



La Historia del Puerto de Huelva, 1873-1930

Autora: Ana María Mojarro Bayo

Editorial: Universidad de Huelva, Huelva, 2010

ISBN: 978-84-92679-29-4

Páginas: 792

La Historia del Puerto de Huelva, 1873-1930 es el fruto de la Tesis doctoral de Ana María Mojarro Bayo, que fue dirigida por la doctora de la Universidad de Huelva Encarnación Lemus López. La obra aborda una etapa trascendental en la ciudad, marcada por el empuje económico que supuso el auge de la minería en manos de empresas extranjeras durante el proceso industrializador de la segunda mitad del siglo XIX; un período en el Estado comienza a valorar los puertos y va tomando atribuciones sobre ellos, al tiempo que emerge toda una legislación para su desarrollo. El Puerto de Huelva es una institución de marcado carácter económico en la capital y provincia, que desempeñó un importante papel político, social y cultural. A lo largo del trabajo de Mojarro se estudia su

historia desde 1873, fecha de su gestación, hasta los años finales de la Dictadura de Primo de Rivera.

Un grupo de hombres de negocios e influyentes políticos onubense fueron sus artífices en un momento clave para la economía provincial. Se asistió al florecimiento de una generación de políticos en Huelva que contribuyeron al desarrollo del puerto, estrechamente vinculado al auge económico de la provincia. De este modo se configuraron varios núcleos familiares de gran poder económico y social. Algunos de sus miembros formaron parte del consejo de administración del organismo portuario, y entraron en el mismo juego de poder político que se vivió en la provincia durante la Restauración. Hubo una verdadera correlación entre el partido del Gobierno y la composición de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, circunstancia que no cambió con la Dictadura.

En el libro de Mojarro se han perseguido varios objetivos. En primer lugar, conocer el contexto nacional, regional y provincial del período para entender mejor todos los avatares que envolvieron al organismo. Asimismo, la autora ha tratado de encuadrar a la Junta de Obras del Puerto de Huelva dentro del sistema portuario español. Un tercer objetivo se ha centrado en el carácter político de la institución portuaria. El cuarto ha sido resaltar la importancia comercial de Huelva en el conjunto de los puertos españoles de la época, el tercero del país tras Bilbao y Barcelona. Todo ello derivado de un tráfico de minerales (piritas) de las explotaciones mineras de la provincia, en manos de capitales foráneos.

Por último, el libro analiza los destacados lazos que unían el puerto con la

[206]

ciudad a lo largo de esos casi sesenta años. Se plantea la hipótesis de que si el puerto funcionaba bien la ciudad se veía favorecida, tanto en el terreno económico como en el urbanístico. Asuntos como los puestos de trabajo creados, el movimiento mercantil y comercial de su entorno, el paisaje que se generó y del que disfruta la ciudad en sus actividades lúdicas, etc., son estudiados dentro de este contexto.

El archivo que ha servido de referencia básica para el libro ha sido el de la Autoridad Portuaria de Huelva. Pero no ha sido el único, puesto que se ha acudido a multitud de centros para estudiar fondos documentales dispersos por toda la geografía nacional, a juzgar por la profusión de datos aportados por la autora. Por supuesto, está perfectamente reflejado el origen de las fuentes documentales investigadas.

El trabajo está dividido en seis capítulos, una introducción y unas conclusiones seguidas del apéndice, que supone un complemento a toda la información recogida anteriormente. También existen unos apartados dedicados a fuentes, bibliografía e índice de tablas, gráficos y fotografías. Estas últimas abundan a lo largo del texto, enriqueciéndolo y dando fe de la importancia del análisis de los documentos gráficos para escribir la Historia.

Antes de abordar el examen de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, la autora dedica un primer capítulo a estudiar el contexto que vive la institución a nivel nacional, pero también regional y local. A continuación, un segundo capítulo se detiene en los puertos más destacados de la geografía española en la época. Así pues, no se trata el de Huelva de forma aislada,

sino dentro del sistema portuario español.

Un tercer capítulo ha sido destinado a la administración y gestión portuaria. En él se analiza el nacimiento de la Junta de Obras y su evolución, todos sus cambios políticos, organización, progreso, etc. Seguidamente, a lo largo de otros tres capítulos, el 4º, el 5º y el 6º, se trata la historia de la entidad, prestando atención al progreso de su infraestructura, al tráfico, al personal y a las relaciones con la ciudad.

En efecto, fueron especialmente reseñables los esfuerzos iniciales dirigidos a preparar el río y la barra para la entrada de buques de gran porte, con objeto de que el puerto estuviera a la altura de los más modernos. Se realizaron enormes labores de dragado que originaron la colmatación de zonas de marismas que más tarde la ciudad ha ido ocupando y que, además, ampliaron el puerto significativamente. Claro ejemplo es la avenida Francisco Montenegro. Algunas de las infraestructuras más destacadas fueron los muelles Sur, Norte y de Levante, la Casa del Vigía de la Barra, el Cocherón de locomotoras, el Almacén de las obras... Concretamente, la construcción del muelle de Levante constituyó un hito en la ingeniería de la época, y se la debemos a Francisco Montenegro, director del puerto de Huelva entre 1902 y 1930. Muchas de estas obras siguen hoy en pie.

