

ANA MARÍA MOJARRO

BAYO, Doctora en Historia por la Universidad de Huelva es Jefa de Unidad de Archivo y Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Huelva. Comenzó su carrera profesional en el Archivo Histórico Provincial de Huelva, publicando el *Inventario de la Dirección Provincial de Trabajo*. En 1995 presentó el *Inventario del Archivo del Puerto de Huelva*, donde inició su labor en 1989. Tras su informatización, colaboró en el *Catálogo de la Exposición del 125 Aniversario* de la institución y dirigió, en 2004, las *I Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios*. Acaba de publicar una *Guía del Archivo*, del que, actualmente, dirige la digitalización y catalogación de sus fondos fotográfico y de planos, así como redacta una guía para niños. En el plano de la investigación histórica, destacan: *Pequeña historia del Puerto de Huelva*, con cuatro ediciones, *Pequeña historia de la Ciudad de Huelva*, *Guía de Arquitectura de Huelva* y su Tesis de Licenciatura: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*, con dos ediciones. A su vez, ha colaborado en *El Puerto de Huelva: historia y territorio* y en *Los ferrocarriles en la provincia de Huelva: un recorrido por el pasado*. Su Tesis Doctoral, titulada *La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*, está en prensa.

Códigos JEL: N5 - N7 - O1

Resumen

Un hito importante en la Huelva del último tercio del siglo XIX lo constituyó la creación de la Junta de Obras del Puerto, institución de gran trascendencia para la ciudad y la provincia desde los puntos de vista económico, social y político. El contexto histórico no fue casual y coincidió con el auge minero en la provincia, durante la Revolución Industrial, propiciado por la inyección de capital extranjero. En esta tesitura, el avance de las infraestructuras portuarias tuvo un papel muy significativo por la importancia del transporte y las comunicaciones.

Los ingenieros portuarios tuvieron ante sí una ardua tarea: desde adecuar el río Odiel para la navegación hasta llevar a cabo todo tipo de obras portuarias. Con ello, se permitió al Puerto de Huelva estar a la altura de los más modernos de su época, por el enorme comercio que se desarrolló, sobre todo, con destacados puertos europeos.

Palabras clave: Puertos Ferrocarriles; Patrimonio industrial; Minería.

Abstract

An important landmark in the Huelva of the last third of the 19th Century was the creation of the Port Work Board, institution of great implications for the city and the province from the economic, social and political point of view.

The historical context was not a chance and it coincided with the mining summit in the province, faced with the industrial expansion, favoured by the arrived of foreign capital. In this state of things, the advance of the port infrastructures had a very meaning role because of the importance of the transport and the communications.

The port engineers had before them a hard task: from making suitable the Odiel River for the navigation to managing all kind of port works. With this, it was allowed Port of Huelva to be up to the most modern ports of its age, by the huge trade that it was developed, especially with outstanding european ports.

Key words: Ports; Railways; Industrial heritage; Mining.

Las infraestructuras del Puerto de Huelva durante la Restauración

Ana María Mojarro Bayo

Archivo y Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Huelva

1. Introducción

La creación de la Junta de Obras del Puerto de Huelva en 1873¹ se enmarca dentro de un acontecimiento muy preciso: la llegada de capital extranjero con la intención de explotar las minas ubicadas en la provincia. La temporalidad también es concreta, el desarrollo industrial que se lleva a cabo en el último tercio del siglo XIX y que provoca la demanda de una ingente cantidad de materias primas, que va a ser surtida por las entrañas de la tierra onubense². Un mineral será el protagonista de excepción, la pirita, tanto de hierro como ferrocobrizas, según la etapa concreta de la que hablemos.

Asimismo, hay que destacar que, años antes, un importante hito había marcado Huelva, sirviéndole de cimiento en todos los sucesos que acontecieron a continuación. Nos referimos a su nombramiento como capital de provincia a raíz del Decreto de 30 de noviembre de 1833³. Para esta designación, uno de los argumentos fundamentales que se utilizaron fue el siguiente:

“[...] puerto de mar, frecuentado de traficantes y buques marítimos por donde se exportan las producciones de esta parte de Andalucía y Extremadura y se introducen los artículos mercantiles de Levante y América, y por eso se obtiene

¹ Con este objetivo, concretamente, el día 8 de diciembre, en la calle Sixto Cámara de Huelva, actual Amado de Lázaro, se reunió un grupo de hombres con fuerte influencia política, económica y social en la provincia.

² Flores Caballero (1983)

³ Las dificultades en la elección de la capital de la provincia onubense son estudiadas en Cano García (1992), pp. 27-28.

[230]

un tribunal consular, y Administración Principal de Aduana, cuya habilitación para extrangería [sic] se espera⁴.

En el apartado de la minería, el Decreto de diciembre de 1868 de bases generales para la nueva legislación minera, al liberar completamente las inversiones en este sector, abrió las puertas al capital foráneo, que consiguió el control del potencial minero español, finalizando una etapa caracterizada por la existencia de multitud de obstáculos en el aparato legislativo. Como consecuencia, a lo largo del siglo XIX, España se convirtió en una de las zonas mineras más apreciadas del continente europeo. Además del mercurio, hubo tres metales que colaboraron en el auge de la minería española: el cobre, el plomo y el hierro. Con respecto al primero, sabemos que se consiguió en los depósitos de Riotinto⁵, el centro de producción cuprífera mundial antes de la explotación de los yacimientos de Malasia y Rhodesia; en cuanto al plomo, se obtuvo desde Huelva hasta Jaén y en la sierra de Cartagena; finalmente, el hierro se benefició profusamente en Vizcaya a partir de 1865. Pero, si bien España era el primer país de Europa en el aprovechamiento de los tres minerales citados, su producción siderúrgica representaba sólo un 10% de la belga y el 0,7 % de la inglesa⁶.

El momento político que se vivía era el de la Restauración, tras el Sexenio revolucionario y el corto período republicano. La multiplicidad de partidos no convenía para un buen funcionamiento del sistema ideado por Cánovas, verdadero artífice de todo el proceso político. Por consiguiente, se aglutinó en dos grandes grupos el entramado político –conservadores y liberales–, que debían colaborar al máximo para que funcionara toda la maquinaria que se ideaba poner en marcha.

Ilustración 1. Muelle del Estado en el Puerto de Huelva a mediados del siglo XIX



Fuente: Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva.

⁴ Gozávez Escobar (1982), p. 41.

⁵ Sobre este aspecto véase Ferrero Blanco (2000).

⁶ Vicens Vives (1987), p. 596.

En Huelva, reflejo del progreso político que se estaba produciendo a nivel nacional, se vivió el auge de una generación de políticos que contribuyeron a su desarrollo a raíz de la prosperidad económica existente, propiciada por la explotación y comercio de las minas en manos extranjeras. Sin duda, resulta clara la correlación entre el partido del gobierno y la composición del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva a lo largo de toda su historia, y estos años que estudiamos no son una excepción. Concretamente a finales del siglo XIX, el Partido Liberal ostentaba la supremacía, pero con la llegada del siglo XX cambió la realidad y entró en escena el Partido Conservador con fuerza. Años después, comenzó su declinar al perder a sus líderes carismáticos. Así las cosas, tras la fragmentación de los partidos turnistas tenemos una desvinculación progresiva de las clases medias del régimen de la Restauración, con el que no se identificaban. Finalmente, la Dictadura dio al traste con la institucionalización del juego de partidos.

Claramente, tampoco debemos olvidar en este terreno el ingente poder político, además de económico, de las compañías mineras⁷. Y buena muestra se encuentra en el Consejo de Administración del Puerto de Huelva, en el que se ven reflejados sus requerimientos. La potencia de las empresas mineras extranjeras tiene sus cimientos en la inyección de capitales, nuevas técnicas, avance de las comunicaciones y, por supuesto, fundamental y consecuencia de todo lo mencionado, en las influencias de que gozaban en el Gobierno español.

A fines del siglo XIX, en Huelva se produjo un enorme cambio, pues de núcleo fundamentalmente agrario fue poco a poco pasando a centro comercial de elevada importancia, aunque dominado por el capital foráneo. La población creció de manera espectacular, con la lógica anarquía urbana –hacinamiento y escasez de servicios médicos e higiénicos básicos– ante la insuficiente estructura urbana y, lo que es peor, con el consentimiento de los poderes públicos que no hicieron nada por solventar la situación. Ya en los años veinte se puede hablar de un avance en este sector.

Entrando en el tema que nos ocupa, tenemos que tener en cuenta la importancia de las obras de infraestructura en el Puerto de Huelva desde sus inicios, pues posibilitaron el desarrollo del tráfico y del comercio en la zona y que la entidad se situara en una destacada posición en el conjunto portuario español. Pues bien, existe una completa legislación sobre este aspecto, con la clara intención de normalizar todas sus fases, desde el inicio de los proyectos hasta que se recepcionan. Es fundamental analizar esta evolución porque va a permitir entender convenientemente el proceso constructivo que detallamos en los siguientes apartados⁸. En principio, se parte de la Ley de Puertos de 1880, que recoge que las competencias de los estudios y proyectos de obras en los puertos de interés general las ejercía el Ministerio de Fomento. Estos puertos los costeaba el Estado, y las obras se podían ejecutar por administración, por contrata o por medio de concesiones a empresas particulares, según la Ley General de Obras Públicas de 1877. De hecho, en el Reglamento General para la organiza-

⁷ Para profundizar en esta materia, véase el capítulo completo que le dedica Peña Guerrero (1998), pp. 249 y ss.

