

# Universidad de Huelva

Departamento de Historia II



## La Historia del Puerto de Huelva (1873-1930)

**Memoria para optar al grado de doctor  
presentada por:**

**Ana María Mojarro Bayo**

Fecha de lectura: 10 de diciembre de 2007

Bajo la dirección de la doctora:

Encarnación Lemus López

**Huelva, 2007**

**ISBN: 978-84-96826-92-2**

**D.L.: H 245-2008**

**UNIVERSIDAD DE HUELVA**  
**Historia Contemporánea**  
**Departamento de Historia II**

**LA HISTORIA DEL PUERTO DE  
HUELVA (1873-1930)**

**Ana María Mojarro Bayo**  
**Huelva, 2007**





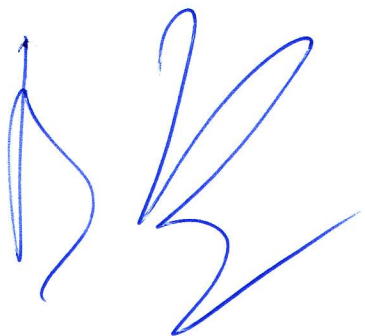




**UNIVERSIDAD DE HUELVA**  
**Historia Contemporánea**  
**Departamento de Historia II**

**LA HISTORIA DEL PUERTO DE  
HUELVA (1873-1930)**

Tesis Doctoral que presenta la licenciada  
D<sup>a</sup>. Ana María Mojarro Bayo  
bajo la dirección de la Profesora  
Dra. D<sup>a</sup>. Encarnación Lemus López  
Huelva, 2007



Fdo. Ana María Mojarro Bayo



Universidad  
de Huelva

Fdo. Encarnación Lemus López  
HISTORIA II









N.º 9. HUELVA. — Muelles de la C.ª de Riotinto.

ÍNDICE



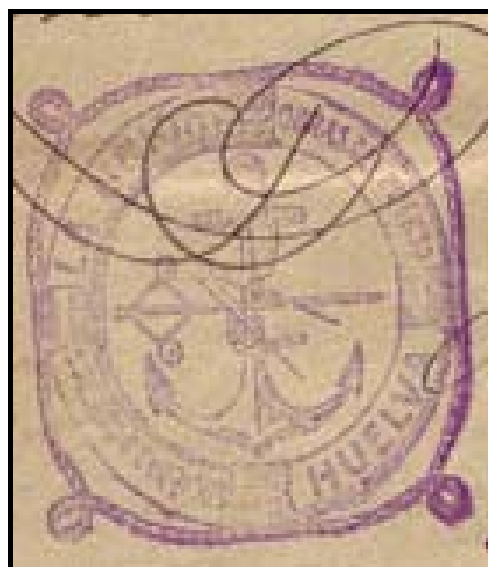
|                                                                                        |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>INTRODUCCIÓN .....</b>                                                              | <b>15</b>  |
| <b>CAPÍTULO I.- EL MOMENTO HISTÓRICO .....</b>                                         | <b>33</b>  |
| I. La nación española .....                                                            | 35         |
| 1. El sistema canovista: afianzamiento y crisis .....                                  | 35         |
| 2. La evolución económica .....                                                        | 50         |
| 3. La sociedad .....                                                                   | 65         |
| II. Andalucía entre dos siglos: las transformaciones en Huelva .....                   | 68         |
| 1. De la Restauración a la Dictadura .....                                             | 69         |
| 2. El cambio en la economía y el urbanismo .....                                       | 86         |
| <i>i) La población y el desarrollo urbano .....</i>                                    | <i>86</i>  |
| <i>ii) Los sectores económicos .....</i>                                               | <i>108</i> |
| <i>iii) Los negocios en Huelva y el enclave portuario .....</i>                        | <i>131</i> |
| 3. Los progresos sociales .....                                                        | 157        |
| <b>CAPÍTULO II.- LA EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES .....</b>                       | <b>177</b> |
| I. Los avances tecnológicos en los puertos y en la navegación: de la vela al vapor ... | 180        |
| II. Los Puertos españoles en general .....                                             | 185        |
| III. Los Puertos del Mediterráneo .....                                                | 196        |
| 1. El Puerto de Barcelona .....                                                        | 196        |
| 2. El Puerto de Tarragona .....                                                        | 201        |
| 3. El Puerto de Valencia .....                                                         | 203        |
| 4. El Puerto de Málaga .....                                                           | 206        |
| 5. El Puerto de Almería .....                                                          | 207        |
| IV. Los Puertos del Cantábrico .....                                                   | 210        |
| 1. El Puerto y Ría de Bilbao .....                                                     | 210        |
| 2. El Puerto de Santander .....                                                        | 213        |
| 3. El Puerto de Gijón .....                                                            | 216        |
| V. Los Puertos del Atlántico .....                                                     | 218        |
| 1. El Puerto de La Coruña .....                                                        | 218        |
| 2. El Puerto de Sevilla .....                                                          | 222        |
| 3. El Puerto de Cádiz .....                                                            | 226        |



|                                                                   |            |
|-------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>CAPÍTULO III.- LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN PORTUARIA .....</b> | <b>235</b> |
| I. Introducción .....                                             | 237        |
| II. El nacimiento de la Junta de Obras del Puerto de Huelva ..... | 242        |
| III. Evolución del Consejo de Administración .....                | 264        |
| IV. Con el cambio político, un nuevo orden portuario .....        | 286        |
| <b>CAPÍTULO IV.- LOS INICIOS DEL ORGANISMO PORTUARIO .....</b>    | <b>303</b> |
| I. La Ría y su evolución .....                                    | 305        |
| 1. Buscando la navegabilidad .....                                | 306        |
| 2. Las primeras construcciones .....                              | 316        |
| 3. El agua y el saneamiento .....                                 | 330        |
| 4. Los faros y el balizamiento .....                              | 331        |
| II. El flujo económico .....                                      | 337        |
| 1. Los puertos españoles .....                                    | 337        |
| 2. El tráfico en el Puerto de Huelva .....                        | 349        |
| 3. Las compañías extranjeras .....                                | 375        |
| III. El Puerto, generador de empleo .....                         | 382        |
| IV. El Puerto como enclave cultural .....                         | 401        |
| 1. Las visitas reales y el IV Centenario .....                    | 402        |
| 2. El ocio y la cultura .....                                     | 413        |
| <b>CAPÍTULO V.- UN NUEVO SIGLO, UNAS NUEVAS EXPECTATIVAS ..</b>   | <b>421</b> |
| I. La necesidad de ampliar la infraestructura .....               | 423        |
| 1. Los muelles y su zona de servicio .....                        | 427        |
| 2. Los dragados y el balizamiento .....                           | 446        |
| 3. Los edificios y el urbanismo .....                             | 455        |
| II. El progreso marítimo y comercial .....                        | 464        |
| 1. El tráfico nacional .....                                      | 467        |
| 2. Huelva y el intercambio mercantil portuario .....              | 474        |
| i) <i>Cabotaje de entrada</i> .....                               | 489        |
| ii) <i>Importación de Europa (y África)</i> .....                 | 494        |
| iii) <i>Importación de América</i> .....                          | 500        |
| iv) <i>Cabotaje de salida</i> .....                               | 502        |
| v) <i>Exportación a Europa (y África)</i> .....                   | 508        |
| vi) <i>Exportación a América</i> .....                            | 515        |
| III. La consolidación de los oficios .....                        | 520        |
| IV. El Puerto y la Ciudad .....                                   | 536        |
| 1. Exposiciones y demás eventos .....                             | 536        |
| 2. Los festejos y los baños en la playa .....                     | 542        |
| <b>CAPÍTULO VI.- LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA .....</b>        | <b>555</b> |
| I. Un empuje a las construcciones .....                           | 557        |
| II. El movimiento comercial .....                                 | 576        |
| 1. Entrada .....                                                  | 584        |
| 2. Salida .....                                                   | 591        |

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| III. Recursos Humanos y Relaciones Laborales .....                    | 602 |
| IV. La proyección sociocultural .....                                 | 614 |
| 1. Hallazgos arqueológicos en la ría .....                            | 615 |
| 2. El vuelo del <i>Plus Ultra</i> .....                               | 618 |
| 3. El monumento al Descubrimiento de América .....                    | 622 |
| 4. La Exposición Iberoamericana .....                                 | 624 |
| 5. La zona de servicio, zona de expansión onubense .....              | 630 |
| <b>CONCLUSIONES</b> .....                                             | 641 |
| <b>APÉNDICE</b> .....                                                 | 653 |
| ❑ Vocales del Consejo de Administración .....                         | 655 |
| ❑ Presidentes, vicepresidentes, directores y secretarios .....        | 663 |
| ❑ Tráfico de mercancías por Cabotaje, Importación y Exportación ..... | 666 |
| <b>FUENTES</b> .....                                                  | 679 |
| <b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....                                             | 699 |
| <b>ÍNDICE DE TABLAS, GRÁFICOS Y FOTOGRAFÍAS</b> .....                 | 721 |





## *INTRODUCCIÓN*



La Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva, actual Autoridad Portuaria, es, fundamentalmente, una institución de marcado carácter económico en Huelva, capital y provincia; pero tampoco se debe olvidar su importancia y trascendencia a nivel político, social y cultural, a la vez que su incidencia en el comercio nacional e internacional. De todo este entramado de facetas que se entrelazan para generar un organismo con tanta tradición, está impregnado este trabajo que presentamos, centrado en una etapa bastante concreta, la de su gestación y primeros años de existencia. No cabe duda de que las fechas del estudio enmarcan especialmente los acontecimientos desarrollados que, si bien son consecuencia del propio dinamismo de su administración y gestión –apoyados y amparados por una legislación–, también son fruto del momento histórico vivido: la I República, la Restauración y la Dictadura de Primo de Rivera. Del mismo modo, las circunstancias específicas que han planeado sobre Huelva en los años de nuestro análisis portuario han sido muy condicionantes y, de hecho, han determinado con fuerza los avatares entre 1873 y 1930: la atracción de las minas ubicadas en la provincia por parte de los industriales extranjeros en un momento decisivo, el desarrollo industrial.

Por otra parte, el organismo portuario onubense no está aislado, sino formando parte de un sistema de puertos nacional, en el que ocupa un lugar preponderante por su tráfico, aunque tuvo que despegar cargado de dificultades, pero dentro de un ambiente de profusión normativa que lo fue impulsando y conformando. En este sentido, la creación del Ministerio de Fomento tuvo un papel principal y, tras él, paulatinamente, la gestación de las respectivas Juntas de Obras de Puertos, con un protagonismo tal que permitieron a los grandes puertos entrar en un significativo proceso de organización: la descentralización. Sobre este aspecto, hay que remarcar la trascendencia que tuvieron dos publicaciones: la *Revista de Obras Públicas*, inaugurada en 1853, y las *Memorias sobre el Estado de las Obras Públicas en España*, que comienzan su andadura en 1856; ambas fueron esenciales para difundir los enormes cambios acontecidos en los puertos y posibilitaron tomar conciencia del atraso con respecto a algunos puertos europeos, franceses y, sobre todo, ingleses.

De todo lo mencionado se desprende que el punto central sobre el que gravita el trabajo es una institución primordial en estos años a nivel nacional y provincial, que representa en Huelva, a fines del siglo XIX, un despegue, en cierta medida, de su economía, aunque esta afirmación resulta algo controvertida y a lo largo del trabajo se

recogen opiniones diversas de los historiadores que tratan la cuestión. De otro lado, están las razones que han conducido a investigar esta faceta de la vida onubense. En este punto, no se puede obviar el conocimiento que poseemos de los fondos archivísticos relacionados, por nuestra profesión de archivera, que nos facultan para valorar en su justa medida una destacada documentación, de cuyo examen se puede extraer una interesante aportación historiográfica sobre la provincia onubense.

Este estudio, ciertamente, está en la misma línea iniciada en anteriores investigaciones, en las que ya dimos a conocer la entidad portuaria y su evolución durante la Dictadura de Primo de Rivera. Lógicamente, el trabajo que se presenta ahora resulta más ambicioso, al abordar un ciclo bastante más amplio de la historia de la institución portuaria, en el que profundizamos en aspectos que se mencionaron superficialmente en nuestro trabajo anterior o, simplemente, no se analizaron porque desbordaban el límite que debía tener la investigación. Una vez planteado el tema del análisis, pasamos a detallar los diferentes objetivos que se han perseguido al desarrollar el estudio. Así, nuestra principal intención ha sido la de contextualizar la creación del Puerto de Huelva y su progreso, paralelo a los acontecimientos que vive la provincia, pues resulta imposible entender el avance de la institución al margen de Huelva, o sea de su entorno o área de influencia, conocido en términos actuales como *binterland*. En este sentido, el conocimiento del desarrollo de la ciudad, con todos sus avatares, y de las poblaciones más avanzadas económicamente que la circundan se convierte en cimiento en el que sustentar los pilares del esplendor portuario onubense. Más aún, creemos que hay una correlación total, pues uno sin el otro, el Puerto y las circunstancias provinciales, no hubieran progresado en la medida que lo han hecho y la historia hubiera sido bien distinta. El Puerto tiene una idiosincrasia propia, como ocurre con los restantes del panorama portuario español, que tiene que ver con su entorno económico, la minería y los hombres de negocio que desplegaron sus actividades en la provincia o con ésta –muchos de ellos, la élite onubense, forman parte de su Consejo de Administración–.

Tan importante como lo anterior es en encuadrar al Puerto de Huelva en el engranaje del sistema portuario español y, además, en un lugar preeminente por el volumen de tráfico y su naturaleza. Si bien se dieron unas circunstancias favorables, a nivel provincial, que propiciaron la gestación del organismo; también es verdad que, a nivel nacional, los factores tampoco se pueden considerar nada desdeñables. Fue el momento en que el Estado comenzó a apreciar los puertos, tomando atribuciones al respecto, y emergió toda una legislación para su evolución. En resumen, se ha trazado la marcha administrativa de la institución en el contexto de la red nacional portuaria, apoyada en una prolífica legislación que se refleja claramente en sus órganos, destacando las Juntas y sus distintas reglamentaciones, que pretenden y consiguen dar una mayor cualificación al Consejo y sus vocales, que, a la vez, son los representantes de los organismos más influyentes de la provincia. Cada vez, la legislación va concediendo mayor representación a las principales instituciones de las localidades, así como mayores atribuciones.

La tercera línea de investigación está basada en la alta significación política del Puerto en la provincia, sustentada porque los personajes con mayor influencia de momento formaban parte del Consejo de Administración, por la trascendencia económica para la provincia de las decisiones tomadas en su seno. Todos los miembros que componen el organismo tienen su razón de ser y estar en la institución y sus normas de actuación coinciden con las que se emplean en el resto de corporaciones provinciales. En definitiva,

son hombres poderosos que quieren controlar un organismo también poderoso y utilizan todas las armas y estrategias propias del período de la Restauración, que es la etapa mayoritaria del trabajo. Y no sólo se hace referencia a personas, sino que éstas representan a partidos políticos, instituciones y empresas acreditadas en el momento, caso de las compañías mineras. Realmente, se tratará de demostrar la íntima conexión existente entre la política y la economía en el Puerto, en la misma medida que en cualquier institución con fuerza en la provincia.

Por su parte, si el Puerto es un lugar de intercambio, de tráfico, de movimiento de mercancías -y como se ha dicho en un puesto ejemplar del conjunto nacional- resulta lógico que nos detengamos en demostrarlo con el estudio de sus cifras pormenorizadamente. Y a la vez, esta temática permitirá remarcar, nuevamente, que la institución no se encuentra aislada, sino que forma parte activa de la economía provincial y nacional, pues los avatares de España, en general, y de Huelva, en particular, se reflejan, como si de un espejo se tratara, en las tablas y gráficos elaborados y comentados para los años objeto de análisis. En definitiva, nuestro objetivo consiste en valorar, en la medida correspondiente, la preponderancia comercial del Puerto de Huelva en la época que se trata y, así, confirmar la presunción inicial de que ocupa en estos años de finales del siglo XIX y principios del siglo XX un lugar preeminente en el conjunto nacional, entre los puertos más importantes, Bilbao y Barcelona, y todo gracias a la explotación y exportación de las minas en manos extranjeras. El Puerto onubense estuvo en contacto con los más importantes puertos europeos del momento.

La quinta hipótesis que se trata de demostrar versa sobre el trascendental lazo del Puerto con la ciudad. Efectivamente, se deduce de todo lo escrito en el trabajo porque esta relación engloba todos los ámbitos referidos. Por ello, resulta razonable que del total de la investigación emane este tipo de maridaje; así, si el Puerto marcha a buen ritmo, la ciudad también lo hace y viceversa. Por ello, los habitantes de Huelva se benefician del progreso del tráfico portuario y del auge de sus construcciones, y los resultados lo demuestran: los puestos de trabajo que genera, directos o indirectos, y la efervescencia mercantil y comercial. En fin, el Puerto tiene una clara reciprocidad con su ciudad desde el momento que nace, y no sólo a nivel económico y comercial, sino humano y social, a través de los trabajadores y todos los personajes que conviven en el mundo de los negocios que genera su entorno. Pero, además de este cruce lógico de intereses del que salen beneficiado ambos, también referimos otros aspectos en los que el Puerto contribuye a aportar riqueza a la ciudad, poniendo a su disposición la zona de servicio para celebración de actividades culturales, sociales, lúdicas, financiando eventos de tradición y fomentándolos. Y todo ello sin olvidar su decisiva aportación al crecimiento espacial de la ciudad al colmatar las marismas que le rodean con las arenas procedentes de los dragados.

Naturalmente, conocido el tema del análisis y las posibles fuentes documentales existentes a nuestro alcance, en el propio Archivo de la Autoridad Portuaria de Huelva, puntal básico de la investigación, teníamos un nuevo paso que dar y era el referente a la documentación que otros archivos podían aportar. En este sentido, resulta primordial el examen de los *inventarios* publicados de los distintos fondos documentales investigados, así como los *catálogos* de algunas de sus series o colecciones más significativas, tal es el caso de los fondos fotográficos que, a lo largo de la investigación se irán detallando, pero de los que queremos resaltar, especialmente, el Fondo Fotográfico del Puerto de Tarragona y el



Fondo de imágenes Carlos de Angulo del Puerto de Barcelona, los cuales tienen dedicados sendos instrumentos de descripción archivística. Han sido de especial atención los archivos locales y provinciales onubenses, así como los de las distintas Autoridades Portuarias y los fondos de los archivos nacionales relativos a los puertos; también se insiste en los diversos trabajos realizados sobre las fuentes documentales en los archivos, de gran carácter ilustrativo. Y ya con respecto a la bibliografía encontrada sobre los diferentes apartados, en referencia a los puertos, lo resolvimos acudiendo a las distintas bibliotecas de las Autoridades Portuarias, así como a las páginas webs de la Biblioteca Nacional y de las distintas Bibliotecas Públicas del Estado para conocer las obras publicadas sobre puertos que eran más interesante estudiar en la etapa. La siguiente andadura consistió en analizar la bibliografía sobre aspectos provinciales, por su importancia para contextualizar los avatares acontecidos en el organismo portuario por estar adscrito a Huelva. En esta fase han sido muy reveladora las publicaciones sobre la investigación en la provincia, caso de la obra de Pérez Embid y otros, Premio Diego Díaz Hierro de investigación 1996: *Historia e historiadores sobre Huelva*, el artículo de Peña Guerrero en el núm. 5 de la Revista *Huelva en su historia* o el libro de Vicenta Cortés sobre fuentes documentales, como ejemplos puntuales. No obstante, las citas a pie de página van recogiendo las pertinentes referencias bibliográficas y a las fuentes, a la vez que se incluye una visión global por capítulos.