Desde el comienzo de la etapa de este estudio el tráfico del puerto tuvo una marcha ascendente, sobresaliendo la exportación de piratas. Desde los inicios del siglo XX, el Gobierno apoyó el desarrollo del comercio y las comunicaciones, lo que se ve expresamente reflejado en las normativas. En

este sentido, se fomentaron importantes acuerdos con las compañías ferroviarias, pues en estos años las conexiones entre los buques y las vías eran fundamentales para el crecimiento del tráfico portuario.

Una gran parte de las empresas onubenses estaban en clara conexión con el tráfico mercantil que se realizaba por el puerto. De ahí que su zona de servicio se convirtiera en un área comercial y de negocio en la que se ubicaban los industriales del momento, debido a la facilidad que daba la institución de terrenos y la necesidad de situarse en el entorno propicio para tales ocupaciones. Las instalaciones eran tanto temporales como permanentes, y se enfocaban a un sinfín de actividades. Sobre ellas destacaron especialmente las dedicadas al emplazamiento del mineral para su posterior exportación.

Inicialmente el número de trabajadores portuarios era bastante reducido por la escasez de capital; pero con el tiempo, y como reflejo de la buena marcha administrativa y económica, la plantilla fue creciendo significativamente y todas las profesiones portuarias desfilaron por la institución: jefes de muelles, sobrestantes, factores, oficiales, guardagujas... De todo lo detallado por la autora en su libro se deduce la enorme preocupación de la entidad portuaria por controlar la asistencia de los trabajadores y averiguar el motivo de las ausencias. Abundaban las bajas por accidente en una empresa donde había muchas labores manuales, y en ocupaciones donde los obreros estaban expuestos a tener percances. Desde el principio, la institución mostró interés por la asistencia médica al personal de los talleres, asunto que fue cobrando cada vez más importancia. Concreta-

mente, Montenegro, el director que más tiempo estuvo a cargo de la Junta en el periodo de estudio, dictó un conjunto de normas dirigidas a organizar este servicio, tanto para los empleados como para el personal sanitario que atendía las necesidades del puerto.

[207]

En el libro de Mojarro se destaca la importante conexión entre las ciudades marítimas y sus puertos, que se observa en multitud de elementos. Un ejemplo es la permanencia, a través del tiempo, de infraestructuras típicas que, en muchos casos, se han reconvertido en centros culturales, formando parte del patrimonio histórico. En Huelva existe un claro ejemplo en el Centro de Recepción y Documentación, antigua Cochera de locomotoras, donde se alberga el Archivo Histórico de la entidad portuaria, junto a otros servicios.

La mayoría de los sucesos importantes de la ciudad tuvieron relación con el puerto, al contar con una zona amplia, bien comunicada y atrayente para la organización de eventos. En el puerto tuvieron lugar la partida y llegada del *Plus Ultra*, la visita de altos mandatarios, la ubicación del monumento a Colón, la celebración de las Fiestas colombinas, los baños en la ría... Asimismo, no podemos pasar por alto la contribución del organismo portuario a la cultura como consecuencia de su actividad dragadora; es decir, del rescate de objetos extraídos del fondo del mar, como armas, cascos griegos o monedas. También fue destacable su participación en la Exposición de 1929, un acontecimiento que vino acompañado de un proyecto que representó un símbolo de modernidad en la empresa: la campaña turística del transbordador *Francisco Montenegro* en los Lugares colombinos. Tras ella existía el propó-

sito no sólo de atraer a turistas, sino también a capitalistas interesados en invertir en la zona.

[208]

En resumen, estamos ante una obra trascendente para la historia de la provincia onubense, pero también fundamental para conocer el devenir de nuestro país. Su autora comenzó sus estudios sobre la institución portuaria onubense hace más de veinte años, plasmados en un trabajo dedicado a los años veinte del siglo pasado, una etapa muy fructífera en construcciones en esta institución: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Con el libro que

ahora reseñamos amplia el período de estudio y profundizar y saca a la luz datos económicos, sociales, políticos de nuestro ayer portuario. A lo largo de sus más de setecientas páginas esta investigación muestra de forma nítida la importancia que tiene el que las instituciones conserven sus archivos en condiciones idóneas para la investigación. Sin ellos es imposible conocer y repensar el pasado. Sin ellos hubiese sido imposible tener hoy este libro en nuestras manos.

Sebastián Prieto Rodríguez
Doctor en Derecho