.
 Europa, hotel: 260, 342.
 Exposito, Calixto, pescador: 152.

 Faci, Amalia: 373.
 Farnesio, escuadrón de: 401.
 Farola, Plaza de las: 460, 465, 466,
 468.
 Farsani, periodista, seudónimo, 245.
 Febo, el dios: 113.
 Felicia, balandro: 187.
 Fernández, Alejandro: 391.
 Fernández, Amador: 279.
 Fernández, Anastasio: 279.
 Fernández Baldor, Sr.: 466.
 Fernández Castañeda, Antonio: 21,
 22, 137, 255.
 Fernández Cavada, Miguel: 343, 408.

- Fernández Gallostra, Fernando: 392.
 Fernández de Isla, Juan: 472.
 Fernández de Isla, calle de: 472.
 Fernández, Leocadia, ama de cría: 84.
 Fernández y Gutiérrez, empresa: 105, 283.
 Fernández Llera, Víctor: 261.
 Fernández Rañada, Manuel: 163.
Fernando el Católico, vapor: 32.
 Fernando VII, cuadro de: 38.
 Ferre de la Vega, Bonifacio: 27.
Ferrolano, El, barco de guerra: 34, 35, 128.
 Figueroa, Diego: 417, 448.
 Filipinas, islas: 173, 418, 441, 443, 444.
 "Filomena, la condesa": 370.
 Flor de Cajo, establecimiento: 276.
 Fomento, ministerio de: 138, 161.
 Fomento, ministro de: 87.
Fomento, vapor, 51.
 "fonda de los vapores": 76, 153, 204.
 "fonográfica de Edison", compañía: 353.
 fonógrafo: 353.
 Fonseca Cedrún, Jacinto: 303.
 Former, Thomas, maquinista: 152.
 fortificaciones: 425.
 Fortuny, violinista: 76.
 "fotografías animadas": 392.
 Fourneau, Sr.: 261.
 Francés, fuente del: 106, 243, 261, 307.
 Francia, hotel de, en San Juan de Luz: 35.
 Francia: 34, 35, 57, 59, 69, 220, 237, 241, 252.
 Francisca Gómez hotel: 249, 490.
 "Frascuelo", pasodoble: 261.
 Fresnedo, Julián, concejal: 466.
 fuegos artificiales: 128.
 fuente de la Alameda, 44.
 fuente Monumental: 161.
 Fuentes, ganadería de, 267.
Furor, armada española, 443.
 "fusionistas": 306.
- Gaceta de Madrid*, La, periódico: 19, 183, 215, 233.
 Galán, J.: 47, 231.
 Galán y García Hernández, avenida de: 468.
 Galdácano: 344.
Galerna, La, periódico: 209, 220, 244, 279, 333.
 Galicia: 237.
 Galvarriato, J. A.; 391.
 Gallo, Belisario: 21.
 Gama: 313.
 gamacismo, política de Gamazo: 418.
 Gamazo, dique de: 137, 138, 204, 260.
 Gamazo, Germán, ministro: 204, 221, 243, 261, 306.
 Gamba, Sr.: 47.
 Gándara Enrique de la: 47.
 Gándara,, calle de: 393, 431.
 Gándara, casa de: 429.
 Gandarillas, Francisca: 373.
 Gandarillas, Jesusa: 373.
 Gandarillas, María: 373.
 Gandarillas, Santos: 27, 32, 47, 87, 95, 96, 101, 120, 144, 147, 168, 209, 407, 436, 455.
 Gandarillas, Valentín: 373.
 Gandarillas, estación de: 160.
 Gandarillas, ferrocarril de: 31, 43, 44, 95, 96, 127, 137, 138, 143, 147, 158, 159, 200, 250, 300, 312, 353, 357, 413, 435, 444, 482.
 Gandarillas, sombrerera de: 353.
 Garcés de Marcilla, Luis, 160.
- García, Eugenia: 449.
 García, Francisco: 250.
 García, Luis: 47.
 García, Vicente, 58, 195.
 García Camisón, Laureano, médico, 83.
 García Torre, Miguel: 449.
 García Velarde, José, 365.
 García Vélez, Patricio, 292.
 Garellano, regimiento de, 195, 402.
 Garnica, diputado: 261.
 Garnier, profesor de esgrima: 372.
 Garriga, Simón, 267.
 gas, fábrica de: 21, 44, 47, 96, 238, 251, 295, 311, 313, 353, 453.
 Gassis, ingeniero industrial: 151.
 Gelvés: 271.
 General Espartero, calle de: 453.
 Getafe: 271.
 Gibaja: 193.
 Gibraltar: 177, 193.
 "gigantillas": 249, 250.
 "gigantones": 58.
 Gijón: 189, 250.
 Gijón, vapor: 59.
 Giménez Flórez, Antonio, intendente real: 83.
 Girón Romero, ministro: 204.
 Glasgow: 220, 419.
Globo, El, periódico: 307.
 globos: 244.
 Gloria, sábado de: 63.
 Gobernación, ministerio de: 123, 144.
 gobernador, civil: 127, 161, 168, 195, 199, 231, 244, 267, 341, 343, 344, 373, 456.
 gobernador "silvelista": 260.
 Golbardo, estación, 393.
 Gómez, Francisca: 307.
 Gómez, José María, 231, 299.
 Gómez, Severiano, 455, 466.
 Gómez, Tomás: 47.
 Gómez Acebo, Luisa: 373.
 Gómez-Acebo Quintana, Angel: 361.
 Gómez-Acebo Quintana, Cristián: 361.
 Gómez Aparicio, Sr.: 47.
 Gómez Cimiano, Sr.: 313.
 Gómez Higuer, Sinfonosa: 120.
 González, Antonio: 449.
 González, Jenaro: 241.
 González Camino, Francisco: 40, 47, 243, 408, 419, 456.
 González del Corral, Manuel: 40, 47, 70, 115, 204.
 González del Corral, Pablo: 448.
 González del Corral, Ramón: 115, 204.
 González Echegaray, Rafael: 347.
 González Elguera, Felipe: 377.
 González García, Eloy: 402, 418, 448, 449.
 González de Linares, Augusto: 120, 237, 238, 271, 423.
 González Mesones, Manuel: 163, 270.
 González Sierra, Juan: 417.
 González Trevilla, José María: 307, 326, 369, 392, 393, 408, 414, 420.
 Gorbeña, Valentín, ingeniero: 193.
 Gotemburgo: 325.
 Goulard, Sr.: 408.
 Goyechea, Manuel: 64.
 Gracia, Sr.: 408.
 gramófono: 424.
Gran Antilla, vavor: 490.
 "Gran Cinema": 472.
 gran fonda, en El Astillero: 91.
 Granja, La: 34.
 Guadalquivir: 161.
 guardia civil: 195, 296.
 Guarnizo: 325, 386.
 Güemes, Quiterio, fabricante de cerillas: 114.
 Guerrero, Teodoro: 106.
 Guevara, calle de: 45.
Guipúzcoa, vapor: 64.
- Gurtubay, Dionisio: 392.
 Gurtubay, hijos de: 47.
 Gutiérrez Agustín: 28.
 Gutiérrez, Andrés: 19.
 Gutiérrez, Eugenio: 391.
 Gutiérrez, Manuel, arquitecto: 79.
 Gutiérrez Calderón de Pereda, José María: 44, 52, 305, 343, 371, 392.
 Gutiérrez Calleja, Manuel: 47.
 Gutiérrez Colomer, Sr.: 242, 296, 301.
 Gutiérrez Colomer, Ascensión: 51.
 Gutiérrez Colomer, Juan Pablo: 21, 40, 47, 51, 52, 70, 73, 87, 101, 112, 115, 123, 130, 143, 144, 147, 152, 168, 183, 199, 204, 215, 231, 232, 243, 245, 259, 287, 289, 290, 291, 333, 343, 369, 370, 407, 436, 492, 493.
 Gutiérrez Colomer, Miguel: 84.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Alberto: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Alfonso: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Alvaro: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Carmen: 148, 329.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Isabel: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Juan-Félix: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Leonardo: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Luz: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, María: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Paz: 148.
 Gutiérrez-Colomer Sánchez, Rafael: 148, 292.
 Gutiérrez-Colomer, Sara: 148.
 Gutiérrez Cueto, Fernando: 280.
 Gutiérrez G. Colomer, Enrique: 51, 221, 260, 307, 343, 349, 377, 378, 445.
 Gutiérrez G. Colomer, Juan Francisco: 306, 307.
 Gutiérrez G. Colomer, Leonardo: 144, 148, 168, 231, 276, 299, 311, 370, 377, 378, 397, 436.
 Gutiérrez G. Colomer, Mariana: 373.
 Gutiérrez G. Colomer, Quirino: 443, 445, 446, 493.
 Gutiérrez Illera Vélez, Elías: 261.
 Gutiérrez Illera Vélez, Francisco: 119.
 Gutiérrez Illera Vélez, Justo: 119.
 Gutiérrez Vélez Dosal, Alberto: 40, 47, 51, 112, 113, 114, 115, 179, 221, 234, 243, 299, 306, 307, 369, 445.
 Gutiérrez Vélez Dosal, Francisca: 51.
 Gutiérrez Vélez Dosal, Justo: 40, 243.
- Habana*, vapor: 418.
 Habsburgo y Lorena, María Cristina: 69.
 Hacienda, delegado de: 336.
 Hacienda, pública: 177, 397, 414.
 Hacienda, técnico de: 333.
Havard, crucero americano: 446.
 Havre, El: 169.
 Haya, Fulgencio: 398.
 Hazas: 106.
 Hazas, marqués de: 261, 238.
 Hazas, Sra. de: 221.
 Héctor, remolcador: 244.
 Heras: 295, 313.
Hércules, remolcador, n. 6: 32, 51, 128, 129, 159, 173, 203, 260, 279,

280, 291, 305, 307, 321, 333, 343, 383, 417, 441, 492.
 Hermosilla, Leandro: 408.
 Hernán Cortés, calle: 31.
 Hernández Castillo, Francisco: 349.
 Herrera, Asunción: 427.
 Herrera, Cándido: 266.
 Herrera, Ramón: 461.
 Herrera Azoños, Francisco Joaquín: 97.
 Herrera Oria, Manuel: 461.
 Herrera y Sota, Francisco Antonio Joaquín: 96.
 Herrera y Sota, Roque Francisco: 96.
 Herrera, Antonio: 231.
 Higueras, barrio de las: 265.
 Himno de Riego: 307.
Hoja del lunes, semanario: 73.
 Hojas, Pablo: 461.
 Holanda: 220.
 Hontorias, cañones: 425.
 Hoppe, Carlos: 40.
 Hoppe, Julio: 47.
 Horga, Ricardo: 271.
 Hoyuela, hotel: 407, 435.
 Hoznayo: 204, 220, 243.
 Huidobro, Antonio: 209, 221, 435, 436, 456.
 Huidobro, Manuel: 47.
 Hurria: 398.