En términos generales, profundizar en la institución a distintos niveles: económico, social, cultural, legal, político... no se puede definir como tarea fácil, sino que se ha seguido una serie de pasos, a partir de las fuentes documentales y la bibliografía hallada al respecto. En primer lugar, se considera básico en nuestra investigación comenzar la marcha contextualizando los acontecimientos que va a vivir la Junta de Obras desde su constitución hasta la Dictadura de Primo de Rivera para comprender mejor las circunstancias que influyeron en sus avances administrativos, técnicos, legales, económicos, etc.; y no sólo a nivel provincial, sino en el conjunto regional y nacional. No cabe duda de que en el período fue clave la Primera Guerra Mundial para marcar un antes y un después. Para situarnos en el espacio y en el tiempo ha resultado esencial consultar y comparar una extensa y pormenorizada bibliografía, en algunos puntos general, pero en otros más específica. Como el lapso de tiempo es extenso, también las publicaciones han sido muy variadas, deteniéndonos tanto en corrientes de opinión más tradicionales como en otras más modernas, a la vez que en obras coetáneas como las de Pascual Madoz, Rodrigo Amador de los Ríos o las *Guías de Huelva y provincia* de J. Merelo y Casademunt y José Fernández de los Reyes; pero también en las que se escribieron tras el paso del tiempo. En este sentido, ha resultado de gran utilidad para el conocimiento del entorno nacional, sobre todo la economía, que enmarca los acontecimientos que van a verter directamente en el Puerto de Huelva, las obras de autores destacados, tales como Gabriel Tortella, Raymond Carr, Pedro Tedde de Lorca, Jordi Nadal y Ramón Tamames, por citar algunos; un manual de provecho es el de Rafael Aracil y Antonio Segura sobre historia económica mundial y, además, son significativos los trabajos de Antonio Gómez Mendoza sobre los ferrocarriles, las minas y la inversión extranjera y la obra sobre economía española de García Delgado, publicada hace un par de años. Ya centrándonos en la realidad andaluza, un texto de obligada consulta sobre la historia de Andalucía contemporánea en general es el editado por la Universidad de Huelva<sup>1</sup>. Asimismo, la

<sup>1</sup> Dirigido por Leandro Álvarez y Encarnación Lemus, reúne a su vez la labor de importantes investigadores, caso de Cristóbal García, Gonzalo Butrón y María Sierra, entre otros.

minería en Almería cuenta con la obra de Andrés Sánchez y Granada con Arón Cohen.

En cuanto al análisis propiamente local y provincial onubense más actual, queremos subrayar los trabajos de doctores de la Universidad de Huelva: para el campo de la política M<sup>a</sup> Antonia Peña, en cuanto al urbanismo y la infraestructura urbana M<sup>a</sup> Asunción Díaz; a la temática de los negocios, el empresariado y las sociedades mercantiles se ha entrado de la mano de Lourdes Miró; por otra parte, la minería cuenta en Huelva con una gran conocedora de su evolución, M<sup>a</sup> Dolores Ferrero, junto con otras obras, sobre el mismo asunto o, justamente, la presencia inglesa en Huelva. En relación con la demografía y los estudios sociales, en general, resultan de gran interés los textos de Rosario Márquez y Pablo Tornero, a la vez que los de Vicenta Cortés. El ámbito poblacional se remató con las investigaciones sobre medicina, mortalidad y sociedad de Pascasio Peña y José Luis Gozálviz.

Ya en relación a las fuentes, se debe incidir en las series del Archivo Histórico del Puerto de Huelva: *Expedientes de Autorizaciones y Expedientes de Concesiones*, que han permitido conocer los negocios relacionados con el mundo portuario e instalado en su propio suelo. Esta documentación se encuentra bastante completa para el período que tratamos y cada expediente lleva una memoria explicativa de la obra acompañada, en la mayoría de los casos, con planos generales y de detalle de los establecimientos. A todo ello sumamos los *Libros de Actas del Consejo de Administración*, que nos han rematado la información. La instalación de naves, edificios, fábricas, etc. llevaba aparejada la aprobación del Consejo de Administración, por lo que, entre otros tipos de datos, las *Actas* recogen los nombres de los concesionarios y el fin al que se iban a dedicar las empresas, tanto las que se ubicaron como las que no –ya que, a veces, se deniegan los permisos-. Por ello, el examen de esta última serie nos lleva más allá en la indagación, al permitirnos conocer aquellas propuestas que sólo quedaron en proyecto, pero que también nos hablan del estado económico de la provincia. Tampoco se deben olvidar las *Memorias* de la Cámara de Comercio –organismo de gran actividad en la provincia-, que ayudaron a enriquecer la labor al recoger entre sus páginas el empuje de los sectores más predominantes, entre ellos el Puerto. Verdaderamente, sus gestiones nos facilitan el conocimiento de todos los entresijos en el plano económico, a la vez que los informes que emite sobre distintas materias de su competencia y las memorias sobre el estado de los negocios y movimiento comercial e industrial de la provincia –riqueza minera, pesca e industria de salazones, tráfico general, movimiento de buques, ferrocarriles, producción agrícola en general, situación monetaria y bancaria, etc.-, así como la información que recoge sobre todos los eventos relacionados con el mundo de los negocios en general.

El capítulo segundo se dedica a los puertos españoles, en general, y se ha hecho un estudio individualizado de aquéllos que se consideraron representativos de la realidad portuaria nacional en la etapa analizada. Se han dividido por zonas marítimas: Mediterráneo, Cantábrico y Atlántico. Nos hemos detenido, sobre todo, en su gestación –sin olvidar sus antecedentes- y evolución, basándonos en el desarrollo de sus infraestructuras, pues el tráfico se aborda junto con el movimiento económico de Huelva, comparándolos en los capítulos correspondientes. Las bibliotecas y archivos de los distintos puertos de la geografía nacional han sido de vital trascendencia para poder trazar esta semblanza. La riqueza de sus fondos no ofrece ninguna duda y la mayoría de ellos se remontan al siglo XIX. Tenemos que incidir en la buena organización de muchos de éstos, que tienen al frente grandes profesionales, caso de Tarragona, Barcelona, Bilbao o

Santander, por citar aquellos en los que su aportación a la investigación resulta mayor. En cuanto a la tipología documental consultada, referenciamos, sobre todo, *Memorias y Estadísticas*, a la vez que los *Expedientes de Obras* más significativos. Una memoria interesante, ya citada, es la *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España* de 1856, que nos da una imagen de la situación administrativa de los puertos, en general, a mediados del siglo XIX, las obras en proceso y las inversiones de capital en los últimos años. En su totalidad, las *Memorias* nos nutren de abundantes cifras de tráfico, sobre todo, pero también son muchos los datos relativos al desarrollo de las distintas entidades portuarias, el adelanto de sus obras, el progreso de su economía, etc. Hay que subrayar algunas *Memorias* sobresalientes por su extensión en datos e, incluso, minuciosidad, caso de la editada por el Puerto de Tarragona dedicada a los años 1923 a 1927, que nos da una semblanza nada desdeñable de la etapa dictatorial; de esta misma etapa subrayamos la del Puerto de Santander que reseña datos desde 1925 a 1931; otro caso en el que incidimos es la *Memoria* del Puerto de Barcelona referente a los años 1930 a 1934, que contiene una reseña histórica especialmente sustanciosa.

Del mismo modo, insistimos en los *Expedientes de Obras* de los diferentes puertos; en el caso concreto del Puerto de Bilbao, que nos puede servir de ejemplo como Sevilla, Valencia o Santander, la documentación nos ha facilitado una visión muy amplia de todo el período por la distinta cronología analizada. Esta serie es hartó completa, pues nos permite indagar, en gran cantidad de casos, en el avance constructivo a través de la memoria del expediente, meticulosa en su redacción y, a menudo, rica en antecedentes y material gráfico -planos y fotografías-. Además nos detalla los sistemas y materiales de las edificaciones, su coste, pliego de condiciones, presupuesto... La bibliografía es variada y se ha acudido, entre otras, a obras generales sobre los puertos publicadas por el CEHOPU (Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo). Otro trabajo característico es el coordinado por Delgado Barrado y Guimerá Ravina, editado en el año 2000 por la Fundación Portuaria. En esta misma línea, son interesantes de subrayar las *Actas del Coloquio Internacional "El Sistema Portuario Español"* (*Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX*), celebrado en Madrid hace unos años.

Con respecto a la bibliografía particular de cada puerto, no quisiéramos pasar por alto algunas publicaciones de lo más reveladoras e ilustrativas en nuestro quehacer investigador. Así, es nuestra obligación resaltar las significativas obras de Natividad Puerta sobre el Puerto de Bilbao, Moral Carro sobre Valencia, Zapata Tinajero sobre Sevilla, López Páramo sobre La Coruña o Escoda Múrria que trata el Puerto de Tarragona. La verdad, es que, prácticamente, sobre todos los puertos hay publicado ya un análisis histórico y, en varios casos, incluso más de uno. Ejemplos ilustrativos son los de Tarragona o Huelva; en este último caso, junto a nuestra investigación sobre la Dictadura de Primo de Rivera, existe un acreditado trabajo, editado por la Autoridad Portuaria de Huelva y la Universidad de Huelva, *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*, en el que participaron gran cantidad de especialistas en distintas materias de la historia onubense, la gran mayoría doctores de la Universidad de Huelva.

A continuación, nos hemos apoyado en el estudio de la normativa legal que ha permitido una evolución progresiva del Puerto, a la vez que se ha convertido en el sostén, en la viga en la que sustentarse, para seguir creciendo desde su nacimiento. La legislación conforma todos los ámbitos de la actividad portuaria: la organización del Consejo de Administración, la marcha de las obras, la política de personal, la contabilidad y, en

definitiva, toda su organización y gestión. No se pueden entender los pasos que sigue el organismo y su evolución en las distintas áreas sin conocer las leyes que lo sostienen. Así las cosas, tanto las circunstancias y factores que lo rodean a nivel provincial y nacional, como el mundo reglamentario que lo envuelve son las dos columnas principales sobre las que se intentará conocer y entender la historia del Puerto. En este sentido, reconocemos la enorme utilidad de la *Gaceta de Madrid*, tanto los números impresos que se encuentran, en su mayoría, en la hemeroteca del Puerto de Huelva, como la consulta de la web del BOE, dedicada a la Gaceta histórica. Otra documentación proviene de los *Anuarios de Legislación y Jurisprudencia*. A este trabajo ya habíamos dedicado un apartado en anteriores investigaciones, que se ha ampliado en muchos sentidos –aunque en otros remitimos a su consulta–, como en el caso de toda la legislación referente a obras y construcciones portuarias, tráfico en general y el estudio de la reglamentación referente a las Juntas de Obras de Puertos. Algunas publicaciones sobre estos aspectos también ayudaron en nuestra labor de comprensión de los textos legales, caso de la obra de Pablo Acero Iglesias sobre organización y régimen jurídico de los puertos estatales, editada recientemente por Aranzadi y otras citadas a lo largo del trabajo convenientemente.

Por otra parte, a la hora del análisis del principal órgano portuario, el Consejo de Administración, se ha tenido muy claro, nuevamente, que la legislación resulta esencial: a través de los reglamentos de las Juntas se conoce a la perfección la composición y función del organismo. En esta labor se insiste en algunos trabajos coetáneos, como el de Baldomero Donet Pareja en la *Revista de Obras Públicas*, y obras actuales como la de Cosculluela Montaner, Navajas Rebollar y Pons Canovas. Pero tampoco olvidamos el talante político que impregna al gobierno del organismo portuario, igual que al resto de los organismos provinciales –Ayuntamiento, Diputación, Cámara de Comercio... –; de ahí, que la consulta a los archivos de estas instituciones fuera primordial y una serie fundamental, los *Libros de Actas* del pleno y de las diferentes comisiones. El origen social de los vocales que componen la Junta era bastante variado, pero éstos tenían en común que procedían de círculos destacados de la vida política, social y económica de Huelva. Para su conocimiento y comprensión nos hemos basado en las investigaciones existentes sobre la cuestión en la provincia, a la vez que en la consulta del *Boletín Oficial de la Provincia de Huelva*, concretamente “la lista anual de los mayores contribuyentes que tienen derecho a tomar parte en la elección de compromisarios para el nombramiento de senadores” que, a veces, recoge la contribución que satisfacían al año cada ciudadano al Tesoro. Entender el caciquismo, las redes clientelares y la política de pactos resultaba fundamental para asimilar la faceta política, pieza clave del Puerto. Es lógico, dada la acreditación de los políticos que representan la entidad y de su significación en Huelva, que hayamos dedicado un capítulo en el que se analice: fecha de designación como vocales, institución que representan, tiempo que dedican a la institución portuaria...

Pues bien, para abundar en los datos de este bloque nos hemos detenido, igualmente, en el examen pormenorizado de las sesiones del Consejo de Administración, tanto plenarias como permanentes. También algunas series del Archivo Histórico Nacional, relativas a Huelva, han completado datos muy interesantes de la composición de la Junta, su progreso y las primeras gestiones administrativas para la gestación de la institución, tales como memorias justificativas del establecimiento de arbitrios para atender algunos gastos, presupuestos anuales de gastos e, incluso, reglamentos de explotación de muelles. Asimismo, a través de la correspondencia entre el Gobierno, la Diputación Provincial y la Junta de Obras con el ministro de Fomento y el Director General de Obras Públicas se

conocen todos los movimientos de vocales, las nuevas corporaciones, etc. En suma, el desarrollo administrativo de la Junta desde su origen se ha seguido gracias a los *Libros de Actas*, que recogen, entre otros datos, el primer Reglamento de régimen y organización definitiva y sus modificaciones, pero esta información queda harta enriquecida con los informes que se adjuntaban a Madrid y con las consideraciones que desde allí se trasladaban. Ciertamente, nos detenemos sólo en los vocales electivos, de mayor prestigio político, social y económico en la ciudad. Con ello, se pretende no hacer tedioso el análisis, puntualizando sólo los pormenores que creemos de mayor interés. Al final, en el apéndice, a través de unas tablas quedan recogidos todos los detalles característicos: nombramientos y ceses de vocales, organismos a los que representan y años. Asimismo, se ha creído interesante reflejar los nombramientos de presidentes, vicepresidentes, directores y secretarios, al ser puestos relevantes en el seno del gobierno de la entidad. Subrayamos la sesión en la que son elegidos o toman posesión de sus cargos y, a través de notas, se recogen las normativas por lo que se nombran y destituyen según los casos.

Como se ha dejado patente, a estas dos temáticas mencionadas, contexto nacional, regional y provincial, por un lado, y el nacimiento y progreso del gobierno portuario —con toda la legislación que lo ampara—, por otro, se destinan sendos capítulos, dada su significación en la comprensión de la investigación. Todo ello sin olvidar el completo estudio de los puertos más destacados de la geografía nacional al que se le dedica otro bloque. Seguidamente, a lo largo de tres capítulos tratamos el resto de pormenores que conforman la entidad. De hecho, el estudio del avance de la infraestructura portuaria, el tráfico, el personal de la entidad desde sus primeros pasos hasta los años treinta y las relaciones del Puerto con la ciudad. Los capítulos tienen un límite cronológico: 1873-1900, 1901-1922 y 1923-1930, respectivamente. Así, el de mayor extensión y complejidad en su elaboración fue el relativo a los primeros veinte años del siglo XX, ya que, cronológicamente, abarca una etapa más amplia principalmente, aunque, también, por los avatares tan decisivos que se desarrollaron en esos años, como la Primera Guerra Mundial, que marcan un rotundo antes y un después.

Obviamente, cada materia ha exigido la consulta de unas series documentales u otras. Para el estudio de las obras a lo largo de su evolución resultaron muy sustanciosos los *Expedientes de Obras* de la institución portuaria, tanto las obras nuevas como las de conservación, así como los *Expedientes de Adquisición*. Sobresalen las memorias de los proyectos de las obras que, prolijamente, detallan la construcción y, en muchos casos, las causas que indujeron a que se acometieran, otras obras del entorno, las circunstancias que se atravesaban y que motivaban los aplazamientos, etc. En muchos casos, el análisis de las construcciones es suficiente para reconocer el grado de progreso que va alcanzando el Puerto: los materiales, los presupuestos y las técnicas empleadas. A propósito de fuentes, si bien las *Memorias* anuales no han sido tan ricas para esta temática como en principio supusimos, pues se dedican sobre todo al estudio del tráfico y a modo de estadística, sin entrar en mucho examen, consultamos algunas que sí han cumplido con creces nuestras expectativas. Nos referimos a las de 1897-1898 y 1904-1913, que dan una visión bastante pormenorizada de la institución entre esas fechas. En referencia a la *Memoria* de los primeros años del siglo XX, tendremos también que resaltar la riqueza en imágenes que ayudan a localizar y comprender con mayor acierto las infraestructuras y el desarrollo de las actividades. Asimismo, los *Libros de Actas*, como en otras ocasiones, permitieron confirmar los acontecimientos: la realización de una actividad y todas el entramado y las vicisitudes hasta que las obras se inauguraban. En otros casos fueron fuentes de primera



mano por la existencia de lagunas documentales. Efectivamente, se trata de una serie documental de enorme importancia y riqueza y, casi se puede decir, que recoge, en breve, la historia de la entidad. Todo ello, sin duda, ha favorecido el emplazarnos en el espacio y en el tiempo. La bonanza del Puerto encuentra su mayor reflejo en el avance de sus construcciones, que se van adaptando cada vez más a unas necesidades superiores: muelles más modernos y con más metros de atraque, mayor número de almacenes y superficies para mercancías en general, más calado... En definitiva, más inversión en la propia institución.

Y a este respecto, debemos mencionar el aporte fotográfico en el apartado de obras a lo largo de toda la investigación, igual que ha ocurrido en otras áreas, sobre lo que queremos remarcar la amplia visión que ofrece de todo el conjunto de instalaciones, entre las que se distinguen los muelles, utillaje –grúas, locomotoras, vagones... –, edificios, etc. Los planos generales y de situación también son de gran ayuda para conocer la extensión de la zona de servicio y el lugar que ocupaba cada construcción en los terrenos portuarios y, por supuesto, su evolución. Las tablas también son un complemento para la información contenida en los textos y, en el caso de las obras, nos puntualizan las inversiones, ofertas presentadas en los proyectos más importantes, desarrollo de los dragados, etc.

Asimismo, la bibliografía utilizada ha facultado el conocimiento de la evolución de las tecnologías marítimas en los puertos españoles, caso de la investigación llevada a cabo por Modesto Viguera y Javier Peña; los mismos que han ilustrado sobre el mundo de los dragados, de tanta trascendencia en el Puerto de Huelva, siempre tan necesitado de esta costosa actividad. César Sanz también ha resultado otro autor muy consultado por sus referencias, precisamente, a los equipos de dragados. En este sentido, los trabajos del director Joaquín Rodríguez Leal en la *Revista de Obras Públicas*, a finales del siglo XIX, sobre la ubicación de la barra del Puerto favorecieron el elaborar una idea pormenorizada del asunto. La obra dirigida por Manuel Becerra y publicada por la Junta Central en 1930 sobre los puertos, también ha servido para contrastar, en el caso de Huelva, las noticias que llegaban desde las distintas fuentes utilizadas. No queremos tampoco olvidar la prestigiosa labor de la *Revista de Obras Públicas*, ya mencionada, decana de la prensa española no diaria, que nació en el seno de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid. Su propio claustro de profesores tomó desde el primer momento la dirección de la publicación, con la colaboración de ilustres ingenieros; ya a mediados del siglo XX, tras la transferencia de la Escuela de Caminos al Ministerio de Educación, la revista se integró en la Universidad Politécnica de Madrid. La riqueza de esta publicación para el estudio de las obras públicas en España, desde mediados del siglo XIX, no ofrece la menor duda, tanto para los puertos españoles como para el Puerto de Huelva en especial. En verdad, son variados los artículos escritos sobre todos los puertos de la geografía nacional. En esta misma línea, no se debe dejar en el tintero la enorme colaboración del director Francisco Montenegro en esta publicación, que ha favorecido el conocer en detalle todos los avatares de los años que él estuvo al frente del Puerto, con sus avances y contrariedades. En el caso de algunas construcciones que le llevaron parte de su tiempo y esfuerzo, están recogidos todos los pormenores en algunas páginas de esta revista mencionada, aunque no fue el único vehículo de comunicación que empleó.