⁸ Mojarro Bayo (2008).

[232]

ción y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 1898 se legislaba ya sobre las obras de los puertos: redactar cada año el plan de actuación, realizar empréstitos con destino exclusivo a su ejecución, remitir los proyectos de obras formulados por el ingeniero director, celebrar subastas de materiales y obras y adquirir por concurso los materiales, herramientas y maquinarias con destino a éstas.

Ya en el siglo XX, comenzamos por la Real Orden de 28 de junio de 1901, por la que se produjo un avance significativo, con la autorización a las Juntas de Obras de la celebración y aprobación de subastas cuando los presupuestos no excedieran de 10.000 pesetas. Realmente, ya en el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de enero del mismo año se recoge que se podía extender esta facultad hasta 50.000 pesetas. No obstante, el Reglamento de 1903 era más permisivo en caso de que el proyecto estuviera aprobado y se contara con recursos. Asimismo, el Reglamento de 1922 accedía a que se acometieran obras que no se ajustaran a anteproyectos y planes aprobados por el Ministerio, pero con un presupuesto menor de 250.000 pesetas.

Por otra parte, fruto del desarrollo en los puertos, de la concienciación y responsabilidad que adquirió el Gobierno en este ámbito y para potenciar su construcción, se dictó el Real Decreto de 13 de marzo de 1903⁹. A consecuencia, se creó un servicio especial del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que coadyuvó a que los jefes de las zonas marítimas pusieran en marcha los preceptos recogidos en esta norma. A su vez, se trataba de fomentar la iniciativa particular, la de los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales con una serie de facilidades. Finalmente, se crearon tres divisiones de ingenieros, con la denominación de zonas marítimas: norte, sur y este. Su misión consistía en el estudio, ejecución, conservación e inspección de las obras de los puertos de interés general del Estado, así como de los provinciales y municipales, el dragado de los ríos y rías hasta donde fueran navegables, el balizamiento y el servicio de los faros.

Con el tiempo, un tema que comenzó a preocupar fue el de la agilización de las tareas burocráticas, lo que queda demostrado con la publicación de la Ley del Ministerio de Fomento de 16 de marzo de 1906¹⁰, que estableció unas reglas concretas de concurso en la adjudicación de obras a cargo de las Juntas de Puertos que favorecían la gestión. Y ya para terminar esta pequeña revisión en materia normativa de obras, nos detendremos en un hito interesante en su evolución, el Real Decreto de 18 de septiembre de 1922, que detallaba que la construcción y conservación de las obras de los puertos y su administración, régimen y policía se verificaría por acción y gestión directa del Estado o a través de las Juntas de Obras o de las Comisiones Administrativas¹¹.

⁹ *Gaceta de Madrid*, 02-07-1901 y 15-03-1903.

¹⁰ Archivo del Senado. Remisión para sanción regia del proyecto de ley de reglas de concurso para la adjudicación de obras a cargo de las Juntas de puertos (www.senado.es/historia/documentos_index.html): HIS-1113-55, legislatura 1905-1907, 3-3-1906.

¹¹ Estas Comisiones, que tenían el mismo carácter y modo de actuar que las Juntas de Obras, recibían del Estado, para acometer sus responsabilidades, subvenciones y auxilios con cargo a los créditos consignados en el presupuesto del Ministerio de Fomento. *Gaceta de Madrid*, 20-09-1922.

A continuación nos centraremos en el progreso de las infraestructuras portuarias desde los primeros años de creación de la Junta hasta el golpe de estado de Primo de Rivera, con el que se cierra el período de la Restauración. Este tema cobra una especial relevancia porque sin muelles, ni depósitos, tinglados, naves, etc, el movimiento comercial resulta prácticamente imposible.

2. Los años finales del Siglo XIX

No cabe duda de la evolución del diseño portuario a lo largo de la historia. Como ejemplo de interés en la construcción de muelles tenemos a los fenicios y cartagineses, mientras que los romanos, durante el Imperio, confrieron a sus zonas de servicios portuarios grandes superficies, almacenes, etc. Ya en la Edad Media, desaparecen prácticamente los puertos y en la Edad Moderna, con poco comercio marítimo, los escasos muelles existentes se limitaban al embarque y desembarque de mercancías y pasajeros. Es realmente a raíz del desarrollo comercial marítimo del siglo XIX, cuando los muelles necesitaron mejorar su estructura para adaptarse convenientemente al atraque directo de los barcos, mediante utillaje portuario y nuevas instalaciones¹². En todo ello tuvo mucho que decir la invención del vapor.

Antes de comenzar a detallar las obras portuarias durante la Restauración en Huelva, nos detendremos, en primer lugar, en la importancia del estuario del Odiel, en la costa suroeste de España¹³, desde épocas pasadas, por ser foco de atracción de navegantes y mercaderes de países lejanos, que buscaban los ricos yacimientos metalíferos de la sierra y la salida hacia el Mediterráneo: tartesios, fenicios, griegos, romanos... Y es esta misma riqueza la que contribuyó a la gestación de la Junta de Obras del Puerto de Huelva en el último tercio del siglo XIX. Hasta los años finales de ese mismo siglo, la institución portuaria, partiendo con escasos recursos, consiguió que el tráfico fluyera. Pero si bien esto es cierto, tenemos que acentuar todo el desarrollo administrativo previo, junto a las obras de encauzamiento y dragado del río Odiel para la perfecta navegación de los buques de gran porte que surcaban las aguas europeas. Los distintos directores de la institución que se alternaron aportaron sus conocimientos a la difícil tarea de llevar a cabo un proyecto de mejora del Puerto de Huelva, con los escasos medios técnicos y materiales existentes. En los primeros años hubo un gran trabajo en estudios batimétricos y dragados. Una descripción de la entrada al Puerto de Huelva, recogida en documentos del período, es la siguiente:

“[...] río de mareas con márgenes sumamente planas, cruzadas por numerosos caños y por las que se desborda el agua en todas las crecientes, con una barra móvil en demasia, y que afluyendo en su última región con el Tinto obligará a extender los trabajos a la región marítima del este; para trabajos que han de consistir principalmente si su resultado ha de ser duradero, en encauzamiento del lecho

¹² Viguera González y Peña Abinza (2000), p. 70.

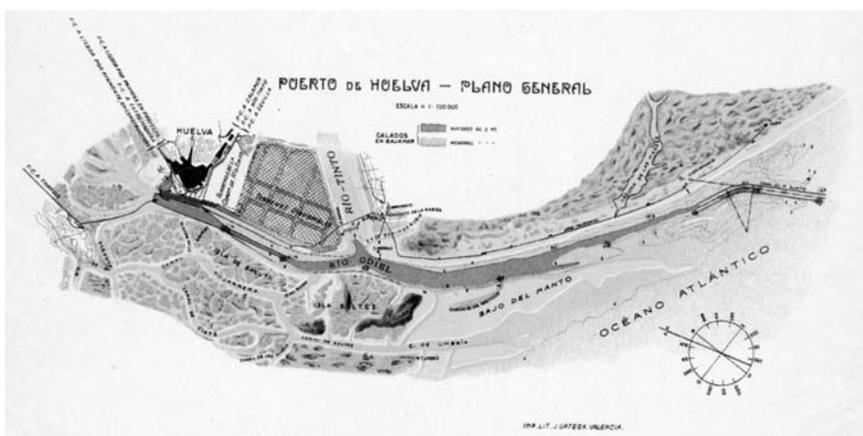
¹³ Sobre este marco natural un trabajo interesante es el de Borja Barrera (1999), pp. 49-54.

[234]

principalmente y cerramiento de algunos secundarios y que por consiguiente han de influir unos en otros [...] ¹⁴.

Como puede deducirse de esta cita, fue ardua la tarea que tuvieron ante sí los técnicos que trabajaron en las primeras décadas en el Puerto de Huelva. La misma bocana resultaba problemática, por lo que su estudio se hacía primordial como punto de partida para su desarrollo. Había que “encauzar el lecho del río” y, también, estaba por resolverse el tema de la canal de entrada, que, finalmente, sería la del Padre Santo, solución adoptada en los últimos años del siglo XIX, y que aún hoy sigue vigente, para el mejor acceso a las instalaciones portuarias onubenses.

Ilustración 2. Plano general del Puerto de Huelva a principios del siglo XX.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

En 1878, se formuló por el inspector general de Caminos y primer director del Puerto de Huelva, Carlos María Cortés, un proyecto de “Mejora del Puerto de Huelva”, que comprendía obras interiores, exteriores y de muelles¹⁵. Con las obras interiores pretendía obtener un cauce único, rectilíneo y de pendiente constante. En cuanto a las obras exteriores, proponía la apertura de una nueva boca de salida al mar, situada inmediatamente después de la Cascajera. También proyectaba la construcción de un muelle de 850 metros de longitud en la orilla izquierda.

¹⁴ Archivo del Puerto de Huelva (APH). Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 6-6-1874, libro 1.

¹⁵ Aprobado por Real Orden de 2 de abril de 1881. APH. *Memorias*, 1897-1898, pp. III-IV, leg. 2251 y Archivo Histórico Nacional (AHN). Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1883-1886. *Escrito de la Junta de Obras del Puerto de Huelva al director general de Obras Públicas*, 21-7-1883, leg. 15163-2.

Posteriormente, el 15 de noviembre de 1891, Luis María Moliní Ulibarri, sucesor de Cortés, formuló una propuesta de obras destinada a la mejora de la navegación del Puerto, ya que la aprobación general que recayó sobre su antecesor no llegó a ejecutarse. Comprendía también obras interiores y exteriores, aunque no justificaba la construcción de muelles. Con las obras interiores, Moliní pretendía hacer navegable el Puerto de Huelva a buques de 28 a 30 pies de calado mediante el dragado de la ría¹⁶. Para las obras exteriores de mejora de la barra se proyectaba la apertura, exclusivamente dragando, de una canal emplazada próximamente a la entrada navegable en estos años, la canal del Picacho, de mayor anchura y con una profundidad de seis metros. Finalmente, el proyecto de Moliní se elevó a la Dirección General de Obras Públicas a principios de 1893, que decidió que el inspector general Amado de Lázaro visitase la zona y emitiera un informe. Como consecuencia, a mediados de 1895 se solicitó del director una ampliación del proyecto en la que se recogieran los datos de los últimos sondeos practicados.

Una vez cesado Moliní en su cargo, en septiembre de 1895, se ordenó al nuevo director, Joaquín Rodríguez Leal, que cumpliera con lo prescrito por el inspector mencionado, y así se hizo¹⁷. La Real Orden aprobatoria que dio luz verde al proyecto de “Ampliación al general de mejora de la navegación”¹⁸ se promulgó el 26 de septiembre de 1896¹⁹. En lo referente a las obras exteriores, se acordó la conveniencia de adaptar nuevamente la antigua canal del Padre Santo²⁰. Los aterramientos en ésta se consideraban de menor cuantía; además, no existía ningún lugar de máxima acumulación de arenas²¹. En consecuencia, la economía en los dragados se encontraba justificada con la nueva solución y no cabía duda de las ventajas para la navegación, pues se acortaba el recorrido de los barcos en más de 2.000 metros²².

¹⁶ APH. *Memorias*, 1897-1898, p. 9, leg. 2251.

¹⁷ Alzolasuma (1901).

¹⁸ *Revista de Obras Públicas*, 1896, núm. 3, pp. 48-49.

¹⁹ La ciudad de Huelva estaba convencida de la gran importancia de la obra, como lo demuestra el que se le dedicara una calle a Amado de Lázaro por su labor. Díaz Hierro (1983), pp. 681-682.

²⁰ Véase Mojarro Bayo (2003), p. 86.

²¹ Archivo General de la Administración (AGA). Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Mejora de la Navegación”*: proyecto. Ingeniero director Joaquín Rodríguez Leal, 15-5-1896, leg. 1333 y *Gaceta de Madrid*, 14-10-1896.

²² Es interesante el artículo que le dedicó la prensa a la evolución del proyecto: “Mejora de la navegación”. *La Provincia*, 10 al 24-11-1896.

[236]

Ilustración 3. Tren de dragado del Puerto de Huelva a principios del siglo XX.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

Con respecto a los dragados en el interior de la ría, Rodríguez Leal, aunque admitió la idea principal del proyecto de Molini, rebajó la importancia de las obras por razones económicas; otras modificaciones consistieron en depositar en las márgenes los productos de dragados, en vez de en el mar, y hacer estos dragados con independencia de los de la barra, dedicando a ello un tren de dragados. En un principio, estas obras interiores se aplazaron y, posteriormente, con el fin de aprovechar la draga-remolcador *Odiel*, que no dio resultado en la barra, se redactó un presupuesto parcial para dragar entre el muelle de Río Tinto y el muelle Sur. Un segundo presupuesto parcial radicó en el dragado de la zona de emplazamiento del muelle Norte y alrededores y en la construcción del vaciadero correspondiente al norte del espigón llamado Zafra, aprobado entre 1899 y 1901²³.

Pues bien, entrando de lleno en el estudio de las primeras construcciones, sabemos que para que se desarrollen las funciones de un puerto tienen que existir unas características naturales básicas, y en caso contrario hay que construirlas para adaptar el medio a las necesidades portuarias. Lo primero que se debe tener en cuenta a la hora de llevar a cabo una obra en un puerto es que exista agua suficiente para que se lleven a efecto las operaciones necesarias. Cuando esta particularidad no se cumple, como en el caso de Huelva, se recurre al dragado, o sea, a extraer las arenas o cualquier tipo de material existente en el fondo, transportarlo y ver-

²³ APH. *Memorias*, 1904-1913, pp. 125-127, leg. 2251 y Becerra Fernández (1930), pp. 93-94. Véase además *Revista de Obras Públicas*, 1905, núm. 1563, pp. 641-644 y 1905, núm. 1568, pp. 703-706.

terlo en unos vaciaderos hasta conseguir el calado necesario. Los productos del dragado se suelen aprovechar para rellenar superficies marinas que darán lugar a terraplenes²⁴. Por otra parte, conviene no olvidar que las técnicas de construcción, las actividades de carga y descarga y el transporte terrestre en los puertos se vieron revolucionados por la utilización de la máquina de vapor, uniéndose y complementándose a los avances producidos en el transporte marítimo para la propulsión de los buques.

En este contexto, tenemos que reconocer que, en los primeros años de creación de la Junta de Obras, las instalaciones portuarias no eran nada modernas, sino más bien heredadas del pasado, mientras que la vida del puerto era casi inexistente. Las grandes empresas extranjeras, al llegar, levantaron las infraestructuras que necesitaban para promover el comercio del mineral que explotaban en la sierra onubense. De este modo, el Puerto de Huelva comenzó, lentamente, a despertar de su letargo de años y a solicitar del gobierno central el capital necesario que, junto a las tarifas de explotación, permitiera la construcción de un puerto estatal.

De hecho, el Puerto de Huelva contaba en 1873 sólo con un frágil muelle, que permitía un reducido tráfico, cuyas obras comenzaron en 1848 y finalizaron en enero de 1850²⁵. Con el tiempo, el Puerto de Huelva construyó un muelle para aquellas entidades, sobre todo mineras, que no tenían los recursos económicos suficientes para costearse pantalanes propios en los que poder atracar los barcos para exportar sus mercancías. En definitiva, Huelva se modernizó, apoyada en la institución portuaria que hizo posible la movilización de capitales, capaz de transformar la economía provincial. Por consiguiente, el 30 de diciembre de 1881 se redactó un proyecto de “Muelle provisional y zona avanzada de terraplén”, aprobado al año siguiente. Consistía la disposición de este muelle, que se denominó muelle Sur, en una plataforma o cabeza, enlazada con el terraplén y zona de servicio por un viaducto de acceso curvo de 224 metros. El proyecto era necesario, dado el estado del Puerto, lo que se reitera en gran cantidad de escritos:

“Este Puerto cuyo fondeadero es excelente, se encuentra en las peores condiciones, para la carga y la descarga de los buques pues el tendido de sus orillas los obliga á estacionarse á medio kilómetro de la carretera que rodea la población, y limita la ría por esta parte”²⁶.

La construcción del muelle no resultó fácil por los hundimientos que se produjeron y, finalizada la primera parte, se instaló una caseta oficina en el ángulo

²⁴ Pita Carpenter (2002), pp. 62-68. Es un artículo bastante ilustrativo y pedagógico para conocer a grandes rasgos las obras que necesita un puerto.

²⁵ *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España*. Imprenta Nacional, 1856 (edición facsímil, Ministerio de Fomento, Madrid, 2001), p. 101.

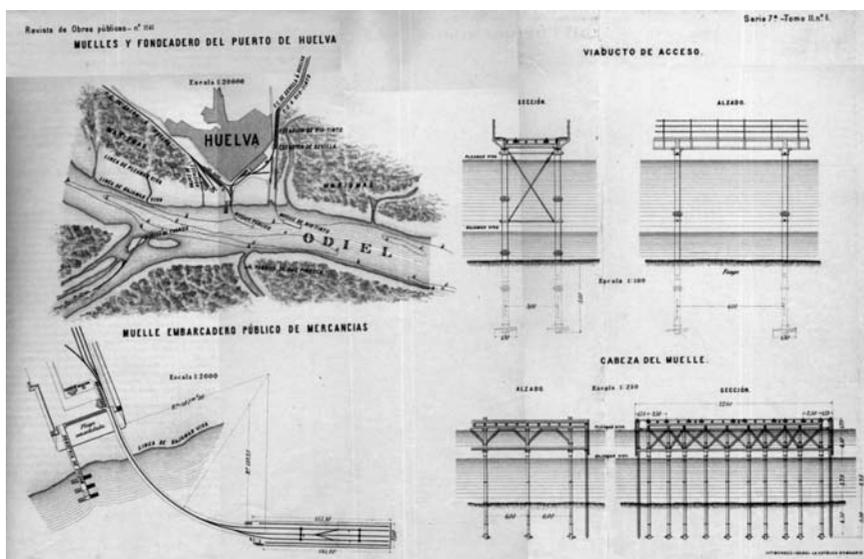
²⁶ AHN. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1881-1887. Expediente de Obras “Construcción de una zona avanzada de terraplén y muelle provisional de hierro”: informe del Ingeniero jefe de la provincia, 8-4-1882, leg. 15163-3.

[238]

norte para el control de la explotación y la estación telefónica, propuesta aprobada por Real Orden de 9 de septiembre de 1890. El texto que seguidamente se inserta justifica esta obra, a la vez que informa del área comercial de influencia con la que conectaba el Puerto:

“[...] El embarcadero, considerado en su conjunto como compuesto del muelle o estacada y de la zona de servicio, y dadas las indispensables necesidades de la explotación, el buen orden de éstas y las previsiones del Reglamento para su uso exige la existencia de una pequeña oficina en la cabeza del muelle destinada a albergar a los empleados encargados de la entrega y recepción de las mercancías de los buques, del Jefe que ha de dirigir el servicio general, el turno y atraque, que ha de vigilar las cuatro grúas y ha de pedir el material móvil que en cada caso sea requerido, según las necesidades de los transbordos y según el punto de procedencia o destino de las mercancías, dirigiendo además todas las maniobras, sea que provengan o se destinen aquellas a las estaciones de Extremadura o Sevilla o a la población de Huelva [...]”²⁷.

Ilustración 4. Plano de situación y detalles del muelle Sur.



Fuente: Revista de Obras Públicas, 1897, nº 1141.

A partir de diciembre de 1888 comenzó la explotación del muelle de hierro o muelle Sur, no con un tranvía como se había proyectado, sino con locomotoras *ténder* de 18 toneladas de peso y trenes de vagones. Ante las necesidades que

²⁷ AGA. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. Expediente de Obras “Una caseta-oficina en la cabeza del muelle de hierro, embarcadero de mercancías”: memoria del proyecto. Ingeniero director facultativo Luis M^o Moliní, 2-11-1888, leg. 1130.

iban surgiendo, hubo ampliaciones hasta dejar la plataforma en las dimensiones de 155,10 metros de longitud y 27,60 metros de ancho en 1893, que permitía atracar cuatro buques a la vez –en vez de los dos del principio–. El complemento adecuado, la propuesta de distribución de la zona de servicio del muelle Sur, se aprobó el 17 de enero de 1888. En un documento de finales del siglo XIX se describe el entorno de esta infraestructura portuaria con las siguientes palabras:

“Hay un espacioso paseo con jardines laterales que conducen á el muelle también provisional de madera que está dedicado al servicio de embarque y desembarque para los buques surtos en la ría y para los botes, falúas y vaporcitos que conducen viajeros [sic] á Palos, Moguer, La Rábida, Isla Saltés, Aljaraque y Corrales, éste último embarcadero para la línea férrea de Tharsis al Odiel. Por este mismo muelle se hace también el servicio de los baños flotantes en verano”²⁸.

Ahora bien, para el transbordo de mercancías de los vagones al barco y viceversa se contaba con ocho grúas de vapor, cuatro a cada lado, situadas sobre dos vías de 2,50 metros de ancho, de modo que podían servir a los cuatro buques con dos grúas para cada uno. Todas correspondían al mismo tipo, de cuatro toneladas de potencia, y alcanzaban 7,50 metros de distancia de sus ejes. También el muelle contaba con dos locomotoras *ténder* de vía normal, con mecanismos del sistema *walschaert* exteriores. La longitud total de la máquina ascendía a 6,42 metros y el esfuerzo de tracción a 3.000 kilogramos.

El muelle de hierro, como el de la Cabilla, del que se hablará a continuación, se explotaba directamente por la Junta de Obras, con arreglo al Reglamento aprobado por Real Orden de 7 de diciembre de 1888²⁹. El tráfico consistía, principalmente, en minerales que venían en cajas por la línea férrea de Zafra a Huelva, en vinos procedentes de la línea de Sevilla a Huelva y en mercancías generales. Predominaban los minerales, que realmente sostenían el comercio durante todo el año; seguían en importancia los vinos, desde noviembre a mayo en grandes partidas, que llenaban todos los terraplenes del Dique y la estación de Sevilla; y, por último, los cereales, carbones y demás mercancías, con gran aumento en estos últimos años, sobre todo tras la ampliación del muelle. En enero de 1927 se terminó su explotación, comenzándose a demoler para construir el nuevo muelle de fábrica, que se detallará en páginas siguientes.

Por otra parte, desde antaño existían en las inmediaciones de la Aduana unos esteros o cabillas, prolongaciones del caño del Dique de la Cabilla, que entonces comunicaba con el de las Metas, y que servían para la construcción de embarcaciones de madera. Una vez que se cegó la entrada de los citados caños por la actividad del muelle embarcadero de Río Tinto, se abrió por esta Compañía un cauce en una anchura de 22 metros. Hasta el año 1883 se descargaban las embarcaciones menores en las playas mismas de los caños o cabillas del Dique y en un ligero

²⁸ Rodríguez (1997).

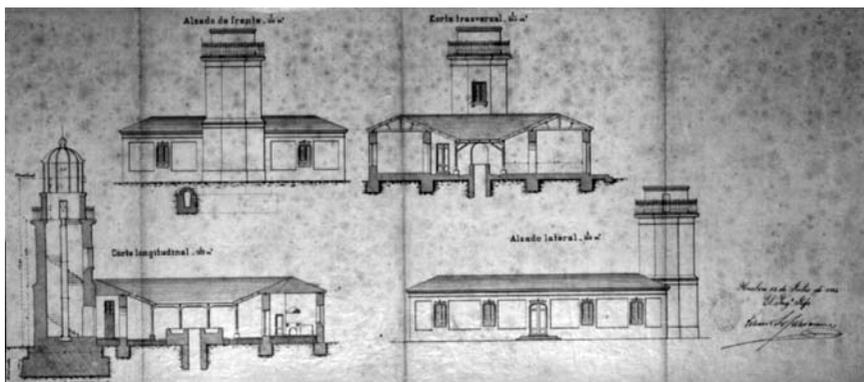
²⁹ AHN. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1888-1890. *Reglamento para la explotación, servicio y uso del muelle de hierro, embarcadero de mercancías*, 25-7-1888, leg. 15164-2.

[240]

muelle formado por unos cuantos pilotes y un piso de tablonés, única construcción auxiliar que por entonces existía. Pero el crecimiento del tráfico hizo necesario que la Junta de Obras habilitase un muelle para servirlo, por lo que se formuló un proyecto para su construcción en prolongación del existente.

El muelle del Dique³⁰ estaba situado al final del caño de este nombre y quedaba completamente en seco en la bajamar, prestando servicio en el tiempo de la pleamar y sólo a partir del momento en que los barcos encontraban “tirante de agua suficiente” para llegar a atracar al muelle. Por este caño y su muelle tenía lugar, en estos años, el trasbordo de todas los productos que entraban y salían del Puerto de Huelva por la corriente de tráfico local, cualquiera que fuera el porte de los barcos que navegaban, ya que eran barqueadas desde el fondeadero y canal de la ría, llegando a mover algún año más de 60.000 toneladas; pero “causando pena la manera molesta, difícil y costosa con la que se hacen las operaciones componentes del transbordo en el único muelle que existe en el Puerto”. El transporte de mercancías se hacía en carros, por carretera o en vagones de las líneas de Zafra a Huelva (ZH) y Sevilla a Huelva, perteneciente a MZA, a las que estaba unido el muelle³¹.

Ilustración 5. Plano del faro de Picacho, 1884.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

En otro orden de cosas, no queremos tampoco olvidarnos de los faros en el puerto de Huelva en estos años que estudiamos. En 1842, bajo la regencia de Espartero, se creó una Comisión de Faros con el cometido de redactar un sistema que mejorase y uniformase los faros del litoral, introduciendo los adelantos técni-

³⁰ El *Reglamento para servicio* de este muelle se recoge en la sesión del Consejo de Administración de 12 de febrero de 1884 y en la del 11 de junio del mismo año se aprobó con añadidos. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, libro 8.

³¹ APH. *Memorias*, 1904-1913, p. 269, leg. 2251.

cos experimentados ya en otros países. A consecuencia, conocemos que en 1844 el jefe político de Huelva tramitó la petición para el establecimiento de dos luces en la embocadura de la ría que facilitasen la entrada a la misma de los buques procedentes de mar abierto. Aun sin fondos, la Comisión de Faros autorizó su construcción, que tenía que costear la Diputación Provincial. Finalmente, por Real Orden de 13 de mayo de 1884 se señaló la obra de un faro de 2º orden en la desembocadura de la ría de Huelva, el faro del Picacho³². Destaca la solicitud de la Junta de Obras del Puerto de Huelva de que se instalara en La Rábida, en el monumento que se levantó en conmemoración del IV Centenario, mientras que para habilitar a los dos torreros se propuso el convento próximo. Pero el planteamiento no tuvo el efecto esperado, por la angostura del hueco interior del monumento para subir los torreros y la distancia a la embocadura.

Sin duda, un complemento indispensable en la explotación del muelle de hierro y el balizamiento lo constituía el servicio telefónico. En principio, sólo se estableció para comunicar las oficinas de la Dirección facultativa con la caseta de servicio del muelle. Asimismo, acordado el balizamiento por boyas luminosas desde la barra hasta Huelva, era indispensable la comunicación telefónica para conocer en cada momento las alteraciones que se advertían en el balizamiento; y así, en marzo de 1891 se elevó a la Superioridad el proyecto de construcción de una línea telefónica de Huelva a la barra, aprobado pocos meses después³³. El servicio de vigía de la barra representaba uno de los más importantes del Puerto, ya que prestaba una excelente asistencia al comercio y a la navegación y era de gran ayuda en casos de varada.

Así las cosas, tal como se desprende de las afirmaciones que anteceden, la institución portuaria crecía en todas las vertientes necesarias, por lo que el balizamiento y la seguridad, en general, se convirtieron en cuestiones que preocuparon bastante a las autoridades, que mejoraron progresivamente las técnicas. También colaboraron en el progreso de las comunicaciones en toda la zona de servicio, que era bien amplia, y que favoreció la solución de problemas que se detectaban en cualquier punto desde la entrada de la barra hasta la zona de muelles y oficinas. Todo ello en aras de un mayor desarrollo del comercio, que constituía el fin último del movimiento portuario.

3. Las dos primeras décadas del siglo XX

El Puerto de Huelva, a principios del siglo XX, avanza sin lugar a dudas ante el continuo crecimiento del tráfico. Por ello, asistimos a una etapa nueva de desarro-

³² APH. Expediente de Obras “Faro de 2º orden en la desembocadura de la barra del Puerto de Huelva”. Ingeniero Eduardo López Navarro, 1884, leg. 151.

³³ AGA. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Instalación de una línea telefónica del Puerto a la Barra de Huelva”*: proyecto. Ingeniero director Luis Mº Molini, 14-3-1891, leg. 1131.

[242]

llo de sus infraestructuras. Con las existentes hasta el momento se había comprobado que no era suficiente y había que proyectar nuevos elementos para estar a la altura de los tiempos. El artífice de esta fase de auge constructivo que alcanzará su esplendor en los años veinte fue el ingeniero director Francisco Montenegro, que tomó posesión de su cargo en 1902.

Todo lo que a continuación vamos a analizar va a afianzar las palabras de Aguiló Alonso cuando afirma que “los puertos son realidades en permanente proceso de transformación, determinado tanto por el crecimiento del tráfico como por los cambios de los barcos, a su vez obligados a satisfacer las cambiantes exigencias del transporte [...] de forma que los puertos siempre están en obras [...]”³⁴.

En verdad, el progreso de la minería trajo consigo la necesidad de ampliar las infraestructuras portuarias onubenses. El antiguo muelle del Dique y el muelle Sur no cubrían toda la demanda existente a finales del siglo XIX. En 1904, esta situación se hizo más difícil, desembocando en un proyecto de mejora del Dique y de su zona de servicio³⁵, por una parte y, por otra, en la construcción del muelle Norte y Depósitos de minerales. Concretamente, en septiembre de 1903 fue aprobado el proyecto general de “Muelles embarcaderos, replanteo del tramo norte”, firmado por Francisco Montenegro, basado en una propuesta primitiva del anterior director, Rodríguez Leal. Finalmente, el 16 de julio de 1908 se inauguró al tráfico con atraque en los dos lados del muelle, pudiendo llegar a la plataforma cuatro vapores, para cada uno de los cuáles había dos grúas eléctricas de cinco toneladas de potencia.

Asimismo, el muelle Norte estaba unido por medio de vías férreas a las estaciones de los ferrocarriles de ZH y MZA, para cuyo servicio se construyeron parrillas de vías que servían para reunir y clasificar el material móvil. También enlazaba con unos depósitos de minerales –de los que hablaremos a continuación–, situados en un terraplén inmediato al muelle y dotados de cuatro grúas eléctricas de pórtico. Los minerales se conducían en vagones plataformas, que soportaban tres cajas de hierro cada uno, las cuales eran transportadas por las grúas a los buques, donde se hacían girar para que volcaran en la bodega, volviéndolas nuevamente sobre la plataforma del vagón.

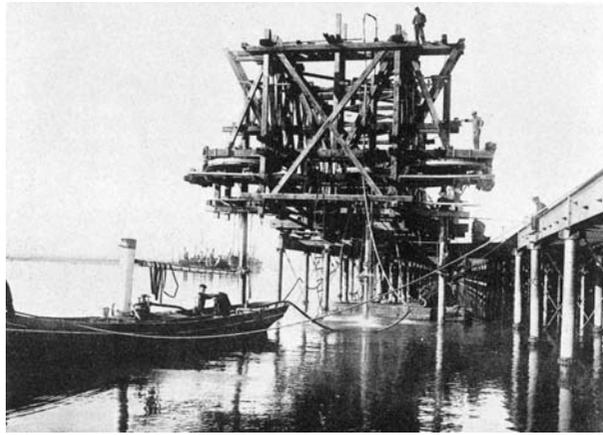
Con respecto al sistema de explotación, sabemos que se realizaba directamente por la Junta, pues la forma del muelle en espigón impedía el acceso de los usuarios. En trenes se cargaban las mercancías desde los tinglados y depósitos, transportándolas hasta el costado de los buques y transbordándolas a éstos con las grúas o viceversa. La longitud de vías férreas, que pertenecía a la zona de servicio de este muelle y sus depósitos, superaba los 20 km³⁶.

³⁴ Aguiló Alonso (2004), pp. 15 y ss.

³⁵ La Cámara de Comercio apoyó con fuerza esta propuesta. ACCIN. Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 29 de enero de 1905, pp. 8-9, leg. 31.

³⁶ Mojarro Bayo (2007), pp. 449-450.

Ilustración 6. Muelle Norte en construcción.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

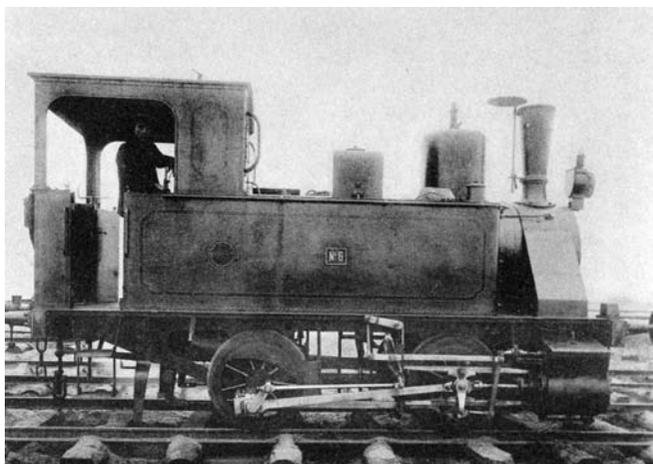
Las dos primeras locomotoras que se adquirieron para el muelle Norte provenían de la casa *Cockeril* de Bélgica y alcanzaron ambas un coste de 50.000 pesetas, extendiéndose su tramitación entre 1888 y 1890. Por otra parte, la locomotora número 3 se construyó en 1902 por la sociedad alemana *Orenstein and Koppel* por 39.875 pesetas. Posteriormente, el 28 de marzo de 1905 se suscribió el proyecto para la adquisición de la locomotora número 4, aceptándose la proposición de *A. Borsig* de Berlín. De la misma manera, por autorización de la Dirección General de Obras Públicas de 29 de marzo de 1906, se sacaron a concurso las locomotoras números 5 y 6, adjudicadas a *D. E. Mode*. Pero aún no estaba el servicio cubierto, por lo que se adquirieron cuatro máquinas más –números 7, 8, 9 y 10–, aprobadas en 1908 y suministradas por la *Sociedad Española de Material*³⁷.

En cuanto a los mencionados depósitos de minerales, destacaremos que se recogían dentro del anteproyecto de distribución global de la zona aprobado por Real Orden de 6 de octubre de 1905, y el 31 de marzo de 1908 se redactó el proyecto. Su extensión superficial alcanzaba 125.000 m² y su disposición se reducía a una serie de seis fajas de terreno de 20 metros de ancho, entarimadas y alternadas con otras tantas fajas ocupadas por vías férreas, por las cuales circulaban los trenes y las grúas. Los depósitos estaban divididos en 36 secciones, con una longitud aproximada de un tren de diez vagones cada una, y separadas por calles de dos metros de ancho. En cada uno de estos depósitos se podían almacenar de 8.000 a 10.000 toneladas de mineral, y existía una zona especial, en la parte sur, destinada a minerales de hierro, resultando una capacidad total de 400.000 toneladas, aproximadamente. En suma, la longitud de vías de estos depósitos, teniendo en cuenta las de enlace con las estaciones, alcanzaba los 23 km.

³⁷ A.P.H. *Memorias*, 1904-1913, pp. 33 y ss., leg. 2251.

[244]

Ilustración 7. Locomotora a vapor nº 6.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

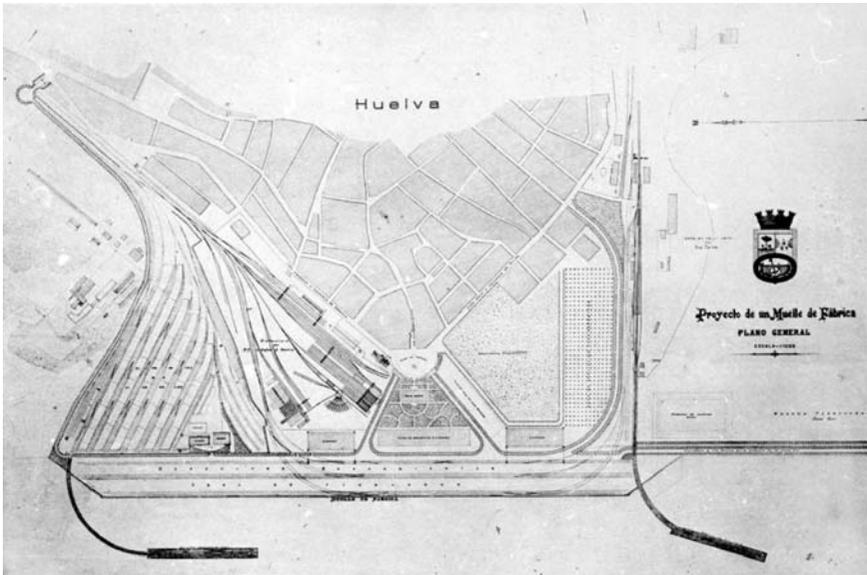
Para hacer la conexión definitiva de las vías de los depósitos con las estaciones y el muelle Norte, se presentó una propuesta que se reformó posteriormente. Consistía en la construcción de dos grandes parrillas de clasificación y entrega de vagones, a ambos lados de los depósitos, para los trenes procedentes de las estaciones de la línea de Zafra al norte, y de la de Sevilla al sur, y las vías de unión de ambas parrillas de los depósitos y del muelle con las estaciones. En la documentación de la época se describe y valora el conjunto del muelle y su zona de depósitos, que constituían:

“[...] una de las mayores instalaciones del mundo y desde luego de las más perfectas para un tonelaje elevado [...]. De estos depósitos se ha designado una parte situada al N de las cocheras de locomotoras de Z-H [...] para depósitos de la C° de Peña de Hierro sin perjuicio de mayor extensión en lo sucesivo si fuese necesario [...]. Hoy se cuenta con 120 vagones de 15 toneladas, 72 vagones de 10 toneladas, (estos para el muelle S ó antiguo), 6 locomotoras en servicio, y 4 más que se recibirán inmediatamente. Además 2 básculas en la zona antigua, y otras 2 en la de los nuevos depósitos que ya están cargadas hace tiempo”³⁸.

Una vez levantado el muelle Norte, dedicado a los minerales, cambió la organización del Puerto, pues el muelle Sur se destinó al trasvase de mercancías generales y a pequeñas partidas de mineral. Con el tiempo y el deterioro del muelle Sur, el Puerto llegó a ofertar una buena infraestructura para minerales, pero resultaba deficiente en instalaciones para tráfico general, por lo que la siguiente gran construcción, que se demoró bastante por los grandes avatares del momento, resultó ser el muelle de Levante, que se llevó a cabo durante la Dictadura de Primo de Rivera.

³⁸ A.F.R.T. Peña del Hierro. *Nota sobre el Puerto de Huelva*. José Albelda y Albert, 22-8-1908, leg. 113.

Ilustración 8. Plano del proyecto del Muelle de fábrica.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

Lógicamente, el desarrollo de nuevos muelles propició que la zona de servicio portuaria evolucionara también con otras construcciones, entre las que destacaron la Casa del Vigía de la Barra, las Cocheras de locomotoras y el Almacén de las Obras, a la vez que con significativas conexiones ferroviarias de los muelles con las principales estaciones, con modernas grúas y, por supuesto, con inversiones en grandes obras de dragado –ante la necesidad que siempre ha existido en esta zona de la geografía española, por los aterramientos que se producen–. Con éstas, además de la limpieza de los fondos marinos, se consiguió ganar al mar gran cantidad de hectáreas de tierra, que sirvieron para ampliar los terrenos del Puerto y, con el tiempo, de la ciudad, a través de avenidas, parques, zonas de viviendas y recreo, etc.

A fines de la primera década del siglo XX, en el Puerto de Huelva, el muelle provisional existente para el tráfico de mercancía general estaba bastante deteriorado, y para que quedara en condiciones de cumplir con las necesidades del tráfico en esos años había que reformarlo, con un coste de gran envergadura, pero no por ello se conseguiría aumentar el calado. Se buscaba un muelle de costa para acabar con el sistema de explotación existente que estaba anticuado, a la vez que se apostaba por una infraestructura permanente, lo que suponía una cuantiosa inversión.

De hecho, el director, Francisco Montenegro, apoyaba firmemente la obra, pues presuponía que la institución no siempre se dedicaría a exportar minerales, sino que algún día habría un cambio, y para ello había que prepararse. Sobre la cons-

[246]

trucción del muelle definitivo³⁹ hubo multitud de voces que apoyaron al director, por lo que significaba para el fomento y avance del *hinterland* portuario onubense⁴⁰. Muchos fueron los estudios y asesoramientos que el director del Puerto de Huelva llevó a cabo, desde su entrada en el cargo, para propulsar la construcción del muelle de fábrica o muelle de Levante, de enorme importancia y favorable acogida, como se desprende de su aparición en la prensa y en prestigiosas revistas técnicas⁴¹. También la sociedad onubense estuvo en todo momento a favor de este progreso.

Así las cosas, el proyecto de un muelle de fábrica se remitió a la Junta el 12 de junio de 1912, fecha en la que comenzó su tramitación oficial⁴². El presupuesto ascendía a 6.945.925,85 pesetas. A pesar de todas las dificultades que se presentaron, Montenegro se implicó completamente en la tramitación del proyecto y recurrió a cuantos medios pudieran agilizar el proceso, llegando por fin la noticia de la firma de la Real Orden de 28 de noviembre de 1914, que aprobaba la propuesta⁴³. La información se conoció, entre otros medios, por la *Revista de Obras Públicas*, donde se exaltaba la figura de Montenegro “por su competencia científica nada común, su clara inteligencia y su laboriosidad verdaderamente ejemplar”⁴⁴. No obstante, aunque se consiguió el permiso faltaba el capital. Pero todo quedó prácticamente paralizado a consecuencia de la Primera Guerra Mundial: se redujeron los ingresos del puerto a menos de la mitad y se imposibilitó la emisión de un empréstito proyectado. Finalmente, para la construcción de este muelle se tuvo que buscar otra oportunidad, que vendría con los años veinte, coincidentes en su mayoría con la Dictadura de Primo de Rivera.

³⁹ Para conocer con más detalle los inicios de la gestión del proyecto del muelle definitivo, véase Mojarro Bayo (2002), pp. 89-117 y (2003), pp. 95 y ss.

⁴⁰ La Cámara de Comercio de Huelva fue uno de los organismos que más apoyó el proyecto de muelles definitivos por la enorme importancia del puerto: “el gran movimiento que producen la importación y exportación vienen exigiendo amplios muelles de carácter definitivo para satisfacer un tráfico que no le es dable cumplir a los muelles provisionales”. ACCIN. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 31 de enero de 1904*, pp. 6-8, leg. 31.

⁴¹ *La Justicia*, 8 y 29-3-1913; *Heraldo de Huelva*, 29-3-1913; *Diario de Huelva*, 4/7-4-1913; *La Provincia*, 4-4 y 27-6-1913; *Figaro* (Sevilla), 9-4-1913 y *El Intercambio*, 30-9-1913. Destaca, por su amplia difusión, Montenegro y Calle (1911 y 1912).

⁴² AGA. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Muelle de Fábrica”*: proyecto. Ingeniero director Francisco Montenegro y Calle, 4-10-1911, libro 185.

⁴³ *Diario de Huelva* y *La Provincia*, 1-12-1914.

⁴⁴ *Revista de Obras Públicas*, 1914, núm. 2047, pp. 540-544.

Ilustración 9. Muelle del Dique de la Pescadería.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

A continuación, detallaremos los cinco nuevos muelles de mareas que se construyeron en el Puerto de Huelva durante la segunda década del siglo XX, desde el muelle de Río Tinto hasta La Rábida: el primero, el más cercano al muelle de Río Tinto, para servicio de Pescadería e industrias anejas; otro situado en las proximidades de la antigua fábrica de gas, y destinado al servicio de boyas; el tercero llamado de inflamables, cercano a la factoría de CAMPSA, para el suministro de barcos pesqueros; por último, el cuarto y el quinto ponían en comunicación Huelva y los lugares colombinos, enlazando la capital con Palos y Moguer –ubicados en la Punta del Sebo y al pie del convento de La Rábida, respectivamente⁴⁵.

En otro orden de cosas, no podemos olvidar que los dragados siempre han estado presentes en la historia de la entidad portuaria onubense. Precisamente, el 12 de mayo de 1902 se formuló el proyecto de adquisición del material necesario para los dragados del interior de la ría por el nuevo director, que sufrió algunas modificaciones. Para valorar la importancia de la porción de la obra que se iba a ejecutar, el 10 de noviembre de 1903 se redactó un tercer presupuesto parcial de dragados –los dos anteriores se han analizado en el epígrafe anterior– desde la zona inmediata al muelle Norte, en construcción, hasta el límite norte del emplazamiento de los dragados, aprobado en 1904.

⁴⁵ El 14 de julio de 1917 inauguró el gobernador civil de la provincia dos muelles de marea y el primer trozo de una vía férrea y de una carretera que constituían parte del proyecto general de “Vías de servicio de la zona sur del puerto”. Montenegro y Calle (1917), p. 462.

[248]

Con depósitos procedentes de los dragados realizados en 1906 se terminaron las obras de los vaciaderos Norte y Sur. El Norte se ubicaba en el espacio de marisma que existía desde la zona de la estación de la línea de Zafrá hasta el norte del terreno donde se construía el muelle Norte; y el vaciadero Sur estaba constituido por un muro que cerraba el espacio comprendido entre el muelle Sur y el estero del Dique de la Cabilla. Una vez llenos los vaciaderos Norte y Sur, éstos estuvieron en condiciones de ser aprovechados para las instalaciones del Puerto. Para cada vaciadero se hizo un proyecto: “Terraplén y murete del vaciadero Norte” y “Terraplén y murete del vaciadero Sur”, aprobados en 1904 y 1907, respectivamente.

Posteriormente, se procedió a redactar el proyecto de “Vaciadero para los dragados del interior de la ría”, sancionado en 1909, con la finalidad de que los productos que se extrajesen de los fondos en gran escala pudieran ser depositados en la margen izquierda de la ría. Completado el relleno de la zona comprendida entre los dos muelles más distantes en estos años en la margen izquierda, el muelle Norte y el de la *Compañía de Río Tinto*, había que preparar el nuevo vaciadero, al norte o al sur de la zona de los muelles. Finalmente, se decidió la zona sur y las obras comenzaron en julio de 1909, y en 1912 se tenían ya terraplenados 2.500 metros de la avenida que unía el muelle de la *Compañía de Río Tinto* con la Punta del Sebo.

En cuanto a los dragados en el exterior, el aumento paulatino del tráfico exigía una obra más amplia, por lo que se redactó una nueva proposición en julio de 1907. La zona a dragar que se proponía en el proyecto primitivo, el formulado por Moliní, hubo que modificarla. Tras los muelles se encontraba la canal, hasta el bajo de la Ballena, con 100 metros de anchura, tal como se ideó en un principio. Los dragados de esta parte de la ría, hasta la sonda de 5 metros en bajamar, llegaron a ser sumamente necesarios para proporcionar fondeadero al gran número de buques que se reunía, pasando a veces de 50. Estos buques alineados formaban, a cada lado de la canal, una fila que se extendía hasta la confluencia del Tinto, y como no era posible mantenerlos paralelos a dicha canal por los vientos y corrientes, había que anclarlos a cierta distancia de ésta a fin de que no interceptasen el paso. Ya desde fines de 1910, se obtuvo un calado de seis metros en toda su longitud y se continuó con la ampliación para obtener un ancho uniforme de 250 metros, hasta el 31 de agosto de 1915, año en que terminó la obra. A continuación comenzaron los trabajos de mantenimiento⁴⁶.

Al final, el resultado de estos dragados verificados en el Odiel fue una extensa zona de terraplenes, cuyo valor suponía, según opinión de Montenegro, más del doble del coste total de lo que en ellos se había invertido, a lo que había que unir el importante dragado realizado en el fondo del estuario. Por su significación, y a propósito del tema, destacamos la visión de futuro que reflejó claramente Montenegro, al referirse, en 1913, a la avenida que lleva su nombre, con estas palabras:

⁴⁶ APH. *Memorias*, 1916, pp. 5 y ss., leg. 2251.

**Ilustración 10. Avenida Francisco Montenegro recién terraplenada,
principios del siglo XX.**



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

“Esta gran superficie de terraplén, cuya longitud es de 5.600 metros, tendrá un ancho medio de 300 metros y cuando se establezcan vías que faciliten la comunicación, podrá utilizarse con instalaciones industriales, cubriéndose con ello una necesidad de terrenos para la industria, que se dejaba sentir en Huelva”⁴⁷.

La evolución de los fondos hablaba por sí sola, la realidad demostraba que al aumentar los calados se incrementaba el aterramiento, con lo que los dragados de la barra y del interior se convirtieron en necesidades fundamentales del Puerto. En resumen, los dragados se ejecutaban en la barra con dragas de succión en marcha que depositaban las arenas en el mar, y en el interior con dragas de rosario, tren de barcazas y elevador. Este último vertía los fangos arenosos en las marismas de las márgenes, generando grandes superficies hoy ocupadas por la parte baja de la ciudad y su industria; también se ubica una franja destacada de toda la zona de servicio del Puerto, incluso áreas de viviendas de los barrios del Molino, las Colonias, etc.

⁴⁷ APH. *Memorias*, 1904-1913, pp. 173-175, leg. 2251.

[250]

Ilustración 11. Fábrica de gas instalada en la avenida Francisco Montenegro.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

No cabe duda de que el Puerto de Huelva ha tenido a lo largo de su historia una enorme relación con una parcela importante de espacio físico de la ciudad. El Puerto ha ganado gran cantidad de terrenos al mar para el desarrollo urbanístico de la localidad. Aunque en un principio formaron parte casi exclusiva de la zona de servicio portuaria, con el tiempo han revertido en la ciudad al contribuir a su mejor equipamiento. Otro tema similar es el de las avenidas portuarias que, financiadas y conservadas por la entidad que nos ocupa, se encuentran entre las principales vías de acceso, a la vez que han sido factores claves para el progreso de la provincia. En concreto, la avenida Francisco Montenegro por comunicar Huelva con Moguer y Palos, con las playas de Mazagón, con las industrias de la zona, etc. Todo comenzó con las enormes campañas de dragados y la construcción de vaciaderos en el entorno portuario en los inicios del siglo XX, pues el avance del tráfico y de los buques trajo consigo la necesidad de aumentar el calado de la ría.

En efecto, el terraplenado de una extensa zona de marismas, gracias a las labores propias de la entidad portuaria, colaboró ampliamente en el crecimiento de Huelva: la zona de antigua Pescadería, Zafra, la Plaza XII de Octubre, los antiguos Talleres –actual Centro de Recepción y Documentación–, los Jardines del muelle... se formaron con depósitos procedentes de los dragados. Concretamente, con el proyecto de “Vaciadero para los dragados del interior de la ría” se colmató toda la zona desde el muelle de la Compañía de Río Tinto hasta la confluencia con el río de este mismo nombre, siguiendo después por su margen derecha. Esta enorme superficie de terreno se ha convertido después, con los años, en la palanca

de la industrialización onubense. Después, el tiempo y la mejora del Puerto han contribuido al propio traslado de la entidad, desde el epicentro de la capital a una zona de mayor calado, más alejada de la ciudad, y parte de su zona de servicio primigenia se la ha cedido al municipio. Sin duda, supone una labor de años, de casi un siglo y, en este sentido, podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que la evolución del Puerto ha ido pareja a la de la urbe y que esta institución, con sus actividades que le son propias, ha creado ciudad.

Ilustración 12. Casa del Vigía de la Barra.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

Por otra parte, en 1916, para el balizamiento del Puerto existían 19 boyas luminosas alimentadas con gas, y para su mantenimiento, la Junta disponía de una Fábrica de gas, con horno, aparatos purificadores y bomba de compresión. En 1913, esta edificación, que estaba situada en la margen opuesta de la ría, donde la vigilancia se hacía difícil, se desmontó y trasladó al nuevo terraplén sur, ampliándose.

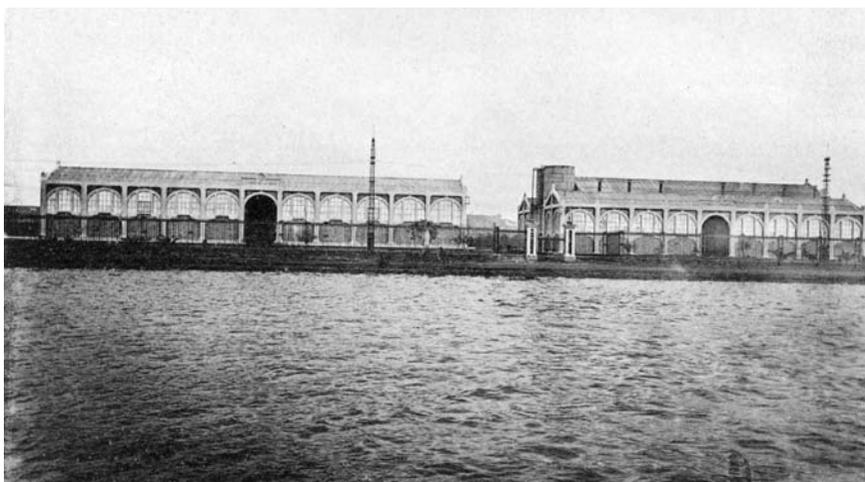
En cuanto a la construcción de otros inmuebles en la zona portuaria, uno de los más importantes en la fase estudiada se dedicó a la vigilancia de la barra. Por estar la canal de entrada alejada de Huelva, se construyó en la proximidad de aquélla una casa para el personal que verificaba periódicamente los sondeos y se encargaba de comunicar, por línea telefónica, todas las incidencias de la navegación, las observaciones meteorológicas, el estado del mar y de la draga *Huelva*, la disposición de las luces de las boyas, los nombres de los buques que entran

[252]

y salían, así como los accidentes que se desarrollaban en la zona⁴⁸. La obra de la “Casa para los servicios de la barra”⁴⁹ se llevó a cabo en su totalidad durante el año 1906; levantada en la misma duna, con almacén y pisos de hormigón armado, sostenida por 16 postes, fue el primer edificio de Huelva en el que se utilizó este material constructivo.

Desde luego, a principios del siglo XX, las infraestructuras portuarias tenían ya bastante importancia y envergadura, por lo que existía la necesidad de habilitar un servicio de almacenes con la misión de comprar, guardar y servir los materiales que se empleaban en la construcción y conservación de los muelles y todo tipo de embarcaciones. A raíz de estas necesidades, se presentó el expediente “Almacén general de las obras”, suscrito y aprobado en 1909⁵⁰. Otra propuesta, igualmente importante, la constituyó el “Cocherón de locomotoras”, redactado en 1909 y aprobado en 1910. El edificio estaba estructurado por carriles y existían depósitos de agua para alimentar y lavar las calderas. Para ubicar las locomotoras en sus respectivos lugares se contaba con un carretón transbordador que las recibía y las trasladaba a todo lo largo de la vía central.

Ilustración 13. Almacén y cochera para locomotoras.



Fuente: Archivo del Puerto de Huelva.

⁴⁸ APH. *Memorias*, 1916, p. 9, leg. 2251.

⁴⁹ AGA. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Casa para los servicios de la barra”*: proyecto. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1904, leg. 1144.

⁵⁰ AGA. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Almacén general de las obras”*: proyecto y proyecto reformado. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1909 y 1911, leg. 344 y 1152.

En definitiva, los puertos siempre han tenido una gran capacidad de almacenamiento, que ha evolucionando con los años, puesto que mayores volúmenes de transporte en los barcos y en los medios terrestres trajeron consigo el aumento de las necesidades de acaparamiento. Todo ello condujo a que en la segunda mitad del siglo XIX se desarrollara un cambio de concepción en el diseño de los muelles y de las superficies terrestres de los puertos, buscando más superficie para acopio de mercancías.

Desde los inicios del Puerto, como se ha comprobado a lo largo del texto, se impulsaron las obras que conformaron la zona de servicio de la institución, pero es la etapa de Francisco Montenegro la más fructífera, la que presenta una mayor incremento en las infraestructuras portuarias. Ya en la primera década del siglo XX, el Puerto de Huelva se valoraba por las construcciones existentes en el momento, que le permitían un movimiento de mercancías bastante considerable y que originaba el contacto con multitud de puertos del extranjero. En la documentación de la época se recoge:

“[...] ha cambiado radicalmente el puerto de Huelva y hoy está a la altura de los mejor organizados del extranjero. Su fácil acceso, la tranquilidad absoluta de su fondeadero, la imposibilidad de una avería por ser las márgenes y el fondo de fango blando, y por la gran extensión en donde pueden estar los barcos, la comodidad de sus muelles y los rápidos servicios de estos, hacen este puerto distinto por completo de la falsa idea que se tiene en el extranjero de él, idea que principalmente se ha extendido por la competencia con los limitrofes, aprovechando el período de transformación que estamos atravesando, y del que en lo referente a los medios de embarque habremos salido a fines de este año”⁵¹.

4. Conclusiones

Resumiendo, los años iniciales desde la constitución de la Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva se dedicaron, además de a la organización administrativa de la entidad, a la navegabilidad del río Odiel para el movimiento comercial que se gestaba ante el desarrollo de la minería en manos extranjeras, y del cual el Puerto quería ser partícipe. Había que preparar la entrada a la zona portuaria onubense para que los barcos que transportaban las mercancías, que cada vez necesitaban más calado, pudieran llegar hasta la capital. Sin duda, del análisis de este apartado se deduce que los primeros directores de la Junta, Cortés, Molini y Rodríguez Leal, protagonizaron, con sus estudios y actuaciones, el gran acontecimiento para Huelva que supuso convertir el Odiel en un río navegable para la modernidad que trajo el proceso industrializador de la segunda mitad del siglo XIX. La canal del Padre Santo llegó a ser, desde 1898, la entrada al Puerto de Huelva, y después de más de cien años se sigue utilizando para tal fin, lo cual demuestra lo acertado de los estudios y conclusiones que los técnicos llevaron a cabo.

⁵¹ Archivo de la Fundación Río Tinto. Peña del Hierro. *Nota sobre el Puerto de Huelva*. José Albelda y Albert, 22-8-1908, leg. 113.

[254]

Pues bien, el Puerto de Huelva a principios de la década de los años ochenta del siglo XIX no contaba, prácticamente, con ninguna infraestructura pública que facilitara y potenciara el movimiento comercial, sólo las instalaciones extranjeras estaban en servicio, aunque para su propio beneficio. No obstante, poco a poco, el Puerto creció y levantó los muelles necesarios, tanto para el transporte de viajeros como minero y de mercancía general, en lo que destacó la etapa del director Francisco Montenegro.

Desde sus inicios, nos parece interesante remarcar la posibilidad que se le presenta al Puerto de ser el motor de modernización social y dinamización económica de la provincia hacia los servicios (almacenes, hoteles...); pero, de hecho, hasta los años sesenta del siglo XX no superó la realidad de ser un apoyo al drenaje de los minerales y poco repercutió en la economía provincial, que siguió vinculada al interior agrícola. Por otra parte, también hay que incidir en la repulsa de Montenegro ante el hecho de que la riqueza del suelo onubense saliera al extranjero, a la vez que temía que en un corto plazo se agotaran los yacimientos, “produciéndose el aniquilamiento del Puerto y de la comarca”. De ahí, sus esfuerzos en la construcción del muelle definitivo de mercancías generales, como porvenir de la provincia, a su entender, tras el agotamiento de las minas. A su vez, con gran visión de futuro, puso a disposición de las industrias una enorme extensión de terreno producto de los dragados que, con una adecuada red de comunicaciones a través del ferrocarril –con Ayamonte, Portugal y Badajoz–, permitiría a Huelva tener todos los medios a su alcance para transformar sus minerales en la propia provincia.

Bibliografía

- AGUILÓ ALONSO, Miguel (2004): *Al abrigo de los puertos españoles*. Grupo ACS, Madrid.
- ALZOLASUMA (1901): “Visita del señor director de Obras Públicas a los puertos de Andalucía”. *Revista de Obras Públicas*, núm. 1325, p. 54.
- BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.) (1930): *Libro de Puertos*. Junta Central de Puertos, Madrid.
- BORJA BARRERA, Francisco (1999): “El marco natural del Puerto de Huelva”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, pp. 49-54.
- CANO GARCÍA, Gabriel (1992): “La provincia de Huelva. Un proceso de territorialización”. *Huelva en su historia*, núm. 4, pp. 17-34.
- DÍAZ HIERRO, Diego (1983): *Historia de las calles y plazas de Huelva*, 2 vols. Imprenta Colón, Huelva.
- FERRERO BLANCO, M^a Dolores (2000): Un modelo de minería contemporánea: Huelva, del colonialismo a la mundialización. Universidad de Huelva, Huelva.
- FLORES CABALLERO, Manuel (1983): *La fiebre minera del XIX*. Diputación Provincial de Huelva. Huelva.
- GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis (1982): *La formación de la provincia de Huelva y el afianzamiento de su capital*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- MOJARRO BAYO, Ana María (2002): “La construcción del Muelle de Levante: un hito en la ingeniería de la época”. *Aestuaría. Revista de Investigación*, núm. 8, pp. 89-117.
- MOJARRO BAYO, Ana María (2003): *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Autoridad Portuaria de Huelva, Universidad de Huelva y Fundación El Monte, Huelva.
- MOJARRO BAYO, Ana María (2007): “El ferrocarril y el Puerto de Huelva”. En ROMERO MACÍAS, Emilio (dir.): *Los ferrocarriles en la provincia de Huelva: un recorrido por el pasado*. Universidad de Huelva y Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”, Huelva, pp. 439-481.
- MOJARRO BAYO, Ana María (2008): *La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva (en prensa).
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco (1911-1912): “Muelles de fábrica sobre terrenos de escasa resistencia”. *Revista de Obras Públicas*, núm. 1843, pp. 25-33; núm. 1844, pp. 37-43; núm. 1845, pp. 49-54 y núm. 1909, pp. 201-210.
- MONTENEGRO CALLE, Francisco (1917): “El Puerto de Huelva”. *Revista de Obras Públicas*, núm. 2192, p. 462.

[256]

PEÑA GUERRERO, M^a Antonia (1998): *Clientelismo político y poderes periféricos durante la Restauración. Huelva 1874-1923*. Universidad de Huelva, Huelva.

PITA CARPENTER, Eloy (2002): "Así se hace un puerto". *Boletín información mensual*. Ente Público Puertos del Estado, Madrid, núm. 100, pp. 62-68.

RODRÍGUEZ, Emilio José (1997): *Geografía estadística de la provincia de Huelva*. Huelva, 1895. (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva).

VICENS VIVES, Jaime (1987): *Manual de historia económica de España*. Vicens Vives, Barcelona.

VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier (2000): *Evolución de las tecnologías de las infraestructuras marítimas en los puertos españoles: una investigación previa*, 2 vols. Fundación portuaria, Madrid.