Ibarguren, profesor de música: 76.
 Ibarra, compañía de vapores: 339, 344, 345, 346, 347, 349, 350.
 Igareda, Francisco: 378.
 Iglesias, Pablo: 372.
 Igueldo: 271.
 Illera, Consuelo: 373.
 Illera, Guillermo: 40, 243, 459.
 Illera, Hijos de: 40, 47.
 Illera Tejedor, Guillermo: 47.
Indian, marina americana: 443.
 indios: 321.
 Indias, patriarca de las: 57.
 infanta, Paz: 95.
 infantas, dependencias de las: 39.
 Inferno, calle del: 483.
 ingenieros zarpadores, banda de los: 370, 371.
 Inglaterra: 59, 177, 193, 237, 443.
 Inglaterra, hotel: 32.
 instituto de segunda enseñanza: 106.
Iowa, armada americana: 443.
 Isabel la católica, cruz de: 665.
 Isabel II, reina: 20, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 69, 79, 177, 179, 193, 458.
 Isabel II, ferrocarril de: 251.
 Isabel II, plaza de: 267.
 Isabel, princesa de Asturias: 20, 34, 35, 57, 95.
 Isla, conde de: 472.
 Isla condesa de: 243.
Isla de Panay, vapor: 418, 441, 448, 490.
 Italia: 40, 59, 237.

Jado, Angel: 243, 466.
 Jamaica, isla de: 448.
 jesuitas, iglesia de los: 225.
 Jiménez, Sebastián: 335.
 Jiménez Castellano, general: 490.
 Jiménez de Sandoval, José: 417.
 jira elegante: 305.
Joly, sistema cinematográfico: 408.
Jon Vin, vapor inglés: 281.
Jordán, vapor inglés: 441.
 José Antonio, plaza de: 267.

José Francisco, lugre: 252.
 José Ramón Dóriga, calle de: 265.
Josefina, fragata: 252.
 Jovellar, general: 64.
 Juan de la Cosa, calle de: 209, 428.
 Juan de Herrera, calle de: 358.
 Juarranz, Eduardo, compositor: 306, 370, 371.
Julietta, vapor: 244, 340, 349.
 junta consultiva de caminos, canales y puertos: 144.
 junta provincial de agricultura: 251.
 junta de torpedos: 344.

Kingston, puerto de: 448.
 Knoegten, Juan: 436.
 Kock, investigador: 271.
 Krupp, cañones: 425.

La Cantábrica de petróleos, Astillero: 91.
 La Concha: 105.
 La Corconera, café de: 241, 259.
 Lacy, general: 221.
 Ladrones, isla de los: 444.
La galerna, obra teatral: 305.
 "Lagartijo", lidiador: 53.
 "La Giralda", pasodoble: 306, 371.
 La Gloria, restaurant: 463.
 La Habana: 417, 448, 491.
 Lama, Gregorio: 220.
 La Montaña: 459.
 Landa, Santos: 195.
 Langre: 425.
 La Planchada (de El Astillero): 52, 53, 63, 91, 222, 244, 306.
 "La Primera lágrima", composición: 220.
 "Las palmarías", apodo del templete: 465.
 Laredo: 177, 219.
 Laserna, general: 35.
 Lasca, María, ama de cría: 84.
Las dos hermanas, buque costero: 115.
 Laso de la Vega, Sr.: 408.
 Lasso, Policarpo: 195.
 Lastra, Mariano: 19.
 Latas, pueblo de: 289, 418.
 "La tierruca", valses: 261.
 La unión y el fénix, seguros: 350.
 lavadero mecánico: 119.
La Verdad, periódico: 157.
 Lavín, banda de: 244, 472.
 Lavín Casalís, Fernando: 354.
 Lavín Casalís, Ramón, arquitecto: 349, 407.
 Lazaga, Juan: 445.
 Lealtad, batallón de la: 402.
 Lealtad, calle de: 377.
 "Leandro", fotógrafo: 458.
 Lebon, Eugenio: 265.
 Lebon y Compañía, fábrica de luz: 265, 392.
 Lecanda de Pintó, María: 393.
 Leita, Manuel: 195.
 Lenia, playa de: 173.
 Lenvig: 325.
 Leña, plaza de la: 472.
León, vapor: 423.
León XIII, vapor: 385.
Leonora, vapor: 448.
 Lepanto, calle de: 483.
 Lera, músico: 369.
Liberal, El, diario: 307.
 Libertad, calle de la: 119, 265, 393.
 Libertad, plaza de la: 27, 81, 194, 234, 259, 267, 346, 385, 457, 483.
 liga de contribuyentes: 84, 106, 397.

Ligera, goleta de la armada: 95.
 Limpias: 193, 203, 219.
 Limpias, condesa de: 97.
 Linares, general: 446.
 Linares, plaza de: 238, 240.
 Linazasoro, Marcos: 350.
 Liverpool: 255, 256, 276, 409.
 Lope de Vega, calle de: 119.
 López, Alejandro: 21.
 López, Alejandro, viuda de: 231.
 López, Federico: 21.
 López y López, Claudio: 64, 95, 209.
 López y Compañía, empresa de vapores: 95.
 López Dóriga, Antonio: 28, 64, 84.
 López Dóriga, Eduardo: 39, 52, 137, 138.
 López Dóriga, Enrique: 261, 456.
 López Dóriga, Ramón: 44, 243, 261, 459.
 López Dóriga, Victoriano: 384, 417, 456.
 López Dóriga, talleres de: 105, 129, 130, 220, 279, 445.
 López Mazón, concejal: 195.
 López Muñiz, Faustino: 270.
 López Peláez, Alipio, notario: 459, 466.
 Loreto, ermita de: 317.
 Loreto, romería de: 357.
 Los Molinucos, playa: 47, 271, 453.
 "Los Pitorras", nombre que daba Pereda a los corconeras: 73.
Luisa, el patache: 173.
 Lund, Hilario: 47.
 Luque, general: 448.
 Luzón, banda de regimiento: 79.
 Lyon: 57.

Llantada Coll, Paula: 134.

Maceo: 58.
 Mac Lenann, Guillermo: 307.
 Mac Mahon, mariscal: 35.
Machichaco, explosión primera: 339, 340.
Machichaco, explosión segunda: 343.
Machichaco, explosión tercera: 347.
Machichaco, monumento del: 350, 466.
Machichaco, vapor: 244, 337, 339, 340, 343, 344, 345, 346, 347, 349, 350, 458.
Machichaco, voladura de los restos: 348.
 Macho, palacio de: 254.
 Machón, El: 287.
 Madariaga Menchaca, Vicente: 259, 280, 281, 282, 283, 333, 343, 492.
 Madrazo, sanatorio quirúrgico del Dr.: 267, 393, 354, 424.
 Madrid: 34, 57, 58, 84, 95, 97, 168, 177, 188, 195, 225, 232, 250, 271, 341, 344, 370, 391, 402, 417, 420, 436, 441, 447, 449, 458, 472.
 Madrid, centro montañés en: 391.
 Magallanes, calle de: 407, 457.
 Magdalena, canteras de la: 138.
 Magdalena, gran hotel de la: 74, 76, 106, 243, 361.
 Magdalena, península de la: 424, 426.
 Magdalena, playa de la: 31, 52, 73, 74, 75, 91, 92, 120, 137, 138, 153, 243, 306, 326, 343, 347, 348, 361, 409, 425.
 Magdalena, polvorín de la: 177.
Maine, El, crucero americano: 442.
 Maliaño, zona de: 20, 39, 87, 97,