Por otra parte, en este apartado de obras no se puede dejar de mencionar la consulta de los Archivos Histórico Nacional y General de la Administración en Alcalá de Henares

que han posibilitado el acceso a expedientes sobre el Puerto de Huelva no conservados en su Archivo. Por los procedimientos en la gestión administrativa de los puertos españoles, un segundo ejemplar de mucha de su documentación llegó al Ministerio de Fomento y hoy se custodia entre los fondos de los archivos citados. Es un ejemplo la construcción del Muelle de Fábrica o Muelle de Levante, cuyo original se halla en Madrid, pero también ocurre con otras obras sobresalientes de la institución, como las antiguas Cocheras de locomotora, el Almacén general o la Casa del Vigía, por citar algunas, así como con los expedientes de adquisición de utillaje, básico para el progreso portuario –son ejemplos las primeras locomotoras a vapor y todo el material ferroviario-. Realmente, buena parte de los documentos referente a las obras del sistema portuario español hasta una cierta etapa radican en el Archivo General de la Administración, ubicado en Alcalá de Henares, y permiten completar, a veces, las lagunas existentes en esta serie en las distintas Autoridades Portuarias. En suma, en este Archivo General son muy cuantiosos los legajos que se conservan de todos los puertos y, naturalmente, del Puerto de Huelva, tanto que ha habido que llevar a cabo una selección de lo más destacado y sustancial para la historia de la institución. También se ha hecho indispensable la consulta en el Histórico Nacional de las fuentes relativas a la génesis de la Junta de Obras del Puerto de Huelva en el aspecto constructivo; justamente, lo referente a los años finales del siglo XIX. En cualquier caso, las referencias a expedientes consultados, en el apartado fuentes, en ambos archivos nacionales son bastante generales, normalmente, y cuando concretamos son casos de documentos de gran significación porque extendernos a todo lo revisado era materialmente imposible.

Como pieza importante en la economía de las ciudades portuarias está el tráfico marítimo, por lo que se entra en el apartado con unas pinceladas de los puertos nacionales, haciendo hincapié en el movimiento de mercancías onubenses, sin descuidar, a través de interesantes comparaciones, su preeminente ubicación en el contexto nacional. En este apartado, ha resultado fundamental para un conocimiento del movimiento comercial de los puertos españoles las *Memorias* localizadas en sus respectivos archivos. Éstas nos aportan datos de movimiento de buques con su tonelaje de registro, diferenciando entre vapor y vela, y las toneladas métricas cargadas y descargadas –cabotaje, importación y exportación-. Otras cifras proporcionadas son referentes a tarifas, detalles de las mercancías por meses, procedencia y destino... Todo ello, pues, ha facilitado el elaborar un exhaustivo análisis a nivel nacional, a la vez que unas tablas de datos que esclarecen la posición de los distintos puertos en el panorama español del comercio. En este punto, no queremos dejar escapar la gran cantidad de datos que hemos podido recabar del siglo XIX sobre todos los puertos, en general, a través de la *Gaceta de Madrid*, específicamente en un apartado denominado “Resumen del movimiento de buques nacionales y extranjeros, de vapor y de vela, cargados y en lastre, que han entrado y salido en los puertos de la Península e islas Baleares, tanto del extranjero como de las posesiones y provincias españoles ultramarinas”. Estos se extienden, exactamente, desde 1887 hasta 1898.

A su vez, debemos remarcar una edición que ha llegado a nuestras manos avanzada ya nuestra investigación y que ha resultado de una ayuda inestimable, el trabajo de la profesora Elena Ruiz Romero de la Cruz, publicado por Puertos del Estado y que en cifras no encontramos otro igual para estudios de conjunto. También hay que subrayar las publicaciones de Delgado Barrado y Guimera Ravina en relación al asunto y los artículos de Prados de la Escosura sobre comercio exterior, así como la obra de Frax Rosales sobre

puertos y comercio de cabotaje en España. Algunos estudios de economía sobre puertos, en particular, interesantes son los de Ponce Calvo y Ponce Cordones para Cádiz, Carreras y Yáñez para Barcelona, Rodríguez-Villasante Prieto y Troya Calatayud para Gijón, García Lorca para Almería, Martínez Vara para Santander y Alemany, Blay y Roquer para Tarragona.

Concretamente para Huelva, el Archivo de la institución portuaria es una fuente rica en la que beber, pues conserva todos los datos de tráfico serializado en sus *Memorias estadísticas* desde 1905. Recoge, además de la entrada y salida de mercancías, su distribución por puertos de procedencia y de destino, a la vez que el total de la explotación de los muelles estatales, el resumen de los buques de vapor y vela con su nacionalidad y tonelaje de arqueo y, por último, una sobrada información de ingresos por derechos de navegación, explotación de los muelles, etc. Otra documentación de gran alcance son las *Memorias* de la Cámara de Comercio, las cuales se han desgranado pacientemente, pues suponen un basamento fundamental para conocer la economía de Huelva junto con la del Puerto, como ya hemos referido. Precisamente, para tráfico portuario nos presenta un completo y detallado examen que permite completar algunas lagunas, a la vez que contrastar algunos datos. Para los años anteriores a 1905, desde que los muelles comenzaron a funcionar, se ha contado con un combinado de publicaciones y algunos datos de archivo que han acercado, convenientemente, el mundo mercantil portuario. Para este estudio, a finales del siglo XIX, hay que mencionar los Archivos de las Compañías mineras más relevantes ubicadas en Huelva, *Río Tinto* y *Tharsis*. De la primera, destacan como muy provechosas las series de los libros *Cost Statements* y algunos datos facilitados por Juan Manuel Pérez López, archivero de la Fundación Río Tinto, sobre cantidad de mineral extraído, en toneladas; sobre la segunda, una vez consultado el *inventario* del Archivo de Tharsis. Fondo Compañía minera se distinguen los *Libros de Cargamentos* y los *Libros Weights of mineral and precipitate Cargoes* y *Shipments of washed ore from washing in situ heaps*.

Igualmente, dentro de este mismo apartado, tenemos que incidir en las tablas recogidas en el apéndice, que, si bien son un práctico elemento para complementar la información y transmitirla con más claridad a lo largo de toda la investigación, en este ámbito del tráfico cobra mayor sentido su plasmación, a la vez que los gráficos —de variada topología acorde con las necesidades— del movimiento de mercancías por años, tipos de tráfico, etc. Finalmente, debemos mencionar las obra de Gonzalo y Tarín con su descripción minera de la provincia de Huelva, Pinedo y Vara y su historia sobre las piritas, E. Charles Harvey y S. G. Checkland con el análisis de las *Compañías de Río Tinto* y *Tharsis*, respectivamente y Riera Sans y su *Diccionario geográfico y estadístico*; asimismo Coll Martín ha cubierto un apartado importante con sus investigaciones sobre la producción y exportación de *Tharsis* entre 1881 y 1912 y *Río Tinto* entre 1874 y 1913. Por su parte, con respecto a la vid, el otro gran producto de intercambio con el exterior además de los minerales, tenemos bastante en cuenta los estudios de Francis Fourneau, que se adentra en su desarrollo y crisis.

De la misma manera que entramos a detallar y valorar las otras facetas portuarias, también se logró con los recursos humanos, un considerable potencial de la institución. La metodología seguida es la misma aplicada ya en otros casos, estudio progresivo observando su avance. La idea de hacer un examen detenido sobre este asunto desde los años de comienzo hasta 1900 es por su significación en los pasos iniciales de la



corporación, de comienzo en las instalaciones del personal. Serán los primeros ordenanzas, porteros, ingenieros, directores, ayudantes, maquinistas, etc. Por lo cual, no se entrará en relacionar todos los personajes individualmente en la etapa completa, sino en el origen o germen del personal que a lo largo de más de ciento veinticinco años consiguió con su esfuerzo sacar adelante este organismo de tan gran trascendencia económica en la provincia; asimismo, hemos comprobado que, al principio, el número de personas es escaso, porque el Puerto se va conformando y va adquiriendo necesidades lentamente y por la insuficiencia de capital, que obligó a que se mantuviera con una escasa plantilla que cubriera sólo lo mínimo e indispensable. Esto permite la exhaustividad, más difícil y tediosa en los capítulos siguientes. A partir de aquí, en las fases que siguen a continuación, se elabora un análisis de los nuevos puestos que se van creando y enriquecen la visión de nuevas profesiones.

Los datos de la evolución de la plantilla se han extraído de los *Expedientes de Personal* y de los *Expedientes de Montepío* -estos segundos cobran especial significación cuando los primeros no se conservan-, completado con información aportada por los *Libros de Actas*, sobre todo en el caso de trabajadores de los que no queda huella en ninguno de los expedientes aludidos. Aunque pueda parecer curioso, en esta última documentación mencionada se obtienen datos de personal interesantes y complementarios, y queremos dejar constancia de que, en la época que se trata, en esta serie documental se recogen todas las incidencias de los trabajadores: accidentes, enfermedades, nombramientos, ceses, jubilaciones, etc. Ahora bien, al detallar los nombramientos reflejamos las actividades realizadas por la institución en estos años, muchas desaparecidas en el caso de los muelles. Como documentación de apoyo a lo largo del apartado referido a personal se presentan digitalizados algunos modelos de documentos recogidos en los *Expedientes de Personal*: nombramientos y ceses, hojas de servicio, solicitud de plazas, fichas personales, entre otros. Otro puntal importante en este apartado han sido las *Memorias* de la Cámara, donde se reflejan gran parte de los movimientos huelguísticos de la provincia y sus logros -incluidos los del Puerto-, básicos para entender el momento que se estaba viviendo en el terreno laboral. Para finalizar, no se dejará en el tintero la legislación en la esfera laboral que se ha tratado y los manuales en derecho que aproximan a este mundo del trabajo. Así, Jasper con su *Origen y meta de la historia*, Montoya Melgar, Palomeque López y Álvarez de la Rosa y el Derecho del Trabajo, Ruiz de Grijalva y el contrato de trabajo y un largo etcétera.

Tras el tema de personal, nos detenemos en las relaciones del Puerto con la ciudad en referencia a los eventos sociales y culturales, aunque, realmente, también existen otras conexiones, políticas y económicas, estudiadas a lo largo de toda la investigación y que estrechan lazos igual unas que otras. Para este apartado se acudió, en gran medida, a los *Libros de Actas*, *Expedientes de Concesiones* y *Expedientes de Adquisiciones*, principalmente, pero también a algunos otros expedientes y documentos reveladores, en general, existentes tanto en el Archivo del Puerto como en otros archivos de la ciudad o la provincia, tales como el Archivo Municipal de Huelva -y el Fondo Diego Díaz Hierro, del que se consultó su archivo, hemeroteca y biblioteca-, el Archivo de la Diputación Provincial de Huelva, los Archivos Municipales de Palos de la Frontera y Punta Umbría, así como el Archivo Histórico Municipal de Moguer y el Archivo General de la Administración. En el caso del Archivo Municipal, nos han sido de gran ayuda los expedientes relacionados con los años veinte, tales como el vuelo del *Plus Ultra*, la Exposición Iberoamericana o la construcción de carabelas y, también, una serie dedicada a festejos varios, ésta para casi

toda nuestra etapa del siglo XX. En este sentido, el Fondo Díaz Hierro conserva multitud de artículos periodísticos, así como fotografías sobre las Fiestas colombinas, los veranos en Huelva... Con respecto al Ayuntamiento de Punta Umbría, el Archivo nos ha proporcionado unos expedientes que han permitido estudiar el desarrollo de las concesiones en la zona de playa. También el Archivo General de la Administración destaca con la documentación que conserva sobre los hallazgos arqueológicos, entre otras.

Pues bien, abundando en el tema, ha resultado básico el repaso a la prensa de la época, aunque esta documentación, hay que reconocer, tiene un papel preponderante en todos los puntos examinados en el texto, en general, por su importante protagonismo en la sociedad. Si bien hemos utilizado gran cantidad de ejemplares sueltos de diversa cronología, debemos admitir que el núcleo fundamental lo ha proporcionado el Fondo Diego Díaz Hierro y la colección de *La Provincia*, diario que se fundó el mismo año que la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 1873, y por las mismas circunstancias: el auge minero que trae un despertar en multitud de áreas. El primer ejemplar que se conserva data de 1880 y es interesante resaltar su continuidad cronológica a lo largo de toda la Restauración, a la vez que su preocupación por analizar al detalle los acontecimientos que se vivían, que ha permitido en muchas ocasiones reconstruir hechos de los que no quedaban apenas otros documentos que lo refirieran. Para concluir, en este aspecto han sido de gran ayuda algunos textos existentes sobre los vínculos entre los puertos y sus ciudades, tales como *El Puerto y la Ciudad de A Coruña*, editada a raíz de una exposición organizada por la Autoridad Portuaria de La Coruña, como resultado de las investigaciones de un grupo de expertos en el ámbito portuaria y urbanística sobre las conexiones entre la ciudad y el puerto a lo largo de la historia o la reciente publicación: *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, fruto de un curso celebrado en Santander en el verano de 2005.

El último bloque se dedica a la etapa de la Dictadura de Primo de Rivera, pero, justamente, el marco estructural y todo el desarrollo administrativo en la entidad portuaria está ya detallado en los primeros capítulos. Por otra parte, este período ha sido abordado en investigaciones llevadas a cabo con anterioridad, por lo que en este trabajo sólo nos detenemos en los acontecimientos más decisivos, añadiendo los últimos resultados y acudiendo a fuentes novedosas y bibliografía bastante esencial que ha llegado a nuestras manos, en su mayoría de reciente edición. Así, como nueva aportación se quiere referimos el informe presentado por el Gobierno, *El Avance de la provincia de Huelva*, sobre los éxitos de la Dictadura en todos los terrenos; lógicamente, habrá que ponerlo en tela de juicio porque se trata de una documentación esencialmente propagandística, sin mucha objetividad. La cuestión de los vocales en el Consejo de Administración se ha ampliado convenientemente, pues uno de los consejos del tribunal de nuestra anterior investigación era el análisis exhaustivo de los miembros del gobierno del organismo a lo largo del ciclo - y eso se ha llevado a cabo con toda la cronología estudiada al completo-; la legislación al respecto también se incluye y nos ha facultado para conocer al detalle la evolución de la administración y gestión portuaria onubense. Por su parte, el contexto social, económico y político, tanto nacional como provincial, se ha trabajado en profundidad con nuevas contribuciones. En efecto, Pierre Malherbe y Olabarri Gortázar tienen algunos sugerentes artículos sobre esta fase, así como Genoveva García Queipo de Llano, que también cuenta con una obra sobre la particularidad de los intelectuales; Leandro Álvarez, por su parte, circunscribe a Andalucía el estudio de estos años, a la vez que ha publicado un trabajo sobre Sevilla concretamente; también sobre una provincia andaluza, Córdoba, es la

obra de Marín Vico o la de Ruiz Sánchez sobre Almería; M<sup>a</sup> Teresa González Calbet, asimismo, habla sobre el Directorio Militar, mientras Jordi Cassasas lo hace sobre la Dictadura, en general, igual que Gómez Navarro y Schlomo Ben-Ami -todos como monografías muy significativas para entender el régimen- y Ramón López se detiene en la educación en esos años.

Del mismo modo, existen novedades en el tráfico, el personal de la entidad y los acontecimientos en relación con la ciudad, que abundaron bastante en estos *Felices años veinte*. El tráfico se afronta al detalle, estudiando las mercancías más notorias y divididas en exportación e importación, pero por modalidades -cabotaje, Europa y América-; toda la normativa en esta materia ha permitido entender la dinámica mercantil existente. Seguidamente, los hombres que trabajaron en el Puerto, de la misma manera que sus oficios, son analizados para conocer otro puntal importante de la institución; y aquí también las mejoras laborales contempladas en la legislación han aportado toda la profundidad que la temática requería. Pues bien, sobre el tema de la Dictadura, en Huelva contamos con algunos trabajos como el de Encarnación Lemus, que aborda la cuestión en la Diputación Provincial de Huelva, a la vez que dedica otra publicación a uno de los eventos más destacados de la época, la Exposición Iberoamericana. De hecho, sus obras sobre el régimen en Extremadura permiten completar y comparar, en esta etapa, Andalucía con otra región. Asimismo, Jesús Ángel Santos Caña ha dedicado todo un pormenorizado análisis a estos años, centrándose en la Diputación Provincial de Huelva. Por último conviene incidir en el reciente trabajo de Miguel Ángel García, que se adentra en la política del período en Huelva, a la vez que remarcar la coordinación que ha habido con otros trabajos que están en marcha sobre esta misma cronología.

Finalmente, queremos abundar en la conveniencia del aporte de un conjunto de fotografías, tablas y gráficos en los diferentes capítulos de la obra, ante el convencimiento de que servirán de gran ayuda para conocer con más exactitud la evolución de los acontecimientos, a la vez que confiamos en que serán un vehículo de transmisión idóneo del estudio. La mayor contribución fotográfica viene de la mano del Archivo del Puerto de Huelva que, actualmente, se encuentra inmerso en un proyecto de digitalización de todo su fondo fotográfico, pero tampoco queremos olvidar la aportación de otros archivos que, también, tienen un fondo gráfico en general, de gran riqueza, como ocurre con el Archivo Municipal de Huelva y la fototeca del Fondo Diego Díaz Hierro. Además, otros fondos de imágenes consultados son los del Archivo de la Fundación Río Tinto y del Archivo Municipal de Aljaraque. A su vez, algunas imágenes han sido extraídas de publicaciones especializadas que se citan convenientemente. Con respecto a las tablas y gráficos, la mayoría son de elaboración propia.

Llegados a este punto, no podemos olvidar la gran deuda contraída con aquellas personas que han posibilitado que esta investigación haya salido adelante. Tengo que agradecer, en primer lugar, a todos mis compañeros de los Archivos portuarios su gran apoyo y la diligencia con la que me han proporcionado todo el material necesario para profundizar en la historia de las diferentes Autoridades Portuarias, así como a la Autoridad Portuaria de Huelva por sus facilidades. También recuerdo con sumo agrado el trato recibido en el Archivo Municipal de Huelva, en el que he podido comprobar en multitud de ocasiones la presteza de todo su personal: Dolores Lazo, Luisa Borralló, Manuel Capelo, Francisco Javier Álvarez y Francisco Grajal. Tampoco olvido el buen hacer de los profesionales de los Archivos Municipales de la provincia: Diego Ropero,

Eduardo García, Israel Dorrego y Dolores Címbora; de Juan Carlos Saldaña del Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva y de la directora del Archivo de la Diputación Provincial de Huelva, Remedios Rey. Del mismo modo, quiero reconocer la ayuda facilitada por el personal de los Archivos Histórico Nacional y General de la Administración.

En referencia al área académica, tengo un especial agradecimiento con la Dra. Encarnación Lemus López, directora de la Tesis Doctoral, por todo lo que he aprendido a lo largo de estos años de enseñanza, a la vez que me ha sabido transmitir el ánimo y la seguridad necesarios. Su exigencia científica y su tesón han contribuido, de manera esencial, al desarrollo y conclusión de la investigación. También hago extensiva mi gratitud a todo el área de Historia Contemporánea de la Universidad de Huelva por sus atenciones.

De otro lado, queremos dejar constancia de la inestimable ayuda del archivero de la Fundación Río Tinto, Juan Manuel Pérez y de Jesús Santos, quienes pusieron a nuestra disposición sus investigaciones, así como de José Luis Arrayás, ingeniero de caminos, canales y puertos, que, desinteresadamente, robó algunas horas al estudio para facilitarme información sobre el mundo portuario. En fin, debo mucho a mi familia, que ha compartido conmigo este proyecto, a pesar de todo lo que le restaba, sobre todo a Sebastián Prieto por su fortaleza para los dos.





## *CAPÍTULO I.*

### *EL MOMENTO HISTÓRICO*



En este primer bloque que presentamos queremos analizar el marco histórico que envolvió a la Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva, actual Autoridad Portuaria, desde su creación en 1873 hasta 1930. Para ello, nos detendremos en las facetas política, económica y social de la España de esos años para luego pasar a estudiar los mismos apartados a nivel regional y local, tratando de relacionar, en todo momento, los avatares acontecidos en la nación y en Andalucía, en general, con los de Huelva y su Puerto, objeto central de esta investigación. Del análisis de todos los datos expuestos, sin duda, se podrán sacar conclusiones muy interesantes que ayudarán a comprender mejor el contenido de este trabajo. A su vez, permitirán mostrar el contexto en el que se desarrollaron todos los acontecimientos que luego se detallarán en los capítulos siguientes.

## **I. LA NACIÓN ESPAÑOLA**

### **1. El sistema canovista: afianzamiento y crisis**

Con la vuelta de la dinastía borbónica al poder se cerró un ciclo que comenzó en 1868 con una revolución, y que supuso un giro hacia la izquierda de las ideologías, con un protagonismo en la vida política de los intelectuales y una serie de movimientos revolucionarios que dieron lugar a que el país mostrara una imagen de caos. En los sucesos de 1868 intervinieron tanto militares como políticos civiles. Tras el Sexenio revolucionario se asistió a un corto experimento republicano al que puso fin el golpe militar de Pavía. Posteriormente, en diciembre de 1874, el pronunciamiento de Martínez Campos en Sagunto, a favor de los Borbones, adelantó los planes de Cánovas del Castillo, artífice político de la Restauración. Él no estaba a favor de los pronunciamientos militares para instaurar un régimen político, sino que defendía una Restauración civil, dirigida por un partido organizado. Según sus propias palabras: “una vez más, los miserables intereses del militarismo habían decidido el destino político de España”<sup>1</sup>.

Para comprender, en sus hechos más próximos, el régimen de la Restauración hay que tener en cuenta que ni la revolución de 1868, ni la monarquía democrática de Amadeo, ni la República federal de 1873 llegaron a derribar, ni siquiera a alterar, las

---

<sup>1</sup> CARR, Raymond: *Historia de España*. Ediciones Península, Barcelona, 2001, p. 224.



sólidas bases socioeconómicas de la vieja España isabelina<sup>2</sup>. Cánovas se vio obligado a admitir los hechos consumados; pero en 1880 argumentó que “la Restauración no fue obra militar; dos batallones no hubieran podido vencer al país si no preexistiera un estado de opinión a favor del legítimo soberano”<sup>3</sup>. A su juicio, la única posibilidad para obtener un sistema político estable que pudiera proteger los intereses conservadores, en el momento atropellados por el desorden imperante, consistía en la Restauración de la dinastía borbónica con Alfonso XII, hijo de la depuesta Isabel II<sup>4</sup>. Los cuatro pilares básicos de la teoría política canovista eran: el rey, las Cortes, la Constitución escrita y el turno de partidos. La multiplicidad de partidos no era viable para el funcionamiento del aparato, según los ideales de Cánovas; de ahí que aglutinara a todos ellos en dos grandes grupos: conservadores y liberales, cuyo éxito estribaba en la colaboración de la oposición. En torno suyo agrupó a todos los que habían apoyado la restauración borbónica y demostró su inteligencia al conseguir atraerse a Sagasta que, a su vez, aunó a los grandes grupos de oposición. Hay que subrayar que se trataban de partidos sin afiliación ni seguidores, sino, simplemente, fruto de la creación de unos cuadros de élites.

No sería acertado dar por terminado el proceso constituyente de la Restauración en julio de 1876, cuando la nueva Constitución entró en vigor, puesto que ésta tuvo un desarrollo laborioso de un lustro, que sólo podremos concluir en 1880, tras la conformación del Partido Liberal sobre su base y la formalización del bipartidismo, cimiento del funcionamiento del régimen. El nuevo sistema institucional que se articuló a partir de la Constitución se basó en un régimen electoral denominado el “turno pacífico”, por el que los partidos Conservador y Liberal se fueron sucediendo en el poder. Se habla de tres ciclos: el primero, definido por la monarquía de Alfonso XII hasta 1885, año en que falleció el rey, en el que ambos grupos políticos ratificaron el bipartidismo en el Pacto de El Pardo; el segundo, en el que se desarrolló la Regencia de la reina María Cristina hasta 1902, cuando el sistema se liberalizó -instauración del sufragio universal, regularización de la libertad de prensa y del derecho de asociación-; y el tercero, durante la monarquía de Alfonso XIII, realmente hasta 1931, coincidente con la descomposición de los partidos turnantes, desencadenada por el atentado contra Cánovas en 1897<sup>5</sup>.

Sin duda, con el turno de partidos se inició un largo período de relativa estabilidad política, aunque sacudida intermitentemente por crisis. Se asistió a la era de la burguesía conservadora que buscaba, lógicamente, defender sus intereses y estaba en contra de llevar a cabo ensayos de renovación política, actividad muy practicada por este grupo político en etapas precedentes. Liberales y conservadores, encarnados en las figuras de Sagasta y Cánovas, propiciaron unos años de prosperidad, si bien volvieron a caer en los mismos vicios del reinado de Isabel II. Por ello, finalmente, la insuficiente atención al problema social que propició la fundación del partido socialista, en principio en la clandestinidad; la llegada de elementos anarquistas a España y su difusión por Andalucía y el descontento catalán con la proliferación del proletariado, consecuencia del avance fabril de la región,

<sup>2</sup> JOVER ZAMORA, José María: “La época de la Restauración: panorama político social, 1875-1902”. En TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España*, tomo VIII. Labor, Barcelona, 1985, p. 278.

<sup>3</sup> FERNÁNDEZ, Antonio: *Historia Contemporánea*. Vicens-Vives, Barcelona, 1976, p. 336

<sup>4</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración a la democracia, 1875-1980*. Ariel Historia, Barcelona, 1995, p. 21.

<sup>5</sup> PALOMEQUE LÓPEZ, Manuel Carlos y ÁLVAREZ DE LA ROSA, Manuel: *Derecho del Trabajo*. Centro de Estudios Ramón Areces. Madrid, 1999, p. 80.

que se tradujo en atentados terroristas, pusieron en muy difícil situación al país que, además, perdió asesinado a uno de sus mejores hombres, Cánovas, en 1897 -a un año de la salida de España de Cuba-. Alfonso XII murió en 1885 y la prudencia de la reina regente consiguió que no se experimentaran grandes cambios; ya en 1902, comenzó el reinado de Alfonso XIII, año en que la política del turnismo recaía en Maura y Canalejas, jefes de los partidos conservador y liberal, respectivamente<sup>6</sup>.



**Fotografía 1.1.- Cánovas del Castillo (VV.AA.: *Historia de España...*).**

Ahora bien, un fenómeno sociopolítico bastante característico de la sociedad española del último cuarto del siglo XIX y principios del XX fue el caciquismo, sin el que no se puede concebir la España de la Restauración. Consistió en el ejercicio arbitrario del poder local, rectificando la ley escrita y desnaturalizando las funciones electorales, judiciales y administrativas. Es propio de un país con una estructura eminentemente rural, como la España de estos años, aunque los centros políticos estuvieran en las urbes donde, a pesar de todo, no vivía más allá del 25% de los españoles. Así, el reparto de los cargos públicos a nivel local supuso el punto principal del caciquismo, es decir, la “manipulación electoral a través de los caciques o patronos locales, empleados por cada uno de los partidos dinásticos con el fin de asegurarse una mayoría cómoda en las Cortes, al tiempo que concedía un razonable número de escaños a la oposición para mantenerla dentro del juego”<sup>7</sup>. La influencia del cacique venía de su control sobre la administración local y el aparato judicial. Conseguía su clientela, la que le daba los votos, proporcionándole trabajo y concediéndole favores. La “confrontación electoral” tenía lugar a través de las negociaciones realizadas con anterioridad al día del plebiscito, parte fundamental de la política electoral hasta 1923. Incluso, los resultados de las elecciones se publicaban en la prensa, a menudo, antes del día de la votación. En definitiva, este sistema descrito servía

<sup>6</sup> MARIO CARREÑO, Ángel y LÓPEZ VIZCAÍNO, Pilar: *Ingenieros de Caminos en el Congreso de los Diputados*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Congreso de los Diputados. Madrid, 2000, p. 72.

<sup>7</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, pp. 31-33.

perfectamente, a los intereses de una oligarquía sociopolítica para mantenerse en el poder, teniendo en cuenta que concedía una proporción mucho mayor de representantes a los distritos rurales. Hace ya algunos años, el profesor Jover Zamora describió la situación con gran acierto:

“[...] El político, en Madrid, el cacique, en cada comarca; el gobernador civil, en la capital de cada provincia, como enlace entre uno y otro, constituyen las tres piezas clave en el funcionamiento real del sistema”<sup>8</sup>.

En consecuencia, para entender el caciquismo en toda su extensión, hay que partir del conocimiento de las microestructuras de poder existentes a nivel rural y local en la España del siglo XIX; además, se debe tener en cuenta el aislamiento y la incomunicación de estas zonas, lo cual resultaba muy distinto al resto de la Europa occidental. Romero Maura<sup>9</sup> explica los factores que determinaban esta incomunicación por el relieve de la Península, la escasa densidad de vía férrea, la poca cohesión que el ferrocarril proporcionaba a las regiones por las que transitaba, al no conectar, debidamente, los núcleos de población y, finalmente, la extremada escasez de carreteras vecinales: “había en España, en 1911, casi 5.000 pueblos sin más comunicación con el exterior que veredas de herradura”. Así, cabe definir a los caciques o notables, en principio, como miembros de una élite local o comarcal, que se identificaban por tres notas distintivas: arraigo a un medio geográfico, económica y socialmente circunscrito, predominio personal en el marco de una sociedad cerrada y tradicional y papel de intermediarios de esta última con respecto al Estado. El funcionario o diputado se podía cambiar y dependía de Madrid, sin embargo, el cacique estaba enraizado en su medio y era el único interlocutor real de que disponía el poder político central para contactar con una realidad nacional, caracterizada por la no consumación del largo proceso histórico que iba del Antiguo al Nuevo Régimen en España<sup>10</sup>.

A medida que la historiografía ha ido avanzando se ha podido constatar que el caciquismo se identificó por su versatilidad, por la capacidad para adaptarse a las circunstancias cambiantes de una sociedad que evolucionaba económicamente. Las características tradicionales que conformaban el caciquismo han sido superadas y ampliadas en los estudios actuales, de los que se deduce que los comportamientos políticos vividos en Andalucía y otras regiones agrarias por excelencia, también se produjeron en otras zonas del país a la vanguardia industrial, caso de Cataluña y el País vasco. Y a su vez, se ha demostrado que las élites empresariales de estas zonas estaban tan introducidas en la mecánica fraudulenta del sistema como los terratenientes y burgueses andaluces, gallegos, extremeños o levantinos. Realmente, aún podemos ir más lejos en la extensión del caciquismo, pues además de distar bastante de ser algo peculiar de Andalucía, tampoco lo fue sólo de España, ya que cualquier estudio que se haga del continente europeo sin límites cronológicos, sobre todo en la zona mediterránea o Iberoamérica, conducirá a determinar que las relaciones de dependencia personal llevadas al plano de la política mediante el fraude y la coacción electoral para detentar el poder, están en la base histórica de sociedades hoy sobresalientes por su política democrática,

---

<sup>8</sup> JOVER ZAMORA, José María (con A. Ubieta y J. Reglá): *Introducción a la Historia de España*. Teide, Barcelona, 1963, p. 626.

<sup>9</sup> ROMERO MAURA, Joaquín: “El caciquismo: tentativa de conceptualización”. *Revista de Occidente*, núm. 127, Madrid, 1973, p. 21.

<sup>10</sup> JOVER ZAMORA, José María: “La época de la Restauración...”, p. 300.

como el caso de Gran Bretaña o Francia<sup>11</sup>.

Ya para finalizar con este importante y complejo sistema de intereses, no debemos olvidar que el caciquismo se consideraba como un cáncer que amenazaba la existencia de la monarquía constitucional, pues el sistema parlamentario sólo podía sobrevivir si era verdaderamente representativo. Así, a principios de 1899, aunque el régimen político y social de la Restauración presentaba una aparente persistencia se comenzó a entrar en una nueva etapa, diferente a la iniciada por Antonio Cánovas en 1875. Esta modificación venía motivada por el Desastre de 1898, que impedía la continuación si no variaban las bases del sistema político “cambiar para que nada cambie”. En esta circunstancia se puso a prueba el sistema canovista, pues muchos sectores de la sociedad española culparon de la crisis a los políticos. No obstante, lo que sí es cierto es que los cimientos de la Restauración no debían ser muy endebles cuando logró sobrevivir a varios momentos críticos en su historia. En verdad, a fines del siglo XIX ya estaba al descubierto todo lo que de falso había en la obra canovista. Entre 1899 y 1916 se asistió a una nueva corriente, el revisionismo o reformismo, existente antes de la crisis del 98, pero ésta lo hizo inaplazable y toda la sociedad estuvo presente en este replanteamiento. El 98 no fue la causa de la nueva coyuntura, sino la consecuencia de un mal rumbo. Francisco Silvela tocó por primera vez el tema en un artículo que escribió denominado “Sin pulso”:

“Este singular estado de España: dondequiera que se ponga el tacto, no se encuentra el pulso. El gobierno ha de ser realista: No hay que fingir arsenales y astilleros donde sólo hay edificios y plantillas de personal y que nada guardan y nada construyen”<sup>12</sup>.

Tras el análisis de la etapa, se puede afirmar que el mejor síntoma del cambio político que se llevó a cabo en 1898 fue el de la evolución de los partidos. El sistema bipartidista, consagrado desde 1876, sufrió la irrupción de nuevas fuerzas que no tenían cabida en él. Todo comenzó con la pérdida, por parte de los partidos, de sus líderes históricos. En concreto, a la muerte de Sagasta, en 1903, las disputas entre los dirigentes liberales por hacerse con la dirección del partido provocaron una enorme confusión. El rey sorteó los obstáculos, eligiendo a un jefe de gobierno entre la cúpula de las distintas facciones. Para Raymond Carr, representa un ejemplo notable de hasta que punto se expuso la monarquía a causa de la crisis del sistema bipartidista “artificial”<sup>13</sup>.

Por otra parte, en el siglo XX adquirieron especial virulencia las inconveniencias que ya en el siglo XIX habían despuntado: el problema regional, el social, el de Marruecos y el religioso, entre otros. La crisis potenció los movimientos obreros en varios frentes: aumento del número de afiliados, de periódicos y de los centros donde tenían fuerza, comenzando la atracción de intelectuales. Y así, entre 1899 y 1917, el régimen político español se desmoronaba a pesar de los esfuerzos por mantenerlo. La normalidad política era imposible de recuperar y todo ello precipitó los acontecimientos hacia 1923 con la promulgación de la Dictadura de Primo de Rivera. Así, algunos autores consideran que en el reinado de Alfonso XIII tuvo lugar la caída del proyecto de Cánovas, al desmoronarse

<sup>11</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia y SIERRA ALONSO, María: “La evolución del sistema político, 1874-1923”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (edits.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 276-277.

<sup>12</sup> SILVELA, Francisco: “Sin pulso”. *El Tiempo*, 16-8-1898. Citado en FERNÁNDEZ, Antonio: *Op. cit.*, p. 377.

<sup>13</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, p. 113.

los cuatro pilares en los que se apoyaba: en 1912 con el asesinato de Canalejas, por el que paralizaron sus funciones los partidos<sup>14</sup>; en 1917 las Cortes dejaron de operar con la convocatoria de la Asamblea de parlamentarios; en 1923 se produjo la caída de la Constitución con el golpe militar primorriverista; y finalmente, en 1931 el rey fue destituido.

Una opinión a tener en cuenta, por su interés, es la de Julio Aróstegui, para quien los revisionistas fracasaron “porque no encontraron el punto de confluencia en el que fuera posible esta apertura de las masas y una renovación profunda de las estructuras sociales y políticas cristalizadas por el viejo régimen canovista”<sup>15</sup>. En este intento de revisionismo se distinguen dos fases claras: la primera, entre 1892-1902, tramo final de la regencia de María Cristina, caracterizada por las inmediatas consecuencias del desastre, la cuestión de las responsabilidades y el dilema entre regeneracionismo o continuidad; y la segunda, entre 1903-1912, clave en el período y coincidente con el reinado de Alfonso XIII. Se trataron de años cargados de importantes experiencias renovadoras, sucediéndose los gobiernos de Maura y Canalejas. Desaparecidos ambos de la política, concluyeron los intentos de renovación y se entró en una tercera y última época, 1912-1917, en la que la voluntad reformista se abandonó totalmente por parte de los partidos que sostenían el régimen. La guerra mundial detuvo momentáneamente la disgregación, pero a la postre aumentaron las contradicciones. Así se llegó a la triple rebelión de 1917: la del proletariado, los parlamentarios y el Ejército. Todo ello impidió la vuelta al normal funcionamiento del régimen político.

Sin duda, en 1917, España contempló uno de sus peores momentos históricos. Se declaró la huelga general organizada por la CNT, se agravó el problema militar con la disolución de las Juntas por el descontento originado por la guerra de Marruecos y se reunió la Asamblea de Parlamentarios en Barcelona, que a punto estuvo de convertirse en Constituyente. La crisis se resolvió con un gobierno de coalición formado por García Prieto, en el que colaboraron los políticos más relevantes, aunque no llegaron a entenderse. Maura, rechazado por la mayoría, se retiró de la política. Así, el fracaso del intento de reforma constitucional de 1917 dejó intacto el edificio político tal como se ha descrito. Todo ello debido, en resumen, a la falsificación de la representación mediante elecciones amañadas y a la detención del poder por una oligarquía por una parte; y por otra, a la existencia de un electorado sin preparación, ni organización, ni representación en las Cortes, pero que conformaba la base de los votos de la oligarquía. A pesar de todo, la burguesía catalana logró ocupar escaños mediante la organización de un partido político estructurado -la Lliga Regionalista-, que se sustentaba, sobre todo, en un sentimiento cultural más que en la economía, lo que le daba los cimientos electorales suficientes; no obstante, la posibilidad de imponer una política económica le estaba vedada por la ausencia de alianzas políticas. Ciertamente, el miedo a la intervención del Ejército es lo que facilitó la integración de los industriales catalanes en el Gobierno. Así desde el poder, Cambó<sup>16</sup>, al recibir la cartera de Fomento, pudo proponer planes de modernización

<sup>14</sup> Concretamente, con la muerte de Canalejas se consumó la disolución de los partidos históricos, según opinión general de la historiografía avalada por Comellas.

<sup>15</sup> ARÓSTEGUI SÁNCHEZ, Julio: “La España de los revisionismos”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, pp. 918-920.

<sup>16</sup> Para un mayor conocimiento de este personaje en la esfera política, véase VV.AA.: *La Hacienda desde sus ministros: Del 98 a la guerra civil*. Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2000, pp. 247-279.



económica: obras públicas, ferrocarriles y créditos agrícolas, mejorando la productividad de los cerealistas, comerciantes y pequeños industriales de las mesetas y, al mismo tiempo, ampliando el mercado y facilitando el acceso de los productos catalanes<sup>17</sup>.

Con estas premisas, los políticos tuvieron que enfrentarse a la crisis existente entre 1917<sup>18</sup> y la Dictadura con sus partidos fragmentados y debilitados. Por otra parte, el auge alcanzado en esos años por la Revolución rusa aumentó la fuerza y militancia de las organizaciones obreras, a la vez que se censuró la prensa, mientras que en política exterior la derrota de Marruecos fue un hecho. A pesar de todo, a juicio de Carr, “el sistema político podía haber sobrevivido a estas tensiones si el ejército no hubiera reasumido su intervención en la política y si el rey no hubiera abandonado a los políticos”<sup>19</sup>. Estos acontecimientos no fueron únicos en España, sino que el panorama europeo era muy similar, puesto que las tensiones impuestas por la Primera Guerra Mundial dieron al traste con los regímenes democráticos y semidemocráticos<sup>20</sup>. De todo se deduce, que la España de los inicios de los años veinte presentaba un panorama nada esperanzador: descomposición de partidos -crisis del sistema canovista-, inestabilidad gubernamental, persistencia de la guerra marroquí, movimientos obreros, etc. Su peor momento lo alcanzó en 1923, cuando el caos social se hizo insostenible; además, el Gobierno de la Concentración Liberal en el poder no podía controlar la situación, lo que demostraba su incapacidad.

En suma, la década de los años veinte se ha considerado decisiva, pues simbolizó el paso a una encrucijada; realmente, señaló el límite indefinido entre lo que llegaba a su final y lo que estaba naciendo para sustituirlo, y también continuarlo. Sin duda, se vivía un ambiente de tensión y desorientación provocado, en primer lugar, por las consecuencias de la Primera Guerra Mundial, ruptura con el ideal de paz y felicidad que se soñaba traería el progreso científico; en segundo lugar, por el enfrentamiento con la frustrante realidad de posguerra, con la pérdida de valores que conllevó y las amenazas de un mundo en crisis; y en tercer lugar, por la ilusión de escapar a la dolorosa realidad a través de la construcción de un mundo feliz. Así, se sustituyeron unos valores y estilos de vidas en crisis por la guerra, por otros renovadores y salvadores, vitales...<sup>21</sup>.

En esta tesitura, el 13 de septiembre de 1923 tuvo lugar el golpe de estado de Miguel Primo de Rivera, capitán general de Cataluña<sup>22</sup>, de “guante blanco y regia complicidad”<sup>23</sup>.

<sup>17</sup> MALHERBE, Pierre C.: “La agonía de la Restauración”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, pp. 958-959.

<sup>18</sup> *Ibidem*, pp. 439-442 y RUIZ, David: “España 1902-1923: vida política, social y cultural”. En TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España*, tomo VIII. Labor, Barcelona, 1985, pp. 497-502.

<sup>19</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, p. 117.

<sup>20</sup> Dolfus en Austria, la catastrófica situación de Francia, el ascenso imparable de los totalitarismos en gestación en Italia y Alemania; sólo el Reino Unido mantenía una línea estable.

<sup>21</sup> MARTÍNEZ CARRERAS, José Urbano: “La década de los pactos, 1920-1929”. En VV.AA.: *La paz imposible: la década de los pactos 1920-1929*. Historia 16, Madrid, 1997, pp. 7-8.

<sup>22</sup> Para el estudio de la evolución de este período histórico en general, véase MALHERBE, Pierre C.: “La Dictadura”. En TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España*, tomo IX. Labor, Barcelona, 1985, pp. 29-90; MALHERBE, Pierre C.: “La Dictadura de Primo de Rivera”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, pp. 969-986; BEN-AMI, Shlomo: *La Dictadura de Primo de Rivera*. Planeta, Barcelona, 1984 y GÓMEZ NAVARRO, José Luis: *El régimen de Primo de Rivera: reyes, dictadura y dictadores*. Cátedra, Madrid, 1991, entre otros.

En la historiografía existente, aparecen opiniones diversas sobre el conocimiento que el rey tenía acerca de la preparación del golpe; a pesar de ello, lo que sí es cierto, según Gómez Navarro, es que la llegada de la Dictadura supuso para el monarca la consecución de sus deseos y pensamientos: gobierno fuerte contra la amenaza revolucionaria<sup>24</sup> y resolución de los problemas políticos existentes, Fuerzas Armadas unidas y ruptura con los viejos políticos<sup>25</sup>. A juicio de García Queipo, “si el rey Alfonso XIII se hubiera opuesto al golpe de estado de Primo de Rivera hubiera puesto su trono en peligro”, lo que concluye de la aceptación que tuvo el militar golpista en la prensa madrileña en los días posteriores al 13 de septiembre y en la escasa oposición<sup>26</sup>. En esta misma línea está el trabajo de Olabarri, en el que se lleva a cabo un examen crítico de los sucesos y principales interpretaciones en relación con el pronunciamiento de Primo de Rivera y la posición del rey. Y es bien claro cuando afirma que en pocos días de septiembre de 1923 se planteó y desarrolló un drama con importancia decisiva en la política española, “un combate que, como sabemos ganó Primo de Rivera, gracias a su habilidad y audacia, a la debilidad que mostró el Gobierno y no sin el concurso de Alfonso XIII”<sup>27</sup>.

Así pues, tras el estudio de la documentación relativa a las declaraciones del rey y con el análisis de la evolución de su pensamiento en los años veinte, según algunos historiadores, se puede perfectamente comprender su actitud inicial de adhesión al régimen, puesto que estaba convencido de que en ese momento era imposible otra solución; él mismo había intentado acaudillar poco antes un gobierno extraconstitucional. Sin embargo, otras teorías defienden que pudo haber una solución alternativa que no fuera la dictadura. Concretamente, para José María Marco, el pueblo y, desde luego, el rey, olvidado del tácito pacto de la corona y el liberalismo, aceptó la situación<sup>28</sup>. Por otra parte, Raymond Carr opina que el golpe militar probablemente habría fracasado si el rey hubiera respaldado al Gobierno, pues la jugada de Primo de Rivera había sido muy arriesgada al basarse en el desencanto de la opinión pública y en la actitud real. El rey, legitimando la revuelta militar incruenta, decidió el destino de la monarquía constitucional, puesto que para el historiador, Primo de Rivera asestó el golpe al sistema parlamentario en el momento en que se estaba llevando a cabo la transición de la oligarquía a la democracia:

“La destrucción de la monarquía parlamentaria creada por Cánovas, cualquiera que hayan sido sus defectos marcó la entrada decisiva en la moderna historia española. Abrió lo que los

<sup>23</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando y GONZÁLEZ VESGA, José Manuel: *Breve historia de España*. Alianza Editorial, Madrid, 1994, p. 557.

<sup>24</sup> De hecho, la etapa desde finales de la Primera Guerra Mundial hasta la crisis de 1929 es de manifestaciones de esa latente y progresiva tensión, de ambiente político mundial de tirantez y violencia que, finalmente, estallará en la Segunda Guerra Mundial: debilitamiento e incapacidad de la Sociedad de Naciones, rivalidades y enfrentamientos entre los sistemas sociopolíticos, dificultades para resolver los problemas económicos que desembocaron en la crisis de 1929, políticas expansionistas de los regímenes fascistas y militaristas, crecimiento de Estados Unidos... MARTÍNEZ CARRERAS, José Urbano: *Op. cit.*, p. 9.

<sup>25</sup> GÓMEZ NAVARRO, José Luis: *Op. cit.*, p. 126.

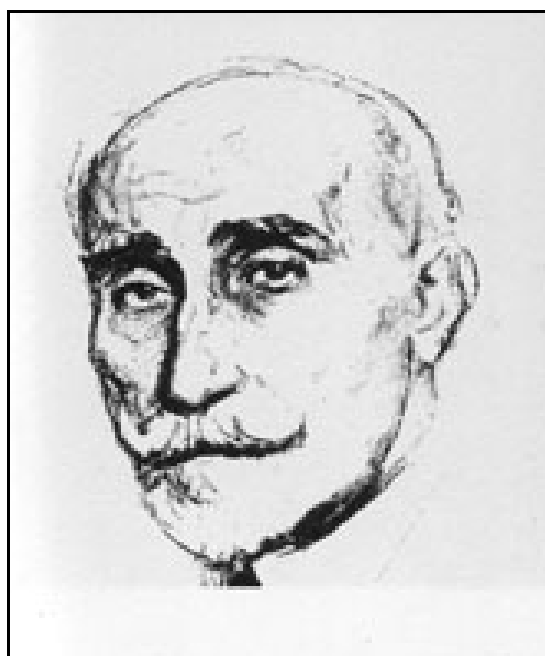
<sup>26</sup> GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: “Primo de Rivera”. *Cuadernos Historia* 16, núm. 269. Información y revistas, Madrid, 1985, p. 6.

<sup>27</sup> OLABARRI GORTÁZAR, Ignacio: “Problemas no resueltos en torno al pronunciamiento de Primo de Rivera”. *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 7. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1996, p. 229.

<sup>28</sup> MARCO, José María (coord.): *Genealogía del liberalismo español (1759-1931)*. Fundación para el Análisis de Estudios Sociales, Madrid, 1998.

constitucionalistas denominan un “período constituyente”, la búsqueda de una forma estable de gobierno [...]. En 1977, después de dos dictaduras y de una república, España regresó a la forma de gobierno que los militares habían derribado en 1923: una monarquía parlamentaria basada en el sufragio universal”<sup>29</sup>.

En verdad, el sistema parlamentario había sido criticado por los partidos antidinásticos e intelectuales por ser una construcción artificial que sólo servía a los políticos que mandaban, que eran incapaces de tener una visión nacional. Existía el sentimiento de necesidad de una dictadura como antesala de una verdadera renovación política. El propio Alfonso XIII, en opinión de algunos autores, hizo llamadas a sus políticos para que le apoyaran en una reforma real con o sin constitución. Él creía en la posibilidad de una dictadura temporal en momentos de gravedad para abrir el camino a gobiernos que representaran el sentir del pueblo. Maura lo disuadió de crear un gobierno del rey dirigido por un militar: “si los militares quieren gobernar que gobiernen solos”.



**Fotografía 1.2.- Antonio Maura (VV.AA.: *Historia de España...*).**

Asimismo, es interesante destacar que el rasgo que más sorprende de la oposición política, a juicio de Raymond Carr, es que se aseguró el favor de los intelectuales. En España se asistía a una segunda Edad de Oro. Casi la totalidad de la intelectualidad, a la que se unieron también los estudiantes universitarios, se manifestó opuesta a la Dictadura y, por tanto, a la monarquía por su apoyo<sup>30</sup>. En general, en palabras del propio Primo de Rivera:

“La tercera batalla reñida por la Dictadura, ha sido contra las clases escolares, tanto el profesorado, como los estudiantes, aunque en honor de la verdad de los primeros, los más y los mejores, y de los segundos muchos, han acompañado con una actitud correcta, pero

<sup>29</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, pp. 137-138.

<sup>30</sup> Para profundizar en las actitudes del mundo universitario durante la Dictadura, véase BEN-AMI, Shlomo: “Los estudiantes contra el rey”. *Cuadernos de Historia* 16, núm. 6, 1985, pp. 37-47.



platónica la obra dictatorial que ha tenido por norte siempre el mayor prestigio y progreso de la cultura nacional. Pero en estos sectores más que en otro alguno, el número no cuenta porque la masa, tanto de estudiantes como de profesores de orden, como familiares de los primeros, es pasiva y contempla en silencio y sin protesta los desmanes y estridencias de unos pocos que se arrojan la representación de la clase”<sup>31</sup>.

Efectivamente, el dictador tenía claro el problema que suponían los intelectuales para sus planes y lo argumentaba:

“A juzgar por el momento y por las primeras medidas del Gobierno que ha reemplazado a la dictadura, este factor de la actitud de las clases universitarias, parece haber sido el determinante de la crisis, y quiera Dios que ello no sea motivo de serios trastornos y profundas mutaciones en la vida nacional, porque aun descontando la recta intención en algunos, las pasiones juveniles y las soberbias intelectuales hacen una mezcla detonante de la que sólo se pueden esperar explosiones”<sup>32</sup>.

Pues bien, creemos importante exponer algunos de los rasgos de la personalidad del dictador, pues pueden facultar el mejor conocimiento del momento político que se vivió: conformismo social, afirmación de masculinidad, deslumbramiento por la vida alegre de las grandes ciudades y por la relación con la alta sociedad, o sea, lo propio del señorito andaluz; además de valores recibidos en su educación familiar y en la Academia Militar. Así, se le observaba una referencia constante a conceptos como honor, valor, patria, familia, religión:

“Falto de cultura intelectual o artística, pero de carácter abierto y con una indudable curiosidad por las personas y, a través de ellas por las ideas que representan, Primo de Rivera aparece muy receptivo –aunque lo sea de manera superficial y transitoria– a las opiniones de quien se ha granjeado su amistad. Con el riesgo evidente de adoptar una marcha zigzagueante al rectificar los pasos en falso que su entusiasmo le impulsa a dar. De ahí que, en muchos aspectos, aparezca la contradicción entre una política fundamentalmente conservadora y algunas proposiciones novedosas que a veces se ha querido interpretar como una nueva forma de despotismo ilustrado. Su optimismo natural y su desprendimiento personal le apartaban, contrariamente a las apariencias, de las medidas autoritarias. Y efectivamente prevaleció la arbitrariedad sobre el rigor y lo fríos cálculos”<sup>33</sup>.

En cuanto a la influencia europea en el acontecimiento del golpe militar, también existen distintas corrientes de opinión; así, unos defienden que no hubo conexión con Europa, sino que las causas tuvieron su origen claramente en la Península<sup>34</sup>, aunque otros investigadores sostienen que hay una correlación de hechos entre España y el resto de la Europa de estos años. Obviamente, existió una pasividad de las fuerzas políticas y sociales del momento, que expresa, claramente, apatía por un lado; y por otro, una cómoda actitud de espera en el desarrollo de los acontecimientos, sin intervenir demasiado ante la difícil situación existente. Por ello, García y González concluyen que el éxito del dictador se debió, en gran medida, a la “notable indiferencia del pueblo español y a la colaboración de

---

<sup>31</sup> CASSASAS YMBERT, Jordi: *La Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Textos. Anthropos, Barcelona, 1983, p. 302.

<sup>32</sup> “Los artículos del marqués de Estella” (IV y último). *Diario de Barcelona*, 23-3-1930, pp. 3-6. Citado en *Ibidem*, pp. 302-303.

<sup>33</sup> MALHERBE, Pierre C.: “La Dictadura...”, p. 45.

<sup>34</sup> FUSI, Juan Pablo y PALAFOX, Jordi: *España: 1808-1996. El desafío de la modernidad*. Espasa, Madrid, 1998, p. 192.

la burguesía catalana, práctica donde las hubiera”<sup>35</sup>.

Otros autores se han pronunciado igualmente sobre el golpe, considerándolo de gran importancia y trascendencia<sup>36</sup>; concretamente, Fusi y Palafox opinan que la Dictadura no fue inevitable, pero cambió el curso de la historia al traer la República y ésta a la Guerra Civil: “De no haberse producido el golpe [...] las cosas podrían haber sido ciertamente de otra manera”. Por otro lado, el historiador Raymond Carr, en esta misma línea, opina que el golpe de Primo de Rivera fue el hecho más “determinante” de la historia de España en ese siglo. En general, la historiografía tradicional defiende que la implantación de la primera dictadura del siglo XX fue una clara consecuencia de la crisis final del sistema de la Restauración: el “turno pacífico” dejó de funcionar por debilitamiento y disolución de los partidos con influencia y la incapacidad del sistema para adaptarse a la nueva circunstancias y necesidades políticas y sociales; a su vez, a ello se unió el descrédito político, las críticas a un régimen oligárquico y caciquil, a la vez que el ambiente de crisis que se vivía tras la Primera Guerra Mundial -bajada de las exportaciones, conflictos laborales, el desastre en Marruecos... -.



**Fotografía 1.3.- Directorio Militar durante la Dictadura de Primo de Rivera (VV.AA.: *Historia de España...*).**

Por otra parte, una nueva corriente historiográfica que arranca en los años setenta por varios autores anglosajones -Carr, Ben-Ami y Boyd- sostiene que el golpe no fue más que un intento de zanjar la amenaza que para los sustentadores del antiguo sistema suponía la evolución que se estaba desarrollando desde un régimen liberal-oligárquico a uno democrático. Estas opiniones influyeron en las aportaciones del llamado Colectivo de

<sup>35</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando y GONZÁLEZ VESGA, José Manuel: *Op. cit.*, p. 557.

<sup>36</sup> En este sentido, es muy interesante la aseveración de Cassasas para quien será durante la Dictadura de Primo de Rivera cuando el autoritarismo español conseguirá su primer planteamiento moderno, al cual dará forma definitiva el franquismo en su primer período.

Historia, integrado por Gómez Navarro, Gómez Claver y Portuondo. Incluso, hubo una crítica seria de los hombres del régimen a la política primorriverista -Martínez Anido, Aunós, Calvo Sotelo y Vegas Latapié-. No estaban de acuerdo con el tímido y contradictorio constitucionalismo por el que se inclinó el dictador. También denunciaron, a su modo, la falta de una ideología coherente y el olvido de una movilización sociolaboral contrarrevolucionaria de masas; todo ello dejando entrever su recelo ante la validez de la Unión Patriótica -el partido del poder- o la influencia determinante de regeneracionistas conservadores, ultracatólicos y tradicionalistas que potenciaban en Primo su antiparlamentarismo y su “campechanismo de tertulia de café”. Ciertamente, por uno u otro motivo lo que sí es verdadero es que cada vez se puede desconectar menos de esa profunda crisis que asoló a toda Europa durante los años de entreguerras, a consecuencia de la cual se gestaron diversos regímenes militares<sup>37</sup>.

A modo de resumen, diremos que la evolución de la etapa dictatorial siguió unas pautas bien definidas: primero, se creó un Directorio Militar<sup>38</sup> y, a continuación, un Directorio Civil. El primero estaba compuesto por generales de brigada y un contralmirante, suspendiéndose todos los órganos constitucionales: Ministerios, Constitución, Partidos, Ayuntamientos, Diputaciones, etc. Al Directorio se le atribuyó el poder de legislar por decreto buscando el “bienestar público”. Únicamente, Primo de Rivera tenía posición ministerial, mientras que los restantes siete miembros eran funcionarios administrativos. A raíz del golpe se declaró el estado de guerra en toda España y se sustituyeron a los gobernadores civiles del anterior régimen por oficiales del Ejército, las Cortes se disolvieron y el Ejército estuvo al frente no sólo del Gobierno, sino de los puestos claves de la Administración local. En la línea de mando sólo se encontraban los militares, tanto en el caso de los gobernadores militares, como en el de los delegados gubernativos de los Ayuntamientos y Diputaciones, que conformaron al principio de la Dictadura el esqueleto de la organización institucional, ya que el Directorio fue más un asesor que un órgano de gobierno<sup>39</sup>. Por consiguiente, las Diputaciones pasaron de ser los órganos delegados encargados de fiscalizar la vida local a desempeñar una función autónoma de coordinación, representación y gestión de los intereses de los municipios que las fundaban. A los gobernadores se les quiso dotar de enormes responsabilidades, convirtiéndolos en los auténticos protagonistas del programa regeneracionista en provincias, llegándose a su militarización. Asimismo, en las cabezas de los partidos judiciales se instalaron unos intermediarios gubernamentales, los subdelegados del Gobierno, que se pretendían constituyeran los principales apoyos de los gobernadores para sanear la política. Pero como se verá seguidamente, todo este entramado no consiguió su objetivo, sino que cayó presa del mismo mal que trataba de erradicar<sup>40</sup>.

Desde el principio, Primo de Rivera tuvo un claro empeño: “la regeneración de la

<sup>37</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: “La Dictadura de Primo de Rivera en Andalucía, 1923-1930”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 361-364.

<sup>38</sup> VALERO TORRIJOS, Julián: *Los órganos colegiados: análisis histórico de la colegialidad en la organización pública española y régimen jurídico-administrativo vigente*. Instituto Nacional de Administración Pública y Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, p. 246.

<sup>39</sup> GONZÁLEZ CALBET, M<sup>a</sup> Teresa: *La Dictadura de Primo de Rivera. El Directorio Militar*. El Arquero, Madrid, 1987, pp. 120-121.

<sup>40</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: *Historia de la Diputación provincial de Huelva: Dictadura y Dictablanda (1923-1931)*, Huelva, 2000, pp. 105 y ss (Tesis de Licenciatura inédita).

política española”, en lo que destacó su lucha contra el caciquismo, que resultó poco efectiva, ya que los propios militares que estaban al mando de esta tarea eran los primeros corruptos, que sacaban provecho también del cacicato; incluso los delegados gubernativos provinciales, que tenían la misión de realizar a nivel local lo que Primo de Rivera hacía a nivel nacional, se convirtieron en auténticos caciques<sup>41</sup>. Un segundo objetivo que impregnó las gestiones del dictador consistió en el saneamiento de las instituciones y la vida pública mediante una labor ejemplarizante y moralizadora que restaurara la credibilidad del sistema político. Sus propias palabras son bastante esclarecedoras:

“[...] Nuestros primeros pasos, nuestras primeras disposiciones habían de ser forzosamente a modo de cauterio, o botones de fuego, que cicatrizasen las llagas abiertas: medidas contra el terrorismo, contra el separatismo, contra los empleados de mera figuración en nómina, contra la duplicidad de la personalidad política y la administrativa en entidades creadas o favorecidas por el Estado, de eficacia en el régimen burocrático, de garantía de la independencia judicial y otras muchas de igual sentido y orientación [...]”<sup>42</sup>.

Con la intención de estabilizar el régimen de excepción que significaba la dictadura militar, para concluir su labor regeneracionista, nació el Directorio Civil en 1925. En estos momentos la mayor parte del Gobierno era civil, aunque permanecían algunos militares, lo que demostraba que el dictador tenía voluntad de mantenerse en el poder y no marcaba ninguna vía de salida. Es significativa la reaparición del “Consejo de Ministros como suprema encarnación del poder ejecutivo”<sup>43</sup>, si bien con características muy especiales. Este poder primaba sobre el legislativo, que no existía, y el judicial, que estaba controlado. No obstante, tenemos que afirmar que con el cambio se aseguraba el fin de la intervención corporativa del Ejército.

El Directorio Civil surgió, como recoge Cassasas Ymbert, en un momento de máxima euforia de la Dictadura, con ánimo de normalización política a largo plazo y para dar forma política al pacto de emergencia que supuso el paréntesis militar. Sus grandes líneas de actuación consistieron en las reformas económicas, administrativas y técnicas auspiciadas por Calvo Sotelo, la política sociolaboral dirigida por Eduardo Aunós y el programa de obras públicas que proyectó el mismo Guadalhorce. Todo con una idea clara y básica: reforzar la intervención del Estado y nacionalizar la economía española. Como consecuencia, se crearon diversos monopolios al finalizar la etapa dictatorial, lo que constituyó una de las principales causas de la caída del régimen. Para culminar esta política se movilizó gran cantidad de mecanismos que estaban apoyados en la dotación de presupuestos extraordinarios, con la firme convicción de que la operación sería un éxito si el presupuesto ordinario generaba riqueza. Asimismo, como ya se ha mencionado, la nacionalización económica se llevó a cabo a través de una clara política de monopolios y con la creación de un sistema de banca paraestatal que indispuso a la banca que, en un principio, apoyó e, incluso, impulsó el régimen<sup>44</sup>.

A la par, la transformación política que significó la Dictadura se materializó, además

<sup>41</sup> GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Op. cit.*, pp. 8-9.

<sup>42</sup> “Los artículos del marqués de Estella” (II y III). *Diario de Barcelona*, 22-3-1930, pp. 3-7. Citado en CASSASAS YMBERT, Jordi: *Op. cit.*, p. 180.

<sup>43</sup> Preámbulo del Real Decreto de creación del Directorio Civil, 3-12-1925. Citado en GÓMEZ NAVARRO, José Luis: *Op. cit.*, pp. 151-152.

<sup>44</sup> CASSASAS YMBERT, Jordi: *Op. cit.*, pp. 36-37.

de en la constitución de unos Ayuntamientos y Diputaciones afines al régimen, en el establecimiento de dos organizaciones que impulsó el general desde la Presidencia del Gobierno: Unión Patriótica y el Somatén. Unión Patriótica era un partido único, a pesar de que hubiera otros permitidos que apoyaban el régimen, aunque breve en el tiempo y en profundidad<sup>45</sup>, que trató de movilizar los sectores de apoyo al régimen para acabar con el caciquismo y fortalecer la vida política. Pero el eslogan de regeneracionismo cayó rápidamente del partido, si bien pretendía agrupar en sus filas a hombres buenos, de buenas ideas y buena fe, cuando comenzaron a afluir antiguos caciques y se permitió la creación de nuevos cacicazgos. Esta organización, aunque bastante despreciada por la historiografía, es una pieza clave para comprender la evolución ideológica de un importante sector de la derecha española del siglo XX. Igualmente, dado el carácter oficial de Unión Patriótica en Andalucía se produjeron dos fenómenos a la vez: la alta afiliación al partido y el travestismo político desarrollado al ingresar en sus filas gran cantidad de organizaciones clientelares y de raigambre caciquil. En Huelva, en concreto los mauristas, como el ingeniero Manuel Fernández Balbuena<sup>46</sup>, fueron los que mayor grado de sintonía mostraron en un principio con el régimen del militar golpista; de hecho, la subida de Primo de Rivera al poder trajo como consecuencia la marginación del destacado político moguerense Burgos y Mazo por su enérgica oposición al general, que le impidió una reconversión política similar a la de otros significativos onubenses que recobraron su poder tras una fase de marginación<sup>47</sup>. Por otra parte, el Somatén o milicia revolucionaria se caracterizaba por ser una institución tradicional catalana con el fin de mantener la paz burguesa, a la que el dictador manipuló en busca del consenso nacional, como hizo con el partido de Unión Patriótica<sup>48</sup>. Se concibió como milicia de personas de clase media y alta, y su actitud más que revolucionaria resultó de auxilio del orden público. Así, la idea de brazo armado del partido único que tuvo Primo de Rivera estuvo muy lejos de la realidad<sup>49</sup>.

Llegados a 1926, el general intentó que el rey aceptara la constitución de una Asamblea Nacional Consultiva, pero no lo logró. A pesar de ello, la convocó al año siguiente, puesto que sabía la pérdida de legitimidad que había sufrido la Dictadura y que no podría abordar la tarea de construir un nuevo régimen sin la organización de la citada Asamblea, cuyas dos funciones principales fueron: inspeccionar y enjuiciar la labor del Gobierno y, la más importante, preparar una nueva legislación<sup>50</sup>. Justamente, a la Sección

<sup>45</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando y GONZÁLEZ VESGA, José Manuel: *Op. cit.*, p. 558.

<sup>46</sup> Era secretario de la Asociación de Mineros Exportadores –y llegó a ser presidente– y profesor de la Escuela de Ayudantes de Minas. Además, ejercía como ingeniero director facultativo de la *Société Anonyme de Saint Gobain, Chauny et Cirey* y como director facultativo de cuatro compañías de la cuenca minera de Huelva: la *Compañía de Minas de Cobre San Platón*, *The Peña Koper Co. Ld*, *The San Miguel Copper Mines Ld.* y *The Zalamea Copper Co. Ld.* PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político y poderes periféricos durante la Restauración. Huelva 1874-1923*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, p. 475.

<sup>47</sup> Fueron numerosas las adhesiones al partido en toda España en esta línea de reciclaje político, descollando Huelva con un 30% de sus habitantes afiliados a la Unión Patriótica. ÁLVAREZ REY, Leandro: *Op. cit.*, pp. 374-375.

<sup>48</sup> Definida como “milicia anémica”. BEN-AMI, Shlomo: *La Dictadura...*, pp. 116-118.

<sup>49</sup> Para profundizar en el tema del Somatén, véase GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo: “La defensa armada del <orden social> durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)”. En *VII Coloquio de Historia Contemporánea de España “España entre dos siglos, 1875-1931. Continuidad y cambio”*. Siglo veintiuno editores, Madrid, 1991, pp. 87-105.

<sup>50</sup> GÓMEZ NAVARRO, José Luis: *Op. cit.*, p. 268.



Primera se le encargó elaborar un anteproyecto de Constitución, el cual no prosperó. Finalmente, todo este engranaje entró en crisis a partir de 1928, dos años después de su propuesta de institucionalización. A juicio de Cassasas, este proceso se llevó a cabo en un tiempo similar al acontecido en los dos años anteriores a la Dictadura. Referido, claramente, a “la pérdida de representatividad socioeconómica del poder y su peligrosa situación en una zona de debilidad que le impedía reaccionar ante cualquier movilización”. Y hay que tener en cuenta que, en 1928, las circunstancias eran más complicadas y dramáticas incluso, pues ya se había agotado el recurso de la Dictadura<sup>51</sup>.

Ahora bien, González Calbet hace un balance de las causas de la caída del régimen y apunta que desde 1917 se planteó el problema de incorporar las masas a la vida política, y la Dictadura lo intentó “desde arriba”, o sea, desde el poder, aún así, no lo consiguió; la República sí lo logró al romper los moldes del sistema anterior<sup>52</sup>. Realmente, Primo de Rivera fracasó como político al no poder crear una alternativa a la monarquía constitucional que él mismo destruyó. A diferencia de Franco, nunca se consideró un elemento permanente, pues pensaba que una vez que aplicara una pequeña dosis de disciplina militar se volvería a la “normalidad”, pero ésta le fue esquivada. Una vez convocada la Asamblea Nacional, sus debates pusieron de manifiesto lo desgastado de sus apoyos.

Siguiendo con este juicio a la etapa del dictador, se recoge también la opinión de Berenguer, que incide en que el ataque de Primo de Rivera al cuerpo de artillería “rompió la armonía de la familia militar” e hizo su caída inevitable. En vez de reducir a los oficiales para crear un ejército moderno, prefirió la “escala cerrada”, por lo que los oficiales artilleros tenían que renunciar a los ascensos que acababan con el estricto escalafón de antigüedad. Fue tan fuerte la resistencia de este cuerpo que el gobierno, al final, los suspendió. El dictador quedó debilitado seriamente y se perdió la fe en un rey que no defendió sus intereses, aunque no estuviera de acuerdo con la actuación. En palabras del hijo del dictador, 1929 se convirtió en el año de la agonía de Primo de Rivera. El rey esperaba que haciéndolo renunciar recobraría las prerrogativas que le había arrebatado y desaparecerían las responsabilidades de 1923. La falta de apoyo del Ejército y del rey conllevó a que, definitivamente, Primo dimitiera el 30 de enero de 1930.

Finalmente, la Dictadura primorriverista ha sido catalogada por muchos como un momento histórico irrelevante para España. No obstante, Raymond Carr, como ya se ha expresado, no está de acuerdo con estas opiniones y subraya que abrió un período de búsqueda de un gobierno legítimo que sustituyese a aquel destruido en 1923 y que duraría medio siglo, además de ser modelo y señal de alarma para el general Franco<sup>53</sup>. Por otro parte, tiene, igualmente, un significado doble: por una lado, el último cartucho para impedir que sobreviniera un cambio, pero una vez fracasado este intento resultó imposible seguir sosteniendo lo de siempre, pues la política caciquil era inservible; por otra parte, su progreso abrió el camino a un duelo sin intermediación entre lo viejo y lo nuevo que se batió ya sin remisión en la Guerra Civil. Verdaderamente, los dos objetivos principales que guiaron la política del dictador -erradicación de la vieja política y lucha contra el caciquismo- no tuvieron un buen resultado en actuación; en el caso del

<sup>51</sup> CASSASAS YMBERT, Jordi: *Op. cit.*, p. 37.

<sup>52</sup> GONZÁLEZ CALBET, M<sup>a</sup> Teresa: *Op. cit.*, pp. 275-276.

<sup>53</sup> CARR, Raymond: *Historia de España* ..., pp. 152-154.

caciquismo, la práctica para abortarlo fue, en palabras de Álvarez Rey<sup>54</sup>, “inconsistente, epidérmica y superficial, mal planteada y peor ejecutada, de corta duración” y, además, en determinadas zonas de Andalucía ni siquiera hay datos de que se pusiera en práctica. Por otra parte, la génesis y evolución de Unión Patriótica en Andalucía, en concreto, apuntó, claramente, algunas de las causas que provocaron su fracaso en todo el país y el de Primo de Rivera y la imposibilidad de institucionalizar su régimen.

## 2. La evolución económica

La población del mundo a mediados del siglo XVIII ascendía a 750 millones de habitantes y doscientos años después alcanzó 3.000 millones; de lo que se concluye que en dos siglos aumentó más que en los 10.000 años anteriores. La expansión de la población se encuentra unida a la revolución agrícola e industrial. En Europa este alza también es clara: 87 millones en 1800 y 401 millones en 1900. El factor determinante del crecimiento parece ser el acusado descenso de la mortalidad y las claves están en la medicina, la higiene, el abastecimiento de agua potable a las ciudades..., si bien, todavía, en 1900 llama la atención la elevada mortandad<sup>55</sup>. Exactamente España, según el censo de 1877, tenía 16 millones de habitante y en 1900 llegó a 18,5 -en Madrid y en el País Vasco es donde se asistió al mayor desarrollo demográfico-. En 1877, el 86,5% de la población española vivía en zonas rurales, pero, a pesar de todo, la evolución producida entre 1850 y 1900 permite afirmar que ya se contaba con concentraciones urbanas de elevada importancia, que van a ser grandes protagonistas en el siglo XX<sup>56</sup>.

No cabe duda de que el progreso industrial supuso una enorme transformación a todos los niveles, entre los que se distinguen los sistemas de trabajo y la estructura social, a la vez que está en la base del nacimiento de la Edad Contemporánea. Se inició en la segunda mitad del siglo XVIII en Inglaterra y desde aquí se difundió a otras naciones europeas, llegando incluso a saltar el continente<sup>57</sup>. Para algunos autores, previamente a este proceso industrializador hubo una agrícola. Se calcula que el 80% de la población activa se dedicaba a la agricultura y al incrementarse el rendimiento en el campo trajo como consecuencia un aumento en la producción de alimentos, que posibilitó la revolución demográfica y la transferencia de los campesinos, parados por el uso de las máquinas en el laboreo de la tierra, a la industria. Así, la lana, materia prima de los tejidos ingleses durante años, quedó desplazada por la importancia creciente del algodón, llegando a ser el sector-palanca del crecimiento; el segundo fue el de la hulla y el hierro. Asimismo, el carbón se impuso por ser más barato y abundante y por su mayor potencia calorífica, mientras el hierro se convirtió en “el pan de la industria”. La siderurgia<sup>58</sup> relevó

<sup>54</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: *Op. cit.*, p. 371.

<sup>55</sup> FERNÁNDEZ, Antonio: *Op. cit.*, pp. 10-16.

<sup>56</sup> TUNÓN DE LARA, Manuel: “De la Restauración al desastre colonial”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, p. 887.

<sup>57</sup> Algunas zonas del continente europeo no se retrasaron mucho con relación a Gran Bretaña, que, a comienzos del siglo XIX, había conseguido ya una modernización económica y una técnica institucionalizada. En este sentido, partes de Francia y Alemania poseían unas posibilidades muy semejantes a las británicas. A finales del siglo XIX ambos países habían conseguido un gran avance tecnológico y antes de la Primera Guerra Mundial estaban en la cúspide del poder económico europeo. ARACIL, Rafael y SEGURA, Antonio: *Historia económica mundial y de España*. Teide, Barcelona, 1995, pp. 81 y ss.

<sup>58</sup> Para conocer la importancia de su tecnología y la evolución de esta industria, véase TAMAMES,

al algodón como motor de crecimiento, llegando a constituir los índices siderúrgicos un termómetro del nivel de industrialización de un país.

A Watt se le debe la construcción de las primeras máquinas de vapor, invento que transformó el trabajo y la vida de los hombres. Aunque se aplicó primero a la industria textil, sin embargo, la mayor trascendencia la tuvo en el transporte, destacando la construcción de vías férreas, que contribuyó a la obtención de enormes ganancias en la agricultura con la especialización de las regiones y la expansión de la industria siderúrgica. El aumento de la producción industrial en el mundo entre 1870 y 1900 es observable en todos los sectores. La producción del hierro se triplicó, pasando de 12 millones de toneladas a 37, la del carbón se multiplicó por 3,5, y de 220 millones de toneladas se elevó a cerca de 800, y el consumo de algodón se duplicó en toda Europa. A pesar de todo, las inversiones de capital crecieron fuera de los países en los que se habían acumulado y, así, en general, la estructura de la industria española entre 1870 y 1914 se caracterizó por la concentración en áreas muy determinadas -las provincias vascas, Cataluña y, en menor medida, en Asturias y alrededores de Zaragoza-, mientras que persistían talleres artesanos para abastecer a un mercado local y las leyes liberales sobre la minería de la Revolución de septiembre y las demandas del proceso *Bessemer* para las menas rojas vizcaínas de bajo contenido en fósforo animaron la inversión extranjera, sobre todo británica, en las minas de Vizcaya.

En líneas generales, el tímido libre comercio introducido por los liberales en 1869 dio lugar a buenos beneficios, pero cuando esta prosperidad, a finales de la década de 1880, se tornó en depresión, los industriales catalanes, los metalúrgicos vascos y los debilitados cerealistas castellanos forzaron al gobierno a introducir tarifas proteccionistas y éste cedió<sup>59</sup>. La autarquía se convirtió en el ideal de los dictadores. España quedó separada del mundo y de la economía europea, en particular, sin la que no podría sobrevivir. El impulso industrial no llegó hasta 1960, no por el proteccionismo y la autarquía, sino gracias a una economía liberal<sup>60</sup>. Por su parte, la vid conoció una época esplendorosa, gracias a la plaga de la filoxera que invadió Francia, llegando a monopolizar el mercado mundial los vinos españoles entre 1882 y 1890, e incluso suministrando vino a la propia Francia, según un Tratado firmado en 1882. Todo ello ayudado por enlaces ferroviarios directos con el país. En estos años aumentaron de manera espectacular las fortunas de los viticultores que, posteriormente, fueron golpeados por una bajada brutal de las exportaciones en los noventa, cuando Francia salió de la crisis.

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 pudo controlar los recursos mineros españoles, acabando con la multitud de trabas del cuerpo legislativo anterior -1825, 1849 y 1859-. Los gobernadores civiles estaban facultados para otorgar concesiones en un plazo mínimo y a perpetuidad, lo que daba una gran seguridad al que invertía, no afectando para nada su

---

Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica de España*. Alianza Editorial, Madrid, 2000, pp. 360 y ss.

<sup>59</sup> A este respecto véase GARCÍA-LOMBARDERO Y VIÑAS, Jaime: "Los efectos de la protección arancelaria sobre la producción de cereales en España, 1890-1910". En MARTÍN ACEÑA, Pablo y PRADO DE LA ESCOSURA, Leandro (eds.): *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, 1985, pp. 192-203.

<sup>60</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, pp. 38 y ss.



nacionalidad. Para Jordi Nadal, el deseo por parte del legislador de convertir la concesión en una auténtica propiedad aparece explícito y reiteradamente en el preámbulo de las bases, en el que se recoge que para que exista “seguridad para explotar” se establece que:

“Las concesiones sean perpetuas y que constituyan *propiedades firmísimas*, de las que bajo ningún pretexto [sic] puedan ser despojados sus dueños, mientras que paguen las cuotas correspondientes”<sup>61</sup>.

Así, a lo largo del siglo XIX, España se convirtió en una de las zonas mineras más valoradas del continente europeo -todavía no se habían descubierto los grandes yacimientos de minerales fuera del continente, o bien se utilizaban en la industrialización del país, caso de Estados Unidos-. Además del mercurio, hubo tres metales que contribuyeron al auge de la minería española: el cobre, el plomo y el hierro. Con respecto al primero, sabemos que se obtuvo en los depósitos de Riotinto<sup>62</sup>, el centro de producción cuprífera mundial antes de la explotación de los yacimientos de Malasia y Rhodesia; en cuanto al plomo, se benefició desde Huelva hasta Jaén y en la sierra de Cartagena; finalmente, el hierro se aprovechó profusamente en Vizcaya a partir de 1865<sup>63</sup>. Pero, si bien España era el primer país de Europa en obtención de los tres minerales citados, su producción siderúrgica representaba sólo un 10% de la belga y el 0,7 % de la inglesa<sup>64</sup>.

La mayoría del capital invertido fue extranjero, así en 1871 cuatro compañías británicas funcionaban en la minería del hierro, y en 1872 le siguieron ocho. A finales de 1875 actuaban en España 22 compañías británicas con un capital de 2.678.412 libras esterlinas e igual ocurría en la explotación del cobre y del plomo. Esta actividad apenas produjo ganancias como proceso económico dominado por una burguesía interna. Es una excepción la burguesía vasca, que compartió el hierro de Somorrostro con el capital inglés, con lo que la enajenación de los recursos mineros españoles produjo un modelo de economía semidependiente y extrovertido<sup>65</sup>. A raíz de lo expresado, se abrió un insospechado esplendor en la industria extractiva española, acudiendo sin demora los recursos financieros una vez que se alcanzó “facilidad para conceder” y “seguridad para explotar”. El subsuelo español llegó a ser objeto de una especulación enfebrecida, creciendo vertiginosamente el número de concesiones.

Por otra parte, la estructura del comercio exterior se vio totalmente alterada: si en 1863 y 1864 las salidas más valiosas de productos mineros-metalúrgicos ascendieron a 50,3 y 49,6 millones de pesetas<sup>66</sup>, a partir de la Ley de 1868-1869 esos valores se elevaron a 58,5, 85,5 y 102,9 millones, correspondiendo a los años 1870, 1871 y 1872, respectivamente, y siguieron subiendo hasta conseguir en 1912 la enorme cifra de 338,3

<sup>61</sup> NADAL, Jordi: *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona, 1999, p. 91.

<sup>62</sup> Son interesantes los trabajos de la doctora M<sup>a</sup> Dolores Ferrero Blanco sobre el cobre en la provincia de Huelva, entre los que destaca: *El empresariado minero en la provincia de Huelva: 1850-1995*, 2 vols. Universidad de Huelva, 1996 y *Un modelo de minería contemporánea: Huelva, del colonialismo a la mundialización*. Universidad de Huelva, Huelva, 2000.

<sup>63</sup> Sobre este tema véase ARACIL, Rafael y SEGURA, Antonio: *Op. cit.*, pp. 229 y ss.

<sup>64</sup> VICENS VIVES, Jaime: *Manual de historia económica de España*. Vicens Vives, Barcelona, 1987, p. 596.

<sup>65</sup> BAHAMONDE, Ángel y TORO, Julián: “El Sexenio democrático, 1868-1874”. En VV.AA.: *Historia de España. Historia 16*, Madrid, 1986, pp. 877-878.

<sup>66</sup> Nos referimos siempre, a lo largo de toda la obra, a pesetas de la época.

millones<sup>67</sup>. Entrando en detalles, ya entre 1852 y 1862 se produjo una duplicación del comercio exterior español, extendiéndose a finales de la década de 1860 la principal red ferroviaria y transformándose el paisaje industrial barcelonés por el contorno de las chimeneas de las fábricas. No obstante, en 1866-1867 todo se vino abajo con la caída de la construcción de los ferrocarriles y el fracaso de los bancos: España no se encontró a punto para despegar industrialmente, pues carecía de una geografía apropiada que facilitara la construcción del ferrocarril, de un carbón barato, de capital nacional y de empresarios con preparación<sup>68</sup>. Pero donde el capital nacional fracasó, triunfó la técnica y el capital extranjero, que crearon en las décadas de 1860 y 1870 grandes empresas para la explotación de los recursos de cobre y pirita de Huelva; también se desarrollaron las minas de hierro alrededor de Bilbao<sup>69</sup>.

Esta situación, sin duda, dio lugar a grandes debates, pues los capitalistas extranjeros fueron acusados por algunos autores de establecer enclaves coloniales con el único fin de explotar los recursos mineros de España en su propio provecho<sup>70</sup>. En opinión de muchos investigadores, entre ellos Gabriel Tortella, al permitirse la libre importación de productos para el ferrocarril se acabó con la única posibilidad de crear una industria metalúrgica vasca que estaba naciendo<sup>71</sup>. Gómez Mendoza tiene en este punto una opinión bien distinta a la de Gabriel Tortella y Jordi Nadal, pues el Gobierno facilitaba la franquicia cuando existían materiales extranjeros, pero en absoluto obligaba a las compañías

<sup>67</sup> NADAL, Jordi: *Op. cit.*, pp. 93-94.

<sup>68</sup> En esta misma línea se pronuncian Broder, Chastagnaret y Térmime cuando aseguran su escepticismo sobre las críticas a la intervención extranjera en determinadas actividades, servicios públicos o ferrocarriles. Estas iniciativas permitieron construir una infraestructura que trajo consigo la renovación económica. Asimismo, defienden que no se pusieron cortapisas a las empresas nacionales que, por otra parte, no tenían los medios suficientes para equipar de los materiales específicos en el tiempo necesario. De hecho, países como Alemania, Austria, Rusia y Francia tuvieron que recurrir al extranjero en sus primeros tiempos de equipamiento ferroviario. A nivel general declaran abiertamente “la incapacidad de los españoles para hacerse cargo de su propio desarrollo”. BRODER, Albert, CHASTAGNARET, Gérard y TÉRMIME, Émile: “Capital y crecimiento en la España del siglo XIX”. En VV.AA. *Orígenes del atraso económico español*. Ariel, Barcelona, 1985, pp. 83-105.

<sup>69</sup> Una teoría interesante y un tanto diferente es la de DEDIEU, Jean-Pierre: “¿Es responsable la Inquisición en el atraso económico de España? Elementos para la respuesta”. En VV.AA. *Orígenes del atraso económico español*. Ariel, Barcelona, 1985, pp. 176-204.

<sup>70</sup> A juicio de Gómez Mendoza, este concepto de enclaves o núcleos cerrados, sin conexiones con el resto de la economía española, implicaría que la explotación y exportación del mineral español no habría beneficiado en absoluto a la economía española –tesis muy vinculada con las más feroces del nacionalismo económico y político español-. Pero es muy difícil dilucidar esta cuestión, pues habría que saber qué hubiera pasado con la minería española sin capitales extranjeros. Lo que no se puede negar es la existencia del comercio exterior. En los años de cambio del siglo XIX al siglo XX, con un máximo histórico, las exportaciones mineras supusieron un 18% del total de las exportaciones españolas. Sin duda, el mineral contribuyó a equilibrar la balanza de pagos; además ese auge comercial coincidió con la decadencia de exportaciones fundamentales como la de vinos, que tuvo tan importante posición en la segunda mitad del siglo XIX. GÓMEZ MENDOZA, Antonio: “Los sectores de inversión de los capitales extranjeros: ferrocarriles y minas”. *Conferencia pronunciada en la Facultad de Humanidades de la Universidad de Huelva*, 5-5-1997.

<sup>71</sup> Según Gabriel Tortella, “Los ferrocarriles se construyeron a costa del sector industrial, al que en un principio debieran haber prestado ayuda”. La tesis, aunque con elementos positivos, es difícil de sostener para Jordi Nadal, pues él duda que “de no haber ido a los ferrocarriles, los capitales habrían acudido alternativamente a promover la industria”. NADAL, Jordi: *Op. cit.*, p. 38.

constructoras a importarlo. Las manufacturas de más alto nivel procedieron del exterior, al ser más baratas y por las garantías de que iban a servir el material necesario. Así, la existencia de la franquicia no sólo no condenó la industria nacional al estancamiento, sino que permitió la construcción de los ferrocarriles<sup>72</sup>. Por su parte, para Raymond Carr, los argumentos de Gabriel Tortella son falsos e ingenuos, a la vez que la acusación al Gobierno de que las inversiones que realizó en los ferrocarriles durante el auge de éstos fueron siete veces mayor que las canalizadas para la industria, mientras que en Gran Bretaña sólo alcanzaron el 30%<sup>73</sup>:

“Sin el capital extranjero, la riqueza minera de España habría permanecido enterrada; si el ferrocarril hubiera dependido de la producción de acero de las forjas vascas, no habría llegado a construirse o habría sufrido un retraso de décadas. El grueso de los beneficios de las empresas mineras vascas era para los empresarios metalúrgicos británicos, pero una parte se quedaba en España para ser invertida en altos hornos, acerías, astilleros y bancos de propiedad vasca. Los progresistas, partidarios del libre comercio, fueron plenamente conscientes de la importancia de las inversiones extranjera y proporcionaron el marco legal que las hizo posibles”<sup>74</sup>.

La realidad era clara, las explotaciones mineras dispersas por el país cayeron en su mayor parte en manos extranjeras: las minas de plomo andaluzas, los yacimientos de cobre de Riotinto, los de Peñarroya, la *Royal Asturienne de Mines*, la *Orconera Iron, la Cie. Franco-Belge des Mines de Somorrostro*, etc. La producción de hierro pasó de 243.000 toneladas al empezar la Restauración a más de cuatro millones entre 1871-1880, la mayoría exportadas a Inglaterra. Entre 1871 y 1880 la corriente inversora británica en España, con 43,7 millones de franco, estuvo a punto de acabar con la hegemonía inversora francesa, con 44,5, pero ésta consolidó sus posiciones entre 1881-1890 con 60 millones, frente a los británicos con 31,6. En diez años, el capital y los ingenieros británicos cuadruplicaron la producción de las minas de Riotinto, convirtiendo a España en el mayor productor europeo de cobre, empleando en 1889 a nueve mil obreros. Así se crearon, a juicio de algunos autores, una serie de enclaves extranjeros en los que se explotaba España como una colonia, tomándose las decisiones en el exterior. Verdaderamente, España era un país agrario que exportaba sus minerales en bruto, 23% de exportaciones entre 1885-1889.

A su vez, es evidente que la reorientación de la política económica en la década de los años ochenta hacia el librecambismo viene marcada por dos acontecimientos relacionados entre sí: la denuncia de tratados de comercio, recogida en la Real Orden de 30 de septiembre 1881, para obtener rebajas en las tarifas arancelarias entre España y los demás países y el importantísimo, y ya aludido, Tratado de Comercio firmado por España y Francia el 6 de febrero de 1882, modelo de la nueva política exterior que tuvo mucha oposición. Cuatro meses después, la orientación quedó confirmada por una ley que ponía en vigor la “base 5ª” del Arancel de 1869: reducción escalonada de derechos, a través de tres etapas y en un plazo de diez años<sup>75</sup>. Con apoyo en esta ley se formularon los

<sup>72</sup> GÓMEZ MENDOZA, Antonio: “Los sectores de inversión...”.

<sup>73</sup> TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid, 1995.

<sup>74</sup> CARR, Raymond: *Historia de España...*, pp. 218-219.

<sup>75</sup> Verdaderamente, España llevó a cabo un importante esfuerzo liberalizador desde la entrada en vigor del Sistema General de Aduanas en 1820, por el que se abolieron las aduanas interiores y se estableció un arancel único para todo el país, hasta la reforma arancelaria moderadamente proteccionista de Figuerola, en el Arancel de 1869, por el que hubo una reducción importante de

Aranceles de 1886, que favorecieran la salida de vino y, a la vez, obligó a la compra de maquinaria, mejorando la calidad y los precios de la industria textil catalana. No obstante, coincidiendo con la transición que en Europa continental se estaba produciendo hacia el proteccionismo, la economía de la Restauración recibió el choque de la crisis de 1888, por lo que el liberalismo a ultranza que defendía Camacho en el Arancel de 1882 estaba llamado a su fin. A finales de 1891 se suprimieron todas las franquicias de este arancel, sentándose las bases de la ley proteccionista de 1906 como consecuencia de la catástrofe de 1898<sup>76</sup>.

Así las cosas, el camino hacia el proteccionismo quedó claro a finales del siglo XIX y vino de la mano de una efectiva conquista del mercado nacional, ahora con amplias posibilidades de comunicación interior, por parte de la producción española. Pero la crisis agrícola dio al traste con estas circunstancias y se conocieron masivas importaciones de cereales americanos y rusos, que acabaron con las economías de los agricultores europeos occidentales. Las causas estribaban en las enormes extensiones de cultivo en Estados Unidos y Rusia unido a la revolución en los transportes, por una parte; y por otra, en el bajo rendimiento de una agricultura como la castellana. Todo ello desató una fuerte reacción proteccionista, en la misma línea en España que en el resto de Europa. Sea como fuera, la vía nacionalista del capitalismo español restó, sin duda, posibilidad de integración en los mercados exteriores a la industria, pero, a su vez, aportó un cierto componente de estabilidad y apoyo a determinadas actividades industriales<sup>77</sup>.

Lógicamente, en este entorno, la agricultura española no pudo proporcionar el capital necesario para inversiones en la industria. Tampoco cuando, perdido el imperio, la industria se vio obligada a buscar mercados, el mundo rural, en general, no resultó de gran utilidad, pues estaba empobrecido y con poca capacidad para adquirir productos fabriles. A juicio de la historiografía consultada, se podía haber buscado otra salida, como la actuación sobre los costes de producción para conseguir más competitividad. De hecho, estaba la experiencia a comienzos del siglo XIX, cuando al reducirse los niveles de protección los agricultores castellanos respondieron esforzándose por recortar los costes, sustituyendo el factor trabajo por capital, con métodos ahorradores de tierra -abonos químicos, utilización más generalizada del utillaje agrícola... -, y todo ello permitió mejorar los rendimientos medios. Además, si bien el final del siglo XIX coincidió, como ya hemos mencionado, con la edad dorada del viñedo, unos años después las circunstancias cambiaron y, en el ámbito de la viticultura española, se llegó a vivir una gran catástrofe, a consecuencia de la plaga de la filoxera que había asolado antes a Francia. A su vez, la recuperación de este país, hizo que denunciara en 1892 el Tratado que firmó diez años antes, por lo que dejó de importar vinos españoles.

Por su parte, Jordi Nadal, en las conclusiones de su libro en el que analiza el fracaso de la denominada Revolución Industrial, se muestra convencido de que “Para desarrollarse, la industria decimonónica debiera [sic] haber contado con un mercado interior en estado de formación avanzado. Este mercado hubiera exigido a su vez un cierto grado de división del trabajo. Al fallar ambas condiciones, cada sector hubo de desenvolverse por su cuenta, sin llegar a componer, entre todos, una verdadera economía

---

las trabas a la entrada de mercancías procedentes de otros países. PALAFOX, Jordi (coord.): *Curso de historia económica*. Tirant lo blanch. Valencia, 1999.

<sup>76</sup> JOVER ZAMORA, José María: “La época de la Restauración...”, pp. 344-345.

<sup>77</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis (dir.): *Lecciones de economía española*. Civitas, Madrid, 2004, p. 33.

nacional”<sup>78</sup>. La debilidad de la demanda interior trajo como consecuencia el pequeño tamaño de las empresas y la actitud tan conservadora de los empresarios, lo que encareció los costes y restó competitividad a los productos españoles en los mercados. A ello se sumó las características peculiares de la industria: dependencia energética, escaso nivel profesional de los trabajadores y estrechez de los mercados financieros. Así, el análisis de todos estos datos contribuirá a comprender mejor las motivaciones que guiaron a los industriales a solicitar de los poderes públicos unas tarifas arancelarias que los compensaran. Concretamente, los estudios de Carreras<sup>79</sup> sobre la evolución de la producción industrial en los siglos XIX y XX han confirmado su estancamiento en los años finales del siglo XIX. El crecimiento del producto industrial entre 1875 y 1923 resultó más bajo que en los períodos anterior y posterior, lo que, a su vez, avala la tesis de Jordi Nadal sobre el fracaso de la industrialización en España, puesto que para este autor, en la segunda mitad del siglo XIX no hubo transformaciones significativas<sup>80</sup>.

En este sentido, estudios de corte más microeconómico han demostrado que en España existían dos realidades conviviendo a finales del siglo XIX: por un lado, una industria arcaica, caracterizada por su atraso técnico y la utilización de energía tradicional y, por otro, empresas modernas que sobresalían por el uso de técnicas y materiales de última generación, abiertas al mercado exterior y que buscaban elevar la productividad, calidad y competitividad, además extendidas en todos los sectores<sup>81</sup>. En esta misma línea, algunos autores, entre ellos Gómez Mendoza, defienden que el último cuarto del siglo XIX, que enmarca la Restauración y la crisis cubana, no puede ser definido como de estancamiento, puesto que se simultaneaban dos agriculturas a la vez que dos industrias. Así, tímidamente se rompió con los métodos de cultivo ancestrales, se diversificó la cosecha y se empleó un utillaje moderno y abonos químicos. Fruto de todo ello se asistió a un proceso de sustitución de importaciones fabriles, que afectó tanto a industrias tradicionales como modernas, y que permite comprender los indudables logros del primer tercio del siglo XX<sup>82</sup>.

En el tema de la industria, en 1882 se produjo el lanzamiento de la siderurgia española cuando la comanditaria *Ybarra y Cía.* se convirtió en *Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Acero*. Casi al mismo tiempo se fundó otra empresa siderúrgica, *La Vizcaya*. Veinte años después, la fusión de ambas dio lugar a la génesis de la gran empresa *Altos Hornos de Vizcaya*. Pero este naciente progreso siderúrgico no trajo consigo un alto consumo de carbón español, pues las dificultades de su transporte hicieron que se acudiera, principalmente, al carbón británico, que venía en buques que a su retorno iban cargados de mineral<sup>83</sup>. En suma, durante la Restauración se asistió a una etapa de concentración de

<sup>78</sup> NADAL, Jordi: *Op. cit.*, p. 227.

<sup>79</sup> CARRERAS, A.: “La producción industrial española, 1842-1981: construcción de un índice anual”. *Revista de Historia Económica*, II, 1, 1984, pp. 127-157.

<sup>80</sup> NADAL, Jordi: “La industria fabril española en 1900. Una aproximación”. En VV.AA.: *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. Ariel, Barcelona, 1994, pp. 23-61.

<sup>81</sup> Por mencionar un ejemplo, en el ramo de las conservas se generalizaron los métodos esterilizados a base de aceite de oliva y hoja de lata, que suplantaron lentamente a las tradicionales salazones. NADAL, Jordi: “La industria...”, pp. 32-34.

<sup>82</sup> GÓMEZ MENDOZA, Antonio: “Depresión agrícola y renovación industrial”. En *VII Coloquio de Historia Contemporánea de España “España entre dos siglos (1875-1931). Continuidad y cambio”*. Siglo veintiuno editores, Madrid, 1991, pp. 127-140.

<sup>83</sup> La producción de carbón español se estancó durante toda esta época en torno al millón de



grandes empresas de siderurgia, maquinaria, construcción naval, etc., aunque, aún no se puede hablar de industrialización, a excepción de los casos de Barcelona y Vizcaya. Mientras, y a ritmo lento para luego avivar, el trazado del ferrocarril se iba completando de manera más racional<sup>84</sup>. Asimismo, en la última década del siglo XIX, unido al avance industrial, se consiguió la formación de empresas importantes y la exportación del mineral de hierro llegó a sus cotas más altas, igual que la del plomo en barras, mientras que la hulla dobló su producción entre 1890 y 1898 a pesar de la competencia del carbón inglés<sup>85</sup>. La siderurgia entró en una primera fase de desarrollo, necesitada también de una política arancelaria proteccionista. En cualquier caso, el capital conseguido con las exportaciones minerales se empleó en inversiones en la metalurgia, siderurgia, navieras, banca, etc.

Desde 1891 se puso en marcha la política proteccionista de Cánovas, con lo que se obtuvo la reconversión de la siderurgia, que tenía como objeto exclusivo el mercado interno. Hay que resaltar el control de la siderurgia vasca sobre el suministro de carril para los tendidos ferroviarios españoles, favorecida por la modificación de las tarifas de este material contenida en la Ley de septiembre de 1896. Cánovas se convirtió en el hombre de la gran burguesía industrial del norte, pero su conservadurismo tenía un doble cariz, pues comprendía también el inmovilismo agrario, que daba lugar a una escasa demanda de hierro y aceros por parte de esta parcela en el mercado nacional. A su vez, el período que va desde fines del siglo XIX a comienzos del XX se caracterizó por una oleada de beneficios de las compañías navieras, por lo que su número creció en 17 entre 1899 y 1900 e, igualmente, se asistió al despunte de la producción de energía eléctrica, que produjo el arranque de la industria química y el auge de la textil.

A modo de síntesis de lo que supuso para España los últimos veinticinco años del siglo XIX, seguimos al profesor Vicens Vives<sup>86</sup>, que afirma en sus trabajos que la crisis intercíclica que se produjo a nivel internacional en 1876 en España coincidió con el inicio de la fase más brillante del siglo XIX, el decenio 1876-1886, sobre el que se cimentó la Restauración, y que es conocido en la época como “fiebre del oro”. Las causas residían en la reanudación de las construcciones ferroviarias, la aportación de capitales extranjeros y la fundación de sociedades mineras. Todo ello dio lugar a una riada de metales desde España, sobre todo hierro, cobre y plomo. A la vez se originó la primera gran oleada exportadora de productos agrícolas, destacando el vino. Terminada esta euforia producida por la fuerte inyección de capitales extranjeros, la economía española volvió al ritmo de la coyuntura internacional. Como bien refleja el autor, durante diez años el Estado vivió “un

---

toneladas, aproximadamente y, a veces, por debajo, mientras que se importaba alrededor de 1,3 millones desde Gran Bretaña.

<sup>84</sup> TUNÓN DE LARA, Manuel: “De la Restauración...”, p. 890.

<sup>85</sup> Efectivamente, se llevó a cabo un proceso de sustitución de importaciones; así, aumentaron las compras de carbón nativo que frenó las entradas desde Gran Bretaña. Seguramente, este hecho tenía un fin claro, cubrirse de las posibles pérdidas en la compra de hulla al exterior por efecto de la devaluación de la peseta y del Arancel de 1891, que encarecía el combustible y obligaba a contraer las importaciones. Asimismo, se dejó notar la huelga de carboneros en Gales y una subida inusual de fletes por la escasez de embarcaciones -por tres motivos: la guerra de España con Estados Unidos que acaparaba los buques, los grandes cargamentos de grano desde Norteamérica por las malas cosechas europeas y la huelga de Gales que provocaba retrasos en la carga y descarga de buques-. A todo había que unir el aumento de los precios del carbón en 1899 por la guerra de Gran Bretaña con los Boër de Sudáfrica.

<sup>86</sup> VICENS VIVES, Jaime: *Op. cit.*, pp. 674-675.

milagro económico, un movimiento coyuntural alcista en medio de una depresión general. Cuando ésta cesa, aquel se desploma”. Hablamos de 1892, cuando concurrió el derrumbe de dos mercados exteriores, el del vino y el del hierro. No obstante, el proteccionismo aplicado en 1891 permitió la recuperación de la industria algodonera, el desarrollo de la siderurgia vasca, la salida a flote de los precios del campo y la paulatina intervención en los nuevos productos –naranja y conservas vegetales-, junto a los ya tradicionales –frutas secas y aceite-. A pesar de todo no se puede olvidar los momentos de ahogo máximo, concretamente en 1898 con el desastre colonial, por lo que la Bolsa conoció una profunda crisis.

En otro orden de cosas, el resultado de la guerra colonial provocó la repatriación de capitales y la necesidad de desarrollar un modelo económico distinto, más autónomo, que sirvió para reafirmar procesos que ya se estaban produciendo en el capitalismo español desde 1875, y que culminaron con las consecuencias de la guerra de 1914 en la economía española. Precisamente, la etapa económica que precede a la Primera Guerra Mundial es descrita a la perfección con las siguientes palabras de Jordi Nadal:

“Productora de buques metálicos y de toda clase de material fijo y móvil para ferrocarriles, la España de principios del siglo XX podía sugerir la imagen de un país plenamente industrializado. Esa imagen no corresponde a la realidad. El comercio exterior de la nación seguía basándose, en 1913, en la venta de productos del suelo y del subsuelo y en la compra de bienes manufacturados. La gama de artículos industriales ofrecida por las fábricas del país encubría una debilidad congénita en la mayoría de ellas”<sup>87</sup>.

En cuanto a la especial coyuntura del conflicto bélico, no se puede olvidar que trajo consigo unos resultados económicos de una pujanza desconocida al finalizar el período. En palabras de Julio Aróstegui<sup>88</sup>, se asistió a una progresiva vertebración del capitalismo español, que significó un paso importante en la formación de un mercado nacional, al integrarse la economía básica agraria en la órbita de los intereses industriales y financieros, con el proteccionismo en el centro de tal acontecimiento; no como algo aislado, sino como política aplicada, en general, a la economía mundial. Por otro lado, cuando se analiza el período que va desde la posguerra a la Dictadura primorriverista se advierte un claro contraste entre la rapidez de ciertos cambios sociales y el constante desarrollo económico, sin alteración de la estructura social de base. La guerra, en concreto, influyó en el nuevo capitalismo español, pero no modificó el ritmo pausado de evolución de la economía. Resumiendo, la neutralidad y los años veinte permitieron cambiar la dirección hacia un nacionalismo económico, gracias a la obtención de unos dividendos inesperados. Como consecuencia, se configuró un capitalismo español dirigido por un núcleo reducido de bancos, vascos sobre todo, desplazando el foco de la hegemonía económica de Cataluña hacia el eje Norte-Madrid<sup>89</sup>.

Si bien es cierto que, tras unas semanas de desconcierto después del estallido de la Primera Guerra Mundial, en los países neutrales y, en concreto en España, la situación fue la siguiente: clausura de la Bolsa de Barcelona, problemas en el abastecimiento de materias primas, escasez en la industria algodonera y cierre de los mercados; no se puede negar que en los años 1915 y 1916 se vivió una expansión económica a consecuencia de los pedidos

<sup>87</sup> NADAL, Jordi: *El fracaso...*, p. 185.

<sup>88</sup> ARÓSTEGUI SÁNCHEZ, Julio: *Op. cit.*, p. 933.

<sup>89</sup> MALHERBE, Pierre C.: “La agonía...”, pp. 951-953.

de los países beligerantes, los elevados beneficios, los pagos anticipados...; y además, durante 1915 llegaron los valores españoles, especialmente los de la Deuda exterior. A su vez, todavía en el año 1917, a pesar de las tensiones sociales, hubo un auge en la industria, y en 1918 la coyuntura alcista continuó, invirtiéndose el triple que en el año anterior; pero ya en 1919 se observaron síntomas de comienzo de la recesión. Santiago Roldán y García Delgado<sup>90</sup> han aplicado a la economía española durante la guerra la interpretación de los ciclos de Akerman: fase inicial de desorganización económica, fase de auge y expansión, y crisis del armisticio. En concreto, en España se acortó la primera y se prolongó la segunda hasta 1919, retrasándose la tercera hasta 1920.

En cualquier caso, la coyuntura favorable se percibió, claramente, en el comercio exterior, pues a la vez que las importaciones disminuyeron, con una consecuente sustitución, las exportaciones aumentaron<sup>91</sup>. No obstante, muchos autores sostienen que no se supo aprovechar el momento para conseguir el despegue definitivo de la industria, pues predominó la obtención de dinero fácil y rápido, al mismo tiempo que la guerra no favoreció a todas las parcelas por igual. En la industria hubo sectores perjudicados y otros favorecidos; entre los primeros descolló el textil, metalúrgico, químico y naviero y, entre los segundos, el corcho, la madera, la construcción y los libros; finalmente, la minería, el cuero, las pieles y los transportes estuvieron favorecidos y perjudicados a la vez. En concreto, la minería se distinguió en estos años de la guerra por sus contrastes, pues mientras en Puertollano el carbón proporcionó grandes ventajas, con una elevación de la producción de 400.000 a 900.000 toneladas, las minas dependientes del mercado alemán se vieron seriamente perjudicadas, quedando sin trabajo el 70% de los obreros, caso de Cartagena y La Unión<sup>92</sup>.

Partiendo de estas premisas, se deduce que la neutralidad española se convirtió en la clave de su prosperidad en tiempos de guerra. Tras el desconcierto inicial, la demanda de los beligerantes fue insaciable, alimentando un auge exportador en un país que poseía un débil mercado interior, que en ese momento estaba “protegido” por la guerra con mayor efectividad que por las barreras aduaneras. Esto dio lugar a un efímero proceso de sustitución de importaciones. Los beneficios llegaban sin esfuerzo, y la industria naval, la siderurgia y la minería consiguieron elevados dividendos, mientras que los bancos vascos llegaron a alcanzar un gran dominio. Destacaron las fábricas catalanas, que trabajaban sin descanso para aprovisionar a los ejércitos franceses, unido a la elevación de los precios agrícolas conseguida. Posteriormente, con la paz hubo un giro espectacular en los acontecimientos, y se puso al descubierto la debilidad de una prosperidad basada en la explotación de una capacidad infrautilizada. Se consumieron las ganancias: las navieras se hundieron, las minas se cerraron, las nuevas empresas siderúrgicas sólo trabajaban media jornada y las fábricas textiles catalanas pusieron en la calle a unos veinte mil obreros. Por su parte, el campo dejó que las tierras marginales roturadas se convirtieran en pastizales de mala calidad, por lo que bajaron los salarios y se despidieron a los jornaleros, que no tenían opción de emigrar al maltrecho sector industrial. Parte de la historiografía existente

<sup>90</sup> ROLDÁN, Santiago y GARCÍA DELGADO, José Luis: *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*. Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1973.

<sup>91</sup> En este sentido, es interesante el análisis que Aracil y Segura llevan a cabo en su obra sobre las consecuencias de la Primera Guerra Mundial, que permite entender como España no constituyó un caso aislado dentro de la economía mundial. ARACIL, Rafael y SEGURA, Antonio: *Op. cit.*, pp. 123 y ss.

<sup>92</sup> FERNÁNDEZ, Antonio: *Op. cit.*, pp. 435 y ss.



ha culpado a los industriales por su falta de visión de futuro al no invertir los ingresos de la guerra en modernización, preparando el final de esa fase dorada<sup>93</sup>.

En referencia al período de entreguerras, queremos señalar una serie de ideas claves, siguiendo a Martínez Carreras, que van a ayudar a entender mejor la etapa que le sucede. Así, estamos con el autor en que estos años representaron la liquidación de los valores heredados del siglo XIX y el florecimiento de nuevas realidades propias ya del siglo XX. “Es una época trepidante y convulsa de final de un mundo y de nacimiento de otro con crisis y transformaciones en todos los aspectos del momento histórico [...]”. La Gran Guerra fue la hija del doble crecimiento, demográfico y económico; la primera guerra industrial, consecuencia inevitable de la industrialización del mundo y de los objetivos imperialistas que emanaron de la misma. En cuanto al orden político internacional, fue la primera posguerra que conoció el inicio de la decadencia europea como centro del poder mundial. Y sin duda, cambiaron los equilibrios mundiales existentes<sup>94</sup>.

Finalmente, como balance a estos años estudiados, Raymond Carr<sup>95</sup> afirma que el problema fundamental del liberalismo desde 1830 hasta su muerte política en 1923, consistió en la pobreza de un Estado intervencionista. La economía adolecía de enormes dificultades geográficas, climáticas y culturales, y los ingresos fiscales no cubrían los gastos por lo que, tras las guerras carlistas, el Estado recurrió a préstamos en condiciones desfavorables. Además, el pago de los intereses de la deuda resultó duro de soportar para el presupuesto y el sistema impositivo inflexible. Así, tras cubrir las amortizaciones y los gastos del Ejército y la burocracia, poco quedó para mejorar las infraestructuras o para invertir en un sistema educativo moderno, considerado por lo reformadores como el garante de una sociedad también moderna. Ya en los últimos años, la cuestión del fracaso del desarrollo industrial en España, en unos momentos en que otros países europeos consiguieron despegar, ha sido enormemente tratado por los historiadores españoles. Destaca el trabajo de Jordi Nadal<sup>96</sup>, muy interesante en sus reflexiones sobre los factores que incidieron, a su juicio, en la no consecución de la conocida como Revolución Industrial y que son calificados como errores de un Estado liberal:

- Inexistencia de una verdadera revolución agrícola, necesaria para la industrialización
- Situación de pobreza en España tras la pérdida de las colonias americanas.
- Inversión inadecuada y equivocada en los ferrocarriles<sup>97</sup>.

<sup>93</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, pp. 118-119.

<sup>94</sup> MARTÍNEZ CARRERAS, José Urbano: “Presentación”. En VV.AA.: *La paz imposible: la década de los pactos 1920-1929*. Historia 16, Madrid, 1997, pp. 5-6.

<sup>95</sup> CARR, Raymond: *Historia de España...*, p. 244.

<sup>96</sup> NADAL, Jordi: *El fracaso...*, pp. 226 y ss.

<sup>97</sup> En este punto no se deben olvidar las discrepancias estudiadas, entre las que destaca las opiniones de Gómez Mendoza al respecto. Para este autor hay que rechazar, de manera tajante, la tesis de que los ferrocarriles fueron perjudiciales para la economía española. Ahora bien, lo que sí admite es que el fomento de las obras ferroviarias por el Estado no se acompañó de una política global de obras públicas con la intención de construir carreteras que permitieran el acceso a las estaciones. Así las cosas, las propias compañías tuvieron que proyectar obras de acondicionamiento en los caminos vecinales que desembocaban en sus redes. Con todo, el nivel de progreso y bienestar alcanzados por la economía española hubieran sido francamente inferiores de no haberse tendido los ferrocarriles con el inicio de la segunda mitad del siglo XIX. GÓMEZ MENDOZA, A.: *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1857-1913*. Alianza Universidad, Madrid,

## O Enajenación de las explotaciones mineras

A continuación, ya en la etapa de Primo de Rivera es importante conocer cuáles fueron las consecuencias económicas del régimen, puesto que ellas dieron lugar, junto con las sociales, a que la Dictadura resistiera el tiempo que lo hizo y que existiera una corriente de opinión por parte del pueblo español, partidaria de la política del general, considerándola positiva. Concretamente, para García Queipo Primo tuvo una gran ventaja frente a sus antecesores y predecesores, pues “se benefició ampliamente de una situación de auge económico que era común a todas las latitudes, y que él mismo no había contribuido a crear: eran los *Felices años veinte*”<sup>98</sup>. También Fusi y Palafox comparten esta opinión cuando afirman que los años veinte constituyeron un lapso de tiempo de aparente prosperidad económica e industrial, de estabilidad y aumento del empleo, que se debió, en parte, a la coyuntura internacional<sup>99</sup>. Aunque el dictador no supo ni pudo estructurar el régimen, es justo afirmar que las dificultades más graves en el momento en que subió al poder -la guerra de Marruecos o el desorden público- se resolvieron. Si bien, en un principio, Primo de Rivera pensó en abandonar Marruecos, la resistencia de los jefes de la Legión lo inclinaron a la empresa del desembarco de Alhucemas, lo cual hizo posible la derrota militar del cabecilla marroquí. Además, a pesar de que no desapareció completamente la inestabilidad precedente, se inició un período de paz social en el que los atentados, huelgas y parte de los conflictos sociales dejaron de ser casi totalmente un problema.

Otra opinión igualmente muy válida es la de García Delgado, para quien el desenlace último de la crisis económica de posguerra hay que relacionarlo, sin duda, con la instauración del régimen primorriverista, una clara respuesta a un ambiente fuertemente conflictivo y deteriorado, en el que la coyuntura económica no representó una excepción. Naturalmente, a los problemas económicos no se les puede atribuir la mayor responsabilidad, pero ni mucha menos pasarlos por alto, pues la Dictadura fue una salida de urgencia para acabar con los conflictos sociales y abrir nuevas oportunidades de crecimiento económico. Y así, el luchar contra la depresión llegó a ser una obsesión en la mente del dictador, como una de las dos caras superpuesta que tuvo la política económica de esta etapa. Durante el Directorio Militar se trabajó con firmeza para que no volver a caer en la cercana crisis, o sea, a la defensiva; mientras que con la llegada del Directorio Civil salió a la luz el otro rostro del que hablamos: la política de reactivación con el aumento de las inversiones públicas. En definitiva, el autor afirma que la fase se caracterizó más por los fracasos que por los éxitos, y tampoco en lo económico constituyó una respuesta válida a los problemas existentes<sup>100</sup>.

Pero, en términos generales, las disposiciones económicas de Primo de Rivera fueron lo más aplaudido de su empresa. Los avances conseguidos a través del control social y la disciplina en el trabajo posibilitaron que los empresarios se adhirieran a la Dictadura. En verdad, también se vio favorecido por el progreso de la paz en África, que acabó con los enormes gastos que se producían por este concepto desde principios de siglo. Destacó,

---

1982, p. 243.

<sup>98</sup> GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Op. cit.*, p. 20.

<sup>99</sup> FUSI, Juan Pablo y PALAFOX, Jordi: *Op. cit.*, p. 241.

<sup>100</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis: “Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922: una reconsideración”. En VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983, pp. 558-560.

sobre todo, el plan de obras públicas con fuerte inversión en la construcción de vías de comunicación, creándose el Circuito Nacional de Firms Especiales<sup>101</sup>. Otros adelantos se consiguieron con la reorganización del sistema ferroviario, la electrificación rural y la creación de las Confederaciones Hidrográficas<sup>102</sup>. La pequeña y mediana empresa experimentó un período de auge al ser el Estado el principal demandante de sus productos; además, son años de inyección de capital extranjero en sectores punteros: química, teléfono, alimentación, etc. También los trabajos de Carreras de Odriozola contribuyen a apoyar esta teoría. Para el autor, no cabe duda, en los años veinte, del dinamismo de la inversión en obras y servicios públicos, en construcción residencial y en la ampliación de la capacidad productiva de la industria pesada<sup>103</sup>.

Es bien patente que en la faceta económica despuntó la protección a la industria nacional, aunque para algunos autores no supuso más que una ampliación de la Ley de Protección Industrial de 1917, que concedía ayudas para la creación de nuevas industrias y el desarrollo de las existentes. La novedad estuvo en la movilización de capitales con respecto al ciclo anterior y en la creación del monopolio del petróleo y derivados, CAMPSA. A su vez, para acabar con la competencia en 1926 se creó el Comité Regulador de la Producción Industrial encargado de autorizar la constitución de sociedades y la ampliación y traslado de las instalaciones productivas. A partir de su entrada en vigor, la libertad de fundar empresas