- 101, 114, 120, 138, 144, 145, 147,
 199, 203, 222, 244, 313, 339, 341,
 342, 379, 419, 456, 458, 463, 466,
 467.
Manila: 443.
Manila, vapor: 130.
Mansilla, conde de: 261, 456.
Mansilla, Juanita: 373.
Mansilla, María: 373.
Mansilla, Matilde: 373.
Manzano, gobernador: 446.
Marañón, Casimira: 373.
Marañón, Manuel: 44, 391.
Marcha real: 34.
Mareógrafo: 305.
Margaret, remolcador: 417.
Margut, Sr.: 220.
María Cristina, ex reina: 57, 58.
María Cristina, cuartel de: 392,
 419, 444, 445, 491.
María Cristina, escuadrón de: 446.
María Cristina de Habsburgo, reina
 gobernadora: 95, 106, 120, 193,
 394.
María Juana, bergantín goleta: 252.
María de las Mercedes, infanta: 84.
María del Pilar, infanta: 35.
María Victoria de Saboya, reina:
 22, 40.
Marina, balandro: 187.
Marina, comandante de: 63.
Marina, ministro de: 152.
Marina, Víctor: 279.
Marqués, compositor: 306.
Marquesón, el, V. Conquista Real,
 marqués de: 97.
Martillo, calle del: 250, 295, 311,
 317, 409, 430, 459, 465.
Martillo, muelle del: 111.
Martín, Elías, escultor: 79, 80.
Martín, Florencio, encuadrador:
 152.
Martín, Rafael: 408.
Martínez, José, relojero: 145.
Martínez, José María: 270.
Martínez, Luis: 21.
Martínez, Mariano: 491.
Martínez, Pablo María: 163.
Martínez, Wenceslao: 407.
Martínez, Cajigas, José: 160.
Martínez Campos, general: 27, 59,
 64, 449.
Martínez Conde, diputado: 386.
Martínez Conde, médico: 354.
Martínez Insausti, Juan Francisco:
 120.
Martínez Landeras, Sra. de: 270.
Martínez Pacheco, senador: 361.
Martínez Peñalver, Mario, alcalde de
 Santander: 231, 370, 443.
Martínez Zorrilla, Aurelio: 408.
Martínez Zorrilla, José: 27, 261,
 243.
Martinica, fábrica de harinas: 69.
Mártires, pozo de los: 244, 279, 361.
Marra, Enrique, marino de la arma-
 da: 445.
Marruecos: 59.
Marx, Berta: 391.
Massachusetts, marina americana:
 443.
 matadero municipal: 268, 269.
Matamorosa, 424.
Matanzas, 418.
Matienzo: 106.
Matilde, vapor corconera: 52, 220.
Matilde y María, vapor: 220.
Matossi, Franconi y Compañía: 167.
Maura, Antonio: 221, 234, 261, 306,
 307, 372, 418.
Mayo, Angel, ingeniero: 161, 163.
Mayor, calle: 57.
Mazantini, Luis: 268.
Manzantini, pasodoble: 261.
Mazzarra Antonio: 392, 456, 471.
Mazzarra, Gregorio: 119, 243, 281,
 307, 370.
Mazzarra, huerta de: 178.
Mediavilla, Alejandro: 326.
 médicos, sueldos municipales: 453.
Mediterráneo: 226.
Méndez Núñez, calle de: 119, 144,
 340, 341, 342, 463.
Mendicuti, Martín, contratista: 53.
Menéndez Pelayo, Biblioteca de: 289.
Menéndez Pelayo, Enrique: 370, 371,
Menéndez Pelayo, Marcelino: 160,
 261.
Menéndez Pelayo, paseo de: 21, 35.
Menéndez Pintado, Marcelino, alcal-
 de: 47, 177.
Meoncitos, fuente de los: 391.
Mercado de Zorrilla: 119.
Mercantil, banco: 409, 451.
Mercedes, reina de España: 58.
Meridiano, ferrocarril del: 251.
Merlón, rampa de desembarcadero:
 36.
Meteoro, armada española: 445, 447.
Méjico: 292, 321.
Miera: 120.
Miera, río: 221.
Miquel Gallart, vapor: 489.
 milicia nacional: 251.
 minas, junta de: 344.
 mingitorios: 134.
Miño, río: 243.
Miranda, alto de: 21, 52, 75, 410,
 459.
Miranda, barrio de: 311, 408, 409,
 458.
Miranda, cañada de: 228.
Miranda, tranvía de: 408.
Mirasol, conde de: 196.
Mogro: 242.
Mouro, estación: 393.
Molina, manantial de la: 161.
Molino de la Ceña: 261.
Molledo, plaza de: 238.
Molledo, zona de: 31, 44, 138, 209,
 265, 311, 379, 427, 430.
Moltó, general: 38.
Monasterio, Jesús de: 391.
Monja, muelle de la: 39, 53, 73, 92,
 152, 427, 428.
Monstruo, fuente del: 32, 46.
Montaña La, periódico: 393.
Montaña, provincia de la: 183, 237,
 307, 349, 420.
Montañés, vapor: 51.
Montebello, balandro: 187.
Monte de la Encina: 163.
monte de piedad, "Alfonso XIII":
 456.
Monte de Valbuena: 301.
 "Montecristo", sendónimo, V. Rodríguez, R., de la Escalera, E., "Montecristo".
Montehano: 220.
Monteiro de Carbalho, Sr.: 370.
Montserrat, vapor: 418, 419, 420.
Montevideo, vapor: 282, 321, 386,
 419, 490.
Montpensier, duques de: 57.
Mora, Domingo: 281.
Mortera, conde de la: 261.
Morro, fuerte del: 443, 489.
Mosquito, balandro: 384.
Mouro, isla de: 37, 220, 343.
Mowinkel, Sr.: 405, 408, 453.
Mowinkel, Jorge: 261.
Mowinkel, Matías: 40, 70.
Moya, Juan: 481.
 muelles, construcción de los: 153.
Muelle, paseo del: 31, 32, 35, 36, 39,
 52, 64, 95, 128, 233, 269, 326, 334,
 335, 357, 384, 424, 431, 460, 490,
 492.
Muriedas: 40, 82.
Nacional, El, periódico: 420.
Nacional, banco: 40.
Nantes: 52, 64, 73, 169.
Naos, muelle de: 383.
Nápoles: 96.
Nárdiz, Alfredo: 443, 445, 446.
Náutica, escuela de: 383.
Navarre, vapor: 489.
Navarro, Rodrigo, dársena de: 429,
 490.
Navarro Reverter, ministro: 397.
Navas de Tolosa, batallón de las:
 386, 489.
Neville y *Compañía*, maquinaria:
 409.
Nevot, Sr.: 306.
Nieto, médico: 354.
Noblejas, duquesa de: 460.
Noja: 341.
Norfolt: 444.
Noriega, banquero mexicano: 420.
Noriega, la huerta de: 178.
Norte, ferrocarril del: 20, 39, 101,
 147, 228, 255, 301, 329, 385, 393,
 417, 448, 459, 466.
Notre Dame de La Salut vapor:
 448.
Nueva York: 325.
Nuevo Mundo, revista: 82.
Nueva Montaña, sociedad: 456.
Numancia, fragata: 34, 35, 199, 255,
 256, 275.
Numancia, plaza de: 101, 179, 269,
 276, 299, 357, 457.
 oblatas, capilla de las: 270 .
 obras públicas: 87.
 obras del puerto, buzos de: 345, 346.
 obras del puerto, junta de: 39, 47,
 139, 153, 244, 260, 289, 340, 344.
Occidente, café de: 161, 267, 471,
 473.
Odriozola, Sr., concejal: 445.
Olaran, Ricardo, poesía de: 106.
Oleo, isla del: 456.
Omeñaca, músico: 369.
Ondal, Toribio: 280.
Ontaneda: 34, 36, 177, 307.
Ontoria, estación: 393.
Oquendo, acorazado español: 441,
 443, 445, 493.
Orbe, diputado: 361.
Ordóñez Abadía, Crispulo: 354.
Ordóñez, concejal: 265.
Oregón, marina americana de gue-
 rra: 443.
Orejo: 313.
Orense, José María: 92.
Orleáns y Borbón, Cristina: 57, 58.
Orleáns y Borbón, María de las
 Mercedes: 57, 58.
Ortiz de Casado, gobernador: 261.
Ortiz, Cesáreo: 295.
Ortiz, concejal: 445.
Ortiz, Julio: 47.
Ortiz, Luis: 21.
Ortiz y Tejada, sastrería: 378.
Ortuella: 336.
Otero Rosillo, Benito, senador: 27.
Pacheco, R., pintor: 349.
Padilla, calle de: 372.
Palencia: 69, 144.
Palmira, vapor: 195.

- "Pantaleón", Don, de las gigantillas: 249.
 Pañuelo, plaza del: 160, 311.
 Pardo García, Leopoldo: 52, 233, 243, 435.
 Paredes, marino de guerra: 446.
 París: 34, 35, 169, 266, 371, 392, 424, 448.
 París, condes de: 57.
 París, hotel: 407, 435.
 Parra, Francisco: 414, 424.
 pasajeros, caseta de: 334.
 Pastor, Luis: 448.
Patrício Satrustegui, vapor: 418, 446.
 Pavía, general: 95.
 Paz, infanta: 35, 69.
 Paz, Sr.: 458.
 Pedraja, José María de la: 97.
 Pedreña: 73, 74, 91, 105, 203, 204, 220, 261, 305, 307, 361, 383, 492.
 Pedreñeras, las: 250.
 Pedrosa, lazareto de: 52, 59, 65, 204, 244, 418, 444.
 Pedrueca, calle de: 456.
 Peláez Pineda, Juan: 47.
 Pelayo España, Juan, médico: 148, 271.
 Pelayo, vapor: 51.
 Pelícano, vapor: 128.
 Pellón, diputado: 361, 386.
 Pellón Fernández, Felipe: 384.
 Pellón Trucco, Alfredo: 384.
 Pellón Trucco, Felipe: 384.
 Pellón Trucco, Luz: 384.
 Pellón Trucco, María de los Angeles: 384.
 Pellón Trucco, María del Carmen: 384.
 Penagos: 127.
 Peninsular, batallón: 385.
 Peña, Alfonso: 459.
 Peña Cabarga: 205.
Peña Cabarga, vapor: 419.
 Peña Castillo: 84, 168, 169, 183, 195, 199, 215, 255, 276, 299, 301, 317, 329, 365, 379, 398, 436.
 Peña Castillo, primer tranvía a: 231.
 Peña del Cuelvo, la: 138.
 Peña Herbosa, calle de: 250, 311.
 Peña Horadada, la: 326.
 "Peña del Machichaco", agrupación: 350.
 "Peña de los Mártires": 326.
 peones camineros: 276.
 Peral, capitán de fragata: 442.
 Peral, juez: 442.
 Peralejo: 449.
 Pereda y Compañía: 40.
 Pereda, jardines de: 464, 465.
 Pereda, José María: 73, 160, 178, 179, 261, 281, 305, 391, 366.
 Pereda, teatro: 45.
 Pérez, Angel B.: 27, 47, 70, 243, 265, 419.
 Pérez Cabello, David: 329.
 Pérez Carral, José: 52.
 Pérez de Celis, juez: 195.
 Pérez Galdós, Benito: 306.
 Pérez Galdós, paseo de: 52, 75, 160.
 Pérez Gutiérrez, Casto: 134.
 Pérez Martínez, Miguel: 195.
 Pérez, Matías, el cochero: 74.
 Pérez del Molino, Eduardo: 261, 466.
 Pérez del Molino, Ramón: 231.
 Pérez, Ramiro: 427.
 Perines, manantiales: 44.
 perrera, la: 147, 188.
 pesca de altura: 245.
 pesca de bajura: 245.
 "Pescador", El, barcarola: 261.
 peseta, moneda: 96.
 Petersen, Sr.: 424.
 Petróleos, fábrica de: 295.
 Pi y Margall, Francisco: 393.
 Pi y Margall, plaza de: 477.
 Pidal, marqués de: 491.
 Pilar, infanta: 20, 69.
 Pindo, en La Coruña: 336.
 Pinganillo, ganadería del: 267.
 Pinillos, compañía de vapores: 220.
 Pintado, músico: 369.
 Piñal, alcalde: 459, 464, 466, 472.
 Piñeiro y Canal, casa comercial de: 120.
 Piñeiro, Modesto: 21, 40, 326.
 Piquer, escultor: 79.
 Pisueña, presa del río: 163.
 "Pitorras", denominación Perediana de los corconeras: 305.
 Pitos, para avisar: 127.
 Punta de Lobo, límite de playa en la Concha: 157.
 Pío IX, vapor: 209.
 Plasencia Bohigas, Enrique: 349.
 Plasencia y Fernández: 40.
 Platina, fragata inglesa: 279.
 Plaza del Cuadro, fuente de la: 44.
 Plaza nueva, mercado de la: 471, 472, 480, 482, 485.
 plaza de toros: 244.
 plaza de toros, de Cuatro Caminos: 267, 445.
 plaza de toros, del paseo de la Concepción: 244, 267.
 Plaza Vieja, La: 212, 233, 253, 459, 472, 476.
 Plutón, armada española: 443.
 Polanco, Alfonso: 443, 445.
 Polanco Higinio: 28.
 Polanco, Luis: 306.
 Polanco, Manuel: 69, 370.
 Pombo, Antonio: 38.
 Pombo, Arturo: 21, 69, 137, 243, 250, 311.
 Pombo, Carlos: 21, 311.
 Pombo, César: 47, 137, 243, 311, 407.
 Pombo, José: 35, 38, 39.
 Pombo, Juan: 21, 22, 40, 70, 250.
 Pombo, Hijos de sociedad: 33, 37, 40, 47, 160, 225, 261, 271, 301, 325, 407, 413, 435, 453.
 Pombo, playa primera de: 21, 137, 160, 178, 407, 453.
 Pombo, tren de: 228, 250, 271, 301, 311, 312, 317, 357, 407, 435, 459.
 Ponda Vigne, Eduardo: 47.
 Pontejos: 63, 244.
 Porticada, plaza: 81, 456.
 Portilla Castanedo, Francisco: 492.
 Portsmouth, campamento de: 444.
 Portugal: 59.
 Portugalete: 173.
Porvenir Vascongado, El, periódico: 37.
 Porrúa, Hijos de y Compañía: 40, 47.
 Porrúa Moreno, José: 417.
 Potestad, Manuel: 133.
 Pradera, Julio: 461.
 Prado, paseo del: 57.
 Prado de S. Roque: 44, 177, 193, 392.
 Presas, barrio de las: 251.
 Presmanes, Agustín: 137, 138.
 Primera de Peña Castillo, máquina de vapor: 158, 255, 256, 275.
 Primo de Rivera, general: 27.
 Príncipe Antonio, esposo de Eulalia: 193.
 Princesa, hospital de la: 59.
 Príncipe, plaza del: 31, 32, 43, 46, 300.
 prisiones, junta provincial de: 455.
Progreso de Santander, El, periódico: 162.
 Pronillo, prado de: 161.
Publicidad, La, periódico: 307.
 Puchol, Vicente, obispo: 473.
 Puebla de Rugat: 271.
 Puente, calle del: 35.
 Puente Castejón, Juan de la: 82.
 Puente S. Miguel, estación: 393.
 "Puerco de mar", V.: delfín: 271.
 Puerta de Atocha: 196.
 Puerta, Francisca, viuda de Aja: 91.
 Puerta del Sol: 57, 436.
 Puertochico: 31, 39, 87, 101, 106, 123, 139, 144, 145, 146, 147, 199, 228, 250, 255, 295, 301, 305, 311, 365, 379, 397, 427, 428, 430, 463.
 Puertochico, dársena de: 113, 138, 153, 429, 431, 490.
 Puerto Príncipe: 384.
 Puerto Rico, isla de: 130, 418, 441, 443, 444, 448, 491.
 Punta Rabiosa: 287, 288.
 Puntal, playa del: 53, 73, 74, 76, 91, 105, 137, 203, 219, 220, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 333, 361, 383, 384, 490, 492.
 Puntal, tranvía del: 281, 282, 285, 288, 289, 290, 291, 301.
 Puntida, calle de la: 225, 458.
 Puntida, plaza de la: 227.

 Quebrantas, las: 244, 280.
 quechemarín: 203.
 Quesada, Rafael, general: 95, 133.
 Quijano, José María: 456.
 Quintana, concejal: 365.
 Quintana y García, Felipe: 51, 74, 106, 120, 177, 306, 361.
 Quintanilla, Sr.: 265.
 Quintanilla, Luis: 44, 392.
 Quintanilla, Sinforo: 79, 392, 457.

 Rafael II, matador de toros: 365.
 Raizábal, Raimundo, dentista: 120.
 Ramales: 193.
 Rasilla, Juan, tapicero: 37.
 Rasines: 193.
 real, moneda: 96.
 Rebollo, Idelfonso: 233.
 red telefónica, empresa: 234.
 Redón, fonda de la viuda de: 82, 270.
 Reganche, baile campestre del: 178, 370, 373.
 Reganche, circo del: 370, 371, 373.
 Reganche, fuente del: 44.
 Reganche, plaza del: 101.
 Regatas: 20, 187, 220, 250, 384.
 Regatas, club de: 457.
 Regatillo, Sr.: 408.
 Regatillo y Llaguno: 63.
 Regma, comercio: 145.
 Regules, plaza de: 267.
 Reignols, Eduardo: 481.
 reina gobernadora: 196.
 Reina Cristina, armada española: 442.
Reina María Cristina, vapor: 333, 346, 386, 401, 417, 418, 419, 446.
 Reina Mercedes, crucero: 361.
Reina Mercedes, vapor: 130.
 Requejada, estación: 393.
 Requivila, músico: 369, 434.
 Retiro, parque del: 106.
 Reverte, torero: 366.
 Revuelta, Francisco: 47.
 Rey, escuadrón del: 446.
 Reyes Magos: 27.
 Riancho Mora, Agustín, pintor: 133.
 Ribalaygua, Jaime: 445.
 Ribamontán de Suesa: 289.
 Ribera, calle de la: 35.

Ribera, dársena de la: 34, 188, 334, 383, 430, 465.
Ribera, zona de la: 146, 295.
Ribot, Narciso: 414.
Ricardo y Tricio, vapores de: 287.
Río, Sr. del: 106.
Río, Alberto del: 203.
Río, Alfredo del: 193, 279, 280, 305.
Río, Angel del: 106, 283.
Río, Norberto del: 21.
Río de la Pila, calle del: 47, 403, 407.
Río de la Pila, fuente del: 44.
Río y Sainz, José Antonio del: 20, 21, 28, 32, 36, 40, 47, 91, 97, 120, 153, 163, 193, 195, 210, 211, 217, 266, 267, 270.
Rioja, José: 237, 238.
Ríos, Sr.: 408, 424.
Ríos, Manuel: 280, 281, 303.
Riva Herrán, médico: 354.
Rivas Moreno, gobernador: 420.
Rivero, Guillermo: 21.
Robert, concejal: 195.
Robert Dixon, fragata: 260.
Robrero, marqués de: 51, 74, 75, 84, 137, 177, 261, 306, 361.
Robrero, marquesa de: 120.
Rocillo, Sr.: 220.
Rodas, remolcador: 305.
Rodrígáñez, Tirso: 221.
Rodríguez, Arturo: 441.
Rodríguez, Atilano: 336.
Rodríguez, Francisco: 417.
Rodríguez, Dolores: 133.
Rodríguez de Celis, Julián: 391.
Rodríguez Ibáñez, gobernador militar: 387, 392.
Rodríguez Jiménez, Manuel: 133.
Rodríguez Jiménez, viuda de: 133.
Rodríguez Parets, Manuel: 436.
Rodríguez R. de la Escalera, E., "Montecristo": 241.
Roiz, Sotero: 193.
Roiz de la Parra, Jerónimo: 27.
Romano, Mijares, banquero: 420.
Romeral, marquesa del: 177.
Romero y Girón, Vicente, ex-ministro: 221.
Romero Robles, Francisco: 69, 127, 259, 260.
rorcual, ballena: 423.
Rosario, fábrica de la: 21.
Rosario, vapor: 383.
Ruamayor, calle de: 252.
Ruano, Juan José: 226, 445.
Ruano, Trinidad: 226.
Rubio, calle de: 394, 472.
Rudagüera, estación: 393.
Ruedas, corconera de V. corconera, n. 4: 276.
Ruiz S. Heville y Compañía: 276.
Ruiz, Francisco: 453.
Ruiz Huidobro, Ernesto: 195, 326, 373, 444, 466.
Ruiz Ortega, Calixto: 489.
Ruiz Zavala, Alejandro: 326.
Rupalacio, calle de: 134.
Rusia, avenida de: 473.

Saboya, banda de: 38.
Saboya, regimiento de: 34, 490.
Sagasta, Práxedes Mateo: 27, 250, 306, 307, 346, 372, 424, 443, 491.
sagastinos: 307.
Saint Martín, Carlos: 51, 266.
Sainz, médico: 148.
Sainz, Casimiro: 424.
Sainz Trápaga, Francisco: 344, 471.
Saiz Antomil, Miguel Angel: 449.
Salaverría, Pedro, ministro de Hacienda: 20.
Salces, Agapito: 366.

Salmerón, Nicolás: 372, 443.
Salomé, comercio: 145.
Salón de campo, baile: 178, 373.
Salón Pradera, cinematógrafo: 461, 462.
Salones de Toca, de bailes: 97.
Salud, fuente de la: 231, 253.
salvamento de naufragos, sociedad central de: 173.
San Agustín, vapor: 448.
San Antonio, barquía: 492.
San Celedonio, casamata: 425.
San Celedonio, gónguil: 281.
San Emeterio, casamata: 425.
San Emeterio, gónguil: 280.
San Felipe, cuartel de: 188, 193, 195, 460, 462.
San Fernando, caballero de: 365.
San Fernando, calle de: 101, 143, 144, 148, 231, 269, 276, 329, 357, 408.
San Fernando, cementerio de: 84, 92.
San Fernando, fuente de: 44.
San Francisco, calle de: 137, 195, 313, 357, 424, 476.
San Francisco, claustro de: 44, 471, 472, 474.
San Francisco, cuartel de: 193, 471.
San Francisco, iglesia de: 471.
San Francisco, vapor: 385, 386.
San Gil, cuartel de: 195.
San Hermenegildo, cruz de: 365.
San Ignacio de Loyola, vapor: 385, 448.
San Idelfonso: 69.
San Jorge, romería: 321.
San José, asilo de: 38.
San José, calle de: 227.
San José, romería de: 317.
San Juan, romería de: 178.
San Juan de Luz: 34, 35.
San Justo, barrio de: 299, 301, 317, 329.
San Lucas, feria de: 204.
San Marcial, banda de: 220.
San Marcial, batallón: 386.
San Martín, Pedro: 466, 467.
San Martín, apeadero en: 137.
San Martín, astillero de: 205.
San Martín, balneario de: 137.
San Martín, barrio de: 31, 37, 139, 163, 188, 209, 228, 244, 251, 305, 313, 453.
San Martín, dársena de: 430, 431.
San Martín, fuente de: 139.
San Martín, las higueras de: 96, 138.
San Martín, playa de: 21, 137, 138, 139, 151, 341.
San Martín, promontorio de: 137.
San Martín de Toranzo: 161.
San Miguel, Sr.: 408, 445.
San Pedro, romería de: 178.
San Pedro del Romeral: 84, 153.
San Petersburgo: 169.
San Rafael, hospital de: 38, 152, 259, 402, 445.
San Remo: 40.
San Román: 392.
San Roque, capilla: 21, 43, 178, 408, 409.
San Roque, romería de: 178.
San Salvador: 87, 105, 122, 259, 282, 333.
San Sebastián: 25, 153, 271, 320, 425.
sanatorio militar: 394, 402.
Sánchez, Antonio: 267.
Sánchez, Fermín: 373.
Sánchez Blanco, Félix: 148.
Sánchez de Castro, Vicente Santiago, obispo: 386, 393, 401, 472.
Sánchez Díaz, Felipe, ingeniero: 51, 52, 87, 123, 143, 144, 168, 183, 241, 281, 287, 333.
Sánchez y García, comercio de: 354.

Sánchez Guerra, José: 261, 306, 418.
Sánchez Porrúa, Indalecio: 393.
Sánchez Suárez-Quirós, Carmen: 148.
Santa Bárbara, vapor: 388.
Santa Catalina, vapor: 279.
Santa Clara, calle de: 249, 354, 471, 472.
Santa Isabel, estación de: 393.
Santa Isabel, fábrica de harinas: 69.
Santa Lucía, baños de: 393.
Santa Lucía, calle de: 119, 265, 268, 409.
Santa Lucía, iglesia de: 20, 250, 266, 311, 393.
Santa María Egipciaca, cárcel de: 347, 349, 454, 455.
Santa María de Cayón: 177.
Santa Marina, costa: 279, 280.
Santa Marta, barrio de: 365.
Santa Ursula, convento de: 44.
Santander: 32, 33, 37, 44, 63, 69, 169, 177, 188, 193, 220, 221, 222, 232, 241, 242, 243, 245, 250, 251, 269, 365, 370, 371, 379, 384, 393, 431, 436, 442, 444, 449, 454, 457, 458, 467.
Santander, incendio de: 458, 473.
Santander, banco de: 27, 28, 39, 40, 250, 393, 408, 459.
"Santander", máquina de: 159.
Santander, puerto de: 417.
Santander, red telefónica de: 233, 234.
Santander, n. 1, vapor: 51.
Santander, n. 2, vapor: 51.
Santander-Bilbao, ferrocarril de: 193, 392, 393, 492.
Santander-Burgos-Madrid, ferrocarril de: 251.
Santanderina de navegación, compañía: 419.
Santiago, romería de: 178.
Santiago, vapor: 386, 401, 402.
Santiago de Cuba: 444.
Santiuste, doctor: 271, 424, 354.
Santiuste, Pedro: 445, 471.
Santo Domingo, vapor: 419.
Santocildes, Fidel: 448, 449.
Santoña: 39, 53, 111, 203, 204, 219, 220, 287, 288, 289, 306, 313, 333, 341, 392, 419.
Santoña, vapor: 279.
Santos Mártires, los: 38, 418.
Santos Mártires, romería de los: 178.
Sarabia, Juan: 21.
Sarabia, Justo: 21.
Saráchaga, médico: 354.
Sarasate, Pablo: 391.
Sardinero, El: 19, 21, 23, 31, 34, 35, 37, 38, 47, 52, 120, 128, 143, 153, 195, 203, 209, 220, 228, 237, 250, 266, 271, 282, 295, 301, 307, 311, 312, 353, 383, 385, 397, 407, 413, 435, 446, 447.
Sardinero, casino del: 35.
Sardinero, compañía del tranvía de vapor: 158, 271.
Sardinero, gran hotel del: 22, 23, 33, 35, 37, 38, 39, 96, 160, 312, 407, 435.
Sardinero, máquina de vapor: 159.
Sardinero, los pinares del: 23, 350, 312, 326.
Sardinero, promontorio de Piquío del: 31, 209, 238, 240.
Sardinero, puerto en El: 453.
Sarmiento, Ambrosio: 276.
Saro, Carlos: 445, 453, 456, 466.
Sarón: 105.
Sastrería de Ortiz y Tejada: 145.
Sautuola, Marcelino S. de: 84.
Segovia: 228.
Segura, José: 203.
Segura, músico: 369.
Selaya: 105.

- semáforo: 385.
 Sena, río: 243.
 "Sepi", bazar: 477.
 Serenata nocturna: 107.
 Sestao: 336.
 Setién, concejal: 455, 466.
 Sevilla: 271.
 Sevilla, fábrica nacional de: 79.
 Sforza, cardenal: 370.
 Shakespeare, W.: 244.
 Sierra, Amalia: 292.
 Sierra, Aquilino: 281, 283.
 Sierra, Carlos: 251.
 Sierra de Nárdiz, Dolores: 270.
 Siervas de María, capilla de las: 119, 189, 427.
 Siete Revueltas, lugar: 69.
 silbato, el: 95.
 Silvela, Francisco: 306, 307, 491.
 silvelista, agrupación: 441.
 Simón Cabarga, José: 73.
 "Singer": 340.
 Soba, valle de: 449.
 Sociedad A. López y Compañía: 95.
 Sociedad económica Cantabria: 251.
 Sociedad velocípedica: 250.
 Socorro, Casa de: 483.
 Sojo y Lomba, María de: 305.
 Sol, calle del: 267, 268, 410.
 Solana, Sr.: 408.
 Solano Vial, Máximo: 377, 378, 392.
 Solar, práctico del puerto: 245.
 Solar, Casimiro: 408.
 Solares: 183, 220, 259, 282, 295, 306, 307, 313, 392.
 Solares, agua de: 270.
 Solares, ferrocarril de: 295, 306, 313, 321.
 Solía: 105, 127.
 Solinis, imprenta de: 96.
 Solórzano: 105.
 Somo: 53, 76, 137, 260, 287, 288, 289, 290, 291, 333, 384, 418.
 Somo arenal de: 287, 288.
 Somo, convento de: 243.
 Somorrostro, calle de: 35, 480, 484.
 Somoza, Manuel: 341, 344.
 Sota, Josefina: 137, 138.
 Sota, Trinidad de la: 226.
 Sotileza, rampa de: 234, 385, 459.
 Suances: 64, 336.
 Suárez y Olmos, Fidel: 244.
 Suárez Quirós, José: 148, 195, 250, 251, 281, 326, 354, 369, 373, 393, 455, 471.
 subasta del tranvía urbano: 143.
 Suesa: 137, 241, 307.
 Suesa, Trinitarias de: 241.
 Suizo, café del: 63, 249, 295.
 Sumastre, empresario: 424.
 Sur, viento: 152.

 Tableros, calle de los: 96, 119.
 Tajo, río: 240.
 Tamames, duque de: 133.
 Tantín, calle de: 456.
 Tapia, Modesto: 456.
 "Tarascas", Las: 249.
 Tarragona: 58.
 Teatro principal: 227, 228, 391.
 telefónica, la compañía: 45.
 teléfonos, primeras instalaciones: 232, 234.
 teléfonos, primeras tarifas: 233.
 Téllez, Eduardo: 435.
 Templete: 194, 266.
 Tenerife: 336.
 Terreros, general: 95.
 Tetuán, calle de: 228, 250, 311, 312.
 Tetuán, calle madrileña de: 59.
 Texas, armada americana: 443.
 "tienda asilo": 369.

 Tierruca, casa de la: 391.
 Tijero, ría de: 74.
 Tijero Cordero, Tomás: 73, 234, 243, 261, 266.
 Tijero y Cordero, Venancio: 51, 52, 63 73.
Times, The, corresponsal del: 193.
 Toca, Arístides: 393.
 Toca, baños de: 45.
 Toca, Lucía: 393.
 Toca, Rafael: 393.
 Toisón de oro, El, comercio: 473.
 Toledo: 271.
 Tolosa: 250.
 "Tomasa, Doña", la gigantilla: 249.
 Topete, Sr.: 446.
 Torcida, Honorio: 391.
 Torcida, Ramón: 231.
Tornado, fragata: 95.
 toros, corridas de: 267, 365.
 Torre, isla de la: 37.
 Torre de Trasierra, Gonzalo de la: 391.
 Torrelavega: 365, 393.
 Torrelavega, villa de: 32, 40, 53, 95, 120, 365.
 Torres, Sr.: 220.
 Torres, diputado: 361.
 Torres, estación de: 393.
 Torres Quevedo, Luis: 373.
 Torriente, Emilio: 266, 372.
 Torriente, Francisco de la: 243.
 Torriente, Pedro de la: 243.
 Torriente, hijo de Pedro de la: 40, 47.
 tracción eléctrica: 414.
 Trafalgar, batalla de: 443.
 "Tragantúa", gigantilla vasca: 243, 249.
 tragedia en la bahía: 243.
 traída de aguas: 92, 160, 161.
 traje de Pasiega: 84.
 Trallero, José, casa de préstamos: 96.
 tranvía eléctrico: 168.
 tranvía urbano, apartadero del: 148.
 tranvía urbano, correo oficial: 301.
 tranvía urbano, sociedad del: 87, 144, 145, 147, 148, 232, 233, 234, 255, 256, 269, 271, 275, 276, 299, 300, 301, 313, 317, 329, 333, 357, 358, 371, 378, 379, 397, 398, 413, 414, 435, 436, 444.
 tranways de Santander, sociedad belga de: 436.
 Trápaga, diputado: 361.
 Trasatlántica, compañía de vapores: 204, 442.
 Trasmiera: 74.
 Traynon, pionero del Sardinero: 21.
 tren del Norte: 365.
 tren de Solares: 365.
Tres Hermanas, bergantín: 252.
 Treto: 293, 220.
 Treto, barca de: 426.
 Treto, el barquero de: 427.
 Treto, puente de: 426.
 Trevilla y Ladrón de Guevara, Josefina: 97.
 Trubia: 79.
 Truco, María: 384.
 Trueba, Fermín: 410.
 Trueba, Vicente: 410.
 túnel de la estación: 120.

 Udaeta, Toros de: 268.
 Ultramar, depósito de 385.
 "Unto de oso", ungüento: 313.
 "Urbano", vía del: 485.
 Urquijo, marqués de: 407.
 Urria (?): 398.
 ursulinas, convento de las: 38.

 Urtasun, Pascual: 458.
 Utrera, toros de: 267.
 Uzcudum, José: 47.

 Val de San Vicente: 177, 313.
 Valbuena de Duero, marqués de: 182, 221, 256.
 Valderredible: 260.
 Valdizán, barrio de: 276.
 Valdten, compositor musical: 306.
 Valencia: 365.
 Vals, director del sexteto: 361.
 Vallolid: 227, 250.
 Valle, hermanos: 47.
 Valle de Aras: 106.
 Vallecás: 196.
 Vallespín, ingeniero: 193.
 Valliciergo, calle de: 268.
 Vapores, fonda de los: 64.
 Vara del Rey, Joaquín: 448, 449.
 Vargas, acción militar de: 251.
 Vargas, calle de: 101, 179, 269.
 Vargas, puente de: 210, 211, 251, 317, 358.
 Varleta, general: 446.
 Varona, Pedro: 21.
 Vasco Andaluza, compañía: 194.
 Vega, Sr., ciclista pionero: 408.
 Vega, farmacia de: 353.
 Vega de Pas: 84, 354.
 Vega de Pas, sanatorio de: 393.
 Velada marítima: 261.
 Velarde, concejal: 144.
 Velarde, Clemente, brigadier: 195.
 Velarde, conde de: 225.
 Velarde, estatua de: 35, 79, 233, 480, 484.
 Velarde, general: 373.
 Velarde, José: 195.
 Velarde, Pedro: 40, 81, 82, 83, 225.
 Velarde, pino de: 82, 83.
 Velarde, plaza de: 20, 79, 147, 255.
 Velasco, ingeniero: 114.
 Velasco, calle de: 295.
 Vélez, casa: 291.
 Vélez, fonda de: 292.
 Vélez Vega, José: 287, 292.
 Vélez Sota, Peonio: 292.
 Vélez, posada de: 287, 290.
 "velocípedica": 370.
 velocípedo, el: 196, 220.
 velódromo, el primer: 424.
 Veracruz, vapor: 203.
 Veragua, toros de: 267.
 Verdad, La, periódico: 119, 123.
 Verne, Julio: 259.
 Viademonte, José: 21.
 Vial, Sr.: 40.
 Vial, Alberto: 436.
 Vicálvaro: 196.
 Victoria, corbeta: 252.
 "Vieja de Vargas, La", gigantilla: 249.
 Villa, plaza de la, corte: 58.
 Villa, profesor de música: 76.
 Villacampa, general: 195, 196.
 Villacarriedo: 105.
 Villa Ceballos, Lino, alcalde: 47, 95, 96, 144, 168, 209, 226, 249.
 Villalba, Ricardo, gobernador: 69, 80.
 Villanueva San Juan, José: 377.
 Villatorre, marqués de: 47, 161, 228.
 Villatorre, palacio de: 476.
 Villegas, Estanislada: 36.
 Villegas y Solar: 47.
 Virgen de Latas, ermita de la: 76.
 Virgen del Mar: 34.
 Virgen de la Peña, estación: 393.
 Vizcaíno, vapor: 51.
 Vizcaya: 64, 236, 392.
 Vizcaya, armada española: 443.

- Vizcaya, fábrica de: 456.
Vizconde del 2 de Mayo: 225.
"Volta", electricidad: 392.
Voz Cántabra, *La*, periódico: 409,
413, 414, 418, 419, 420.
Voz de la Montaña, *La*, periódico:
161.
Voz Montañesa, *La*, periódico: 307,
372, 393.
Vylde, Thomas: 47.
- Washington: 419, 443.
Weyler, Nicolau, Valeriano: 419,
420, 441.
- Weileristas: 420.
Woordford, político americano: 418.
Wünsch, Adolfo: 231.
- Ya*, periódico: 371.
yanquis: 371.
- Zabaleta, Antonio, arquitecto: 211,
260, 483.
Zaldívar, Antonio: 137, 157.
- Zaldívar, fonda de: 39, 157.
Zapata, Julio María: 472, 474.
Zaragoza: 414.
zarceta, la, ave de mar: 219.
Zarceta n.º 2, vapor: 220.
Zoila, fábrica de harina: 69.
Zomoza, Antonio: 394.
Zorrilla, Sr., 292.
Zorrilla, pasaje de: 119.
Zorrilla del Collado, Santos: 47, 119.
Zorroza: 392, 424.
Zubeldia, Fermín F: 454.
Zumárraga: 336.
Zumelzu, Jenaro: 270.
Zumelzu: José: 281.
Zúñiga, Lucas: 21, 47.

INDICE DE ILUSTRACIONES

PÁGS.	PÁGS
1.—Santander en el siglo XVI	4
2.—Santander en el siglo XVIII	4
3.—Santander en 1845	4
4.—La Aduana (1861)	20
5.—Regatas en la bahía (1861)	20
6.—Primera playa de El Sardinero	21
7.—Segunda playa de El Sardinero	22
8.—Palacio de Casa Pombo, balneario y fonda	22
9.—Pinares de El Sardinero	23
10.—Bolera en los Pinares	23
11.—Plazuela del Príncipe	32
12.—Arco en el Muelle (1876)	32
13.—Ferias en la Alameda Segunda	33
14.—Iluminación del Ferial	33
15.—Arco a D. Alfonso XII	34
16.—Arco de los "barrileños"	35
17.—Dársena de la Aduana	36
18.—Isla de "La corona"	37
19.—Gran Hotel de El Sardinero en 1876	37
20.—Gran Hotel de El Sardinero en 1970	38
21.—Tren de Gandarillas en la Plazuela del Príncipe	43
22.—Fuente del Río de la Pila	45
23.—Teatro Pereda	45
24.—Fuente de Becedo	45
25.—Fuentucas del Paseo de la Concepción	46
26.—Fuente del Monstruo	46
27.—Fuente de Miranda	46
28.—Cuesta de la Atalaya	47
29.—Carretón harinero	70
30.—Carretón de la Dársena	70
31.—Carretera construida por el marqués de Robredo	74
32.—Vista del balneario de la Magdalena	75
33.—Hotel-Restaurant de la Magdalena	76
34.—Basamento del monumento a Velarde	80
35.—Inauguración de la estatua a Velarde	80
36.—Centenario del 2 de mayo	81
37.—Estatua de Velarde en la Plaza de la Libertad	81
38.—Composición fotográfica (Estrañi, Velarde y Basave)	81
39.—Estatua de Velarde en la Avenida de Alfonso XIII	82
40.—Palacio de Muriedas	83
41.—Casa natal de D. Pedro Velarde	83
42.—Casa del marqués de la Conquista Real	96
43.—El Muelle (1859)	111
44.—Antiguos baños flotantes	112
45.—Nuevos baños flotantes	113
46.—Nuevos baños flotantes en el muelle de La Corconera	114
47.—Baños flotantes de Corral	115
48.—Baños flotantes (1 y 2)	116
49.—Barcos en la Dársena	128
50.—Corconera nº 6, el "Hércules"	129
51.—Fragata "Don Juan" en el muelle de Albareda	129
52.—Playa de San Martín	138
53.—Playa de San Martín, después de 1883	139
54.—Fuerte de S. Martín (acuarela de Wünsch)	139
55.—Buceadores en San Martín	140
56.—Alameda primera	145
57.—Calle de Correos	145
58.—Tranvía urbano en las Atarazanas	146
59.—Tranvía en la Plaza de Velarde	146
60.—Tranvías en la Ribera	146
61.—Modelo invernal del tranvía urbano	148
62.—Corconera nº 7 en construcción	151
63.—Playa de la Concha antes de construirse el balneario	157
64.—Tren de Gandarillas frente a la Punta del Lobo	158
65.—Primer balneario de la Concha (1884)	158
66.—El tren de Gandarillas en la calle de Hernán Cortés	159
67.—Una "chocolatera" de Gandarillas a su llegada a las playas	159
68.—Moderna máquina del tren de Gandarillas en los Arcos de Dóriga	159
69.—La Plaza del Pañuelo de El Sardinero	160
70.—Inauguración de la traída de aguas	162
71.—Arco y fuente en la Alameda Segunda	162
72.—Tranvía urbano en la Estación del Norte	167
73.—Estación del Norte años después	168
74.—Regata interprovincial en la bahía	187
75.—Corconeras 6 y 7 en la Dársena	188
76.—Corconeras varadas en la bajamar	189
77.—Templete en la Plaza de la Libertad	194
78.—El barco naufragio "Cabo Mayor"	194
79.—Dique de Gamazo en construcción	204
80.—Primitivo puente de las Atarazanas	210
81.—Tercer puente de las Atarazanas, llamado de Vargas	211
82.—Cuarto puente de Atarazanas	211
83.—Derribo del cuarto puente de Atarazanas	212
84.—Corconera de ruedas (n.º 4)	221
85.—Primera piedra de la iglesia de los jesuitas	225
86.—Alameda de Cacho (1880)	226
87.—Idem, id., 1888	226
88.—Teatro Principal en la calle del Arcillero	227
89.—Bodas de oro del Teatro Principal	227
90.—Primeras instalaciones telefónicas en el Muelle	233
91.—Acuario provisional de la Biología Marítima en El Sardinero	238
92.—Biología Marítima en Molledo	239
93.—Estatua de Linares en la Plaza del Pañuelo	239
94.—Monumento a D. Augusto G. de Linares en Piquío	240
95.—Base de la misma estatua, sin efigie, en la Alameda Segunda	240
96.—El mismo monumento con efigie	240

	PÁGS.	PÁGS.	
97.—Gran Hotel Francisca Gómez	249	157.—Relleno de terrenos de Puerto Chico a la calle del Martillo	428
98.—Retrato al óleo de D. Felipe Díaz Fernández ...	251	158.—Trabajos finales en la dársena de Puerto Chico	429
99.—Barcos en la calle de Cádiz	252	159.—Muro terminado de la dársena de Puerto Chico	429
100.—Parroquia de Santa Lucía	266	160.—Trabajos iniciales para el cierre de la dársena de la Ribera	430
101.—Escalinata de los Mártires y torre de la catedral	266	161.—La dársena en baja mar	430
102.—Entrada por el Paseo de la Concepción a la plaza de toros	267	162.—Estampa marinera de la dársena ...	431
103.—Plaza de toros del Paseo de la Concepción ...	268	163.—Final del relleno de la dársena de la Aduana...	431
104.—Construcción de tendidos en la plaza de toros en Cuatro Caminos ...	268	164.—Tranvía urbano (último modelo) ...	436
105.—Matadero y plaza de toros en Cuatro Caminos.	269	165.—Vapor "Ciudad de Roma" ...	447
106.—Delfín en El Sardinero (diciembre de 1890) ...	271	166.—Entierro de tres héroes ...	449
107.—Máquina "La primera de Peñacastillo" del tranvía urbano ...	275	167.—Patio de la cárcel de Sta. María Egipciaca ...	454
108.—Un corconera en el Muelle de Santander ...	288	168.—Cárcel de Santa María Egipciaca: celda común	454
109.—Croquis de las instalaciones del tranvía del Puntal ...	290	169.—Pereda, con D. Agabio Escalante y D. Carlos Pombo en Polanco ...	455
110.—Vista actual del Puntal de Somo ...	290	170.—Inauguración del Monte de Piedad ...	456
111.—Diligencia de Somo ...	291	170.—Nuevo Parque de bomberos voluntarios ...	457
112.—Vías del tranvía a Peña Castillo ...	299	172.—Tranvía eléctrico en la Plaza Vieja ...	459
113.—"El cagueta" delante del tren de Gandarillas ...	300	173.—Cuartel de San Felipe ...	460
114.—Tren de Pombo a su salida de El Sardinero ...	312	174.—Entrada al Cuartel de S. Felipe por la calle de los Azogues ...	460
115.—Tren de Pombo camino del túnel de Tetuán ...	312	175.—El primer cine de D. Julio Pradera en Santander ...	461
116.—Tren de Pombo a su llegada a la Plaza del Pañuelo ...	312	176.—Iluminación del cine Pradera ...	461
117.—La fragata "Don Juan" ...	325	177.—El Pradera transformado en teatro-cine ...	462
118.—La peña horadada ...	326	178.—Actual Banco de España en los terrenos que ocupó el Pradera ...	462
119.—Primer embarcadero de La Corconera (1878) ...	334	179.—La comandancia de marina al final de la calle del Martillo ...	463
120.—Vista de los muelles desde la Ribera ...	334	180.—La comandancia vista desde la plaza de Velarde ...	463
121.—Segundo embarcadero de La Corconera (1887) ...	335	181.—La nueva comandancia en Puerto Chico ...	464
122.—Tercer muelle embarcadero de pasajeros ...	335	182.—Jardines del Boulevard de Puerto Chico a la calle del Martillo ...	464
123.—Inicio del incendio del "Cabo Machichaco" ...	339	183.—Jardines de la calle del Martillo a la Aduana ...	465
124.—El "Cabo Machichaco" momentos antes de la explosión ...	340	184.—Vista de los jardines seis años después ...	465
125.—Siniestro aspecto de la calle de Calderón ...	340	185.—La estación de Bilbao obstruye el paso hacia Maliaño ...	466
126.—Otro aspecto del desolado panorama ...	341	186.—"Justicia que hace un pueblo cansado de esperar justicia" ...	467
127.—Vista parcial de la zona siniestrada desde Maliaño ...	341	187.—La nueva estación de Bilbao ...	467
128.—Vigas de hierro del barco en la calle de Méndez Núñez ...	342	188.—La primera farola instalada frente a la Aduana ...	468
129.—Trozo del palo mayor del "Cabo Machichaco" ante el "Hotel Europa" ...	342	189.—Vista de las nuevas farolas ...	468
130.—Bomberos apagando el incendio del almacén de tabacos ...	342	190.—Diputación Provincial y la iglesia de San Francisco ...	473
131.—Primeros trabajos de extracción de la dinamita del "Machichaco" ...	343	191.—Diputación y primera casa de la Acera del Correo ...	473
132.—Trabajos de obras del puerto en el barco siniestrado ...	344	192.—Proyecto del nuevo Ayuntamiento en Becedo ...	474
133.—Buzo y empleados momentos antes de la segunda explosión ...	345	193.—Claustro del convento de San Francisco ...	474
134.—Restos de la segunda explosión ...	345	194.—El Ayuntamiento de la Plaza Vieja ...	474
135.—Búsqueda de los buzos y demás compañeros de obras del puerto ...	346	195.—Salón de sesiones del Ayuntamiento de la Plaza Vieja ...	475
136.—El cañonero "cónedor" ...	347	196.—Entierro de Amós de Escalante ...	475
137.—Autoridades presenciando la tercera explosión,	348	197.—Toma de posesión del nuevo Ayuntamiento ...	476
138.—Público en acantilados de la Magdalena ante la tercera explosión ...	348	198.—Una vista de la Plaza Vieja ...	476
139.—Restos de la tercera explosión ...	349	199.—Calle de San Francisco ...	476
140.—Monumento a las víctimas del "Cabo Machichaco" ...	349	200.—Ala Oeste del nuevo Palacio municipal ...	477
141.—Fotografía de "Pito Salces", el famoso personaje perediano ...	350	201.—Iglesia de S. Francisco y Casa consistorial ...	477
142.—Pelea en el circo de gallos ...	366	202.—Plaza de D. Francisco Pi y Margall ...	477
143.—Embarque de tropas para Cuba en el vapor "San Francisco" ...	372	203.—Derribo de la iglesia de S. Francisco ...	478
144.—Tropas expedicionarias en un corconera ...	386	204.—El nuevo y ampliado Ayuntamiento ...	478
145.—Expedicionarios en el vapor "Santiago" ...	387	205.—El "mercadillo" recién construido ...	479
146.—La Cruz Roja santanderina ...	401	206.—El mercado de frutas a fin de siglo ...	479
147.—Tranvía de Miranda: salida de la calle del Martillo ...	402	207.—Puestos en la calle junto al "mercadillo" ...	480
148.—Tranvía de Miranda al llegar a la calle del Sol	409	208.—Vendedoras en la calle Somorrostro ...	480
149.—El tranvía de Miranda remontando el Paseo de la Concepción ...	410	209.—Proyecto del mercado en la plaza de la Esperanza ...	481
150.—Tranvía de Miranda al final de trayecto ...	410	210.—Inauguración del mercado de la Esperanza ...	481
151.—Ballena en la playa de Castañeda ...	423	211.—Proyecto del mercado de la plaza nueva ...	482
152.—Casamatas en la península de la Magdalena ...	426	212.—La Plaza Nueva frente a los Arcos de Dóriga ...	482
153.—Fortificaciones en la Magdalena ...	426	213.—Proyecto de la Pescadería ...	483
154.—Riberas en Molledo. ...	427	214.—La Pescadería ...	484
155.—Antiguo muelle de "La monja" ...	427	215.—La Pescadería, comenzado el derribo de las casas de las Atarazanas ...	484
156.—Comienzos de la construcción de la dársena de Puerto Chico ...	428	216.—Plaza de Velarde junto a la frustrada Pescadería ...	484
		217.—Las burreras al regreso del mercado ...	485
		218.—Posaderos, "ganchos" y vendedoras en los muelles ...	490
		219.—La Cruz Roja auxiliando a soldados repatriados ...	491
		220.—D. Juan Gutiérrez Colomer ...	493

OBRAS PUBLICADAS

POR LA

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

INSTITUTO DE LITERATURA JOSE M.^a DE PEREDA

- ANTHONY H. CLARKE: *Pereda paisajista*.—Santander, 1969.
- CONCEPCIÓN FERNÁNDEZ-CORDERO Y AZORÍN: *La sociedad española en la obra de Pereda*.—Santander, 1970.
- GNACIO AGUILERA, FRANCISCO BUENO ARUS Y GERARDO DIEGO: *Ramón Sánchez Díaz (15-X-1869—15-X-1969)*. Santander, 1970.
- CONCHA ESPINA: *Edición antológica*, selección y estudio de Gerardo Diego.—Santander, 1970.
- AURELIO GARCÍA CANTALAPIEDRA: *Verso y prosa en torno a José Luis Hidalgo*.
- MANUEL LLANO: *Artículos periodísticos en la prensa montañesa*, Vols. I, II y III.

INSTITUTO DE LITERATURA Y ARTE

- JULIO SANZ SAINZ: *Los árboles en la Montaña*.—Santander, 1970.

INSTITUTO SAUTUOLA DE PREHISTORIA Y ARQUEOLOGIA

- JOAQUÍN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Orígenes del cristianismo en Cantabria*.—Santander, 1969.
- BENITO MADARIAGA CAMPA: *Las pinturas rupestres de animales en la región franco cantábrica*.—Santander, 1969.
- M. A. GARCÍA GUINEA Y REGINO RINCÓN: *El asentamiento cántabro de Celada Marlantes*.—Santander, 1970.
- RAÚL LIÓN VALDERRÁBANO: *El caballo y su origen. Introducción a la Historia de la Caballería*.—Santander, 1970.
- M.^a SOLEDAD CORCHÓN RODRÍGUEZ: *El Solutrense en Cantabria*.—Santander, 1970.

CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

- TOMÁS MAZA SOLANO: *Relaciones histórico-geográficas y económicas de la provincia de Santander en el siglo XVIII*. Tomos I, II y III.
- BENITO MADARIAGA DE LA CAMPA Y CELIA VALBUENA: *El Instituto de Santander. Estudio y documentos*.
- MANUEL PEREDA DE LA REGUERA: *Los Indianos de Cantabria*.—Santander, 1969.
- M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Los antecesores de D. Pedro Velarde*.—Santander, 1970.
- M.^a DE CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Escudos de Cantabria*. Vol. II.
- FRANCISCO DE CÁCERES BLANCO: *Dos crisis nacionales en el Santander decimonónico*.

JOSÉ SIMÓN CABARGA: *La revolución francesa en Santander*.

RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY: *El puerto de Santander y la guerra de África (1859-1860)*.

FERNANDO GONZÁLEZ-CAMINO Y AGUIRRE: *Las reales fábricas de artillería de Liérganes y la Cavada*.

SANTIAGO DÍAZ LLAMA: *La situación socio-religiosa de Santander y el obispo Sánchez de Castro (1884-1920)*.

JOSÉ SIMÓN CABARGA: *Santander en la política del siglo XIX*.

FRANCISCO VÁZQUEZ GONZÁLEZ-QUEVEDO: *La Medicina en Cantabria*.

M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *D. Andrés Díaz de Venero y Leyra*.

FERMÍN SOJO LOMBA: *El Mariscal Mazarrasa* (en prensa).

MANUEL PEREDA DE LA REGUERA: *Liébana y Picos de Europa*.—Santander 1971.

VALENTIN SAINZ: *Historia de San Vicente de la Barquera* (en prensa).

FRANCISCO SÁEZ PICAZO: *Indice de la "Revista de Santander"*.

FRANCISCO SÁEZ PICAZO: *Indice de "Altamira"*.

INSTITUTO DE ARTE JUAN DE HERRERA

M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Documentos para la historia del arte en Cantabria*.—Santander, 1970.

JOSÉ SIMÓN CABARGA: *Biografía y obra de Casimiro Sainz* (en prensa).

MANUEL PEREDA DE LA REGUERA: *Notas para la historia del arte en Cantabria. 500 artífices de apellido topónimo de entidades montañesas* (en prensa).

M.^a DEL CARMEN GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Los antecesores de D. Pedro Velarde*.—Santander, 1970.

Catálogo de Exposiciones 1971.

Catálogo de Exposiciones 1972, Varios: El arte en Cantabria (en prensa).

INSTITUTO DE ETNOGRAFIA Y FOLKLORE

VARIOS AUTORES: *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore Hoyos Sainz*.—Santander, volúmenes I, II y III (IV en prensa).

JOSÉ CALDERÓN ESCALADA: *Camoo. Panorama histórico y etnográfico de un Valle*.—Santander, 1971.

TOMÁS MAZA SOLANO: *Disquisiciones y comentarios en torno al folklore español*.

JAVIER GONZÁLEZ RIANCHO: *La vivienda en el campo de la provincia de Santander*.

INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMO-PESQUEROS

RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY: *Capitanes de Cantabria.* Santander, 1970.
RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY: *La armada francesa en Santander.*
JUAN M. BUSTAMANTE BRINGAS: *La victoria de la Rochela.*
BENITO MADARIAGA DE LA CAMPA: *A. González de Linares.*

INSTITUTO DE CIENCIAS "TORRES QUEVEDO"

JOSÉ ANTONIO SAINZ-GONZÁLEZ DE OMEÑACA: *La meiosis del centeno triploide como prueba de la diploidización del tetraploide.*
MANUEL GUTIÉRREZ CORTINES: *Divagaciones nucleares.*
JULIO PICATOSTE PATIÑO: *Consideraciones ante la crisis de la medicina española actual.*
PEDRO CASADO: *Determinación de la materia grasa en la leche* (en prensa).

INSTITUTO CULTURAL DE CANTABRIA

Revista de poesía PEÑA LABRA. Publicación trimestral. Han aparecido cinco volúmenes.
RAÚL LIÓN VALDERRÁBANO: *La cría caballar en la provincia de Santander.*

VARIOS AUTORES

ACTOS DE CLAUSURA DEL CENTENARIO DE CONCHA ESPINA (1869-1969).— Santander, 1970.

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

La Institución Cultural de Cantabria se fundó en 1967 por iniciativa de la Excelentísima Diputación de Santander.

Esta Institución venía a recoger la vieja aspiración de fundar un organismo dedicado al estudio y tutela de los problemas culturales de la Montaña, idea que tuvo su mayor mantenedor en la figura de Don Marcelino Menéndez Pelayo.

Desde el mandato de su fundador, don Pedro de Escalante, esta Institución se ha venido dedicando, a través de los diversos Institutos, al estudio, desarrollo y difusión de todas aquellas especialidades que pueden interesar a la provincia de Santander.

COMPONENTES DE LA INSTITUCION

FUNDADOR: D. Pedro de Escalante y Huidobro †; PRESIDENTE: D. Rafael González Echegaray; VICEPRESIDENTE: D. Leandro

Valle; DIRECTOR: D. Miguel Angel García Guinea; SECRETARIO: D. Joaquín González Echegaray; CONSEJEROS: D. Jesús Colllado Soto, D. Jesús Acinas Bolívar, D. Julio del Arco Montesinos D. José Manuel Cabrales Alonso, D. José Antonio Cabrero y Torre Quevedo, D. Fernando Leal del Valle; CONSEJEROS DE NÚMERO: D. Ignacio Aguilera y Santiago, D. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega, D. José María de Cossío y Martínez Fortún, D. Gerardo Diego Cendoya, D. Fernando González-Camino y Aguirre, D. Rafael González Echegaray, D. Javier González Riancho, D. Manuel Gutiérrez Cortines, D. Tomás Maza Solano, D. Manuel Pereda de la Reina, D. Ciriaco Pérez Bustamante, D. Julio Picatoste y Patiño D. José Simón Cabarga, D. Francisco Ignacio de Cáceres; CONSEJEROS REPRESENTANTES: D. Fernando Calderón y G. de Rueda D. Manuel Carrión Irún, D. Benito Madariaga de la Campa, D. Leopoldo Rodríguez Alcalde.

Instituto de Literatura "JOSÉ M. PEREDA". DIRECTOR: D. Ignacio Aguilera y Santiago; CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Leopoldo Rodríguez Alcalde.

Instituto de Prehistoria y Arqueología "SAUTUOLA". DIRECTOR: D. Miguel Angel García Guinea; CONSEJERO REPRESENTANTE: Sin designar.

Instituto de Arte "JUAN DE HERRERA". DIRECTOR: D. Miguel Angel García Guinea; CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Manuel Carrión Irún.

Instituto de Etnografía y Folklore "HOYOS SAINZ". DIRECTOR: D. Joaquín González Echegaray; CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Benito Madariaga de la Campa.

Instituto de Estudios Marítimos y Pesqueros "JUAN DE LA COSA". DIRECTOR: D. Rafael González Echegaray; CONSEJERO REPRESENTANTE: Sin designar.

Centro de Estudios Montañeses. DIRECTOR: D. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega; CONSEJERO REPRESENTANTE: D. Fernando Calderón y G. de Rueda.

Instituto de Estudios Industriales, Económicos y de Ciencias "TORRES QUEVEDO". DIRECTOR: D. Manuel Noguerol Pérez; CONSEJERO REPRESENTANTE: Sin designar.

Institutos no constituidos:

Instituto de Estudios Sociológicos y Docentes.

Instituto de Estudios Agropecuarios.



SE TERMINO LA IMPRESION DE ESTE
LIBRO EL DIA TRES DE MARZO —FES-
TIVIDAD DE LOS SANTOS PATRONOS
DE LA CIUDAD DE SANTANDER— DEL AÑO DE
GRACIA DE MIL NOVECIENTOS SETENTA Y TRES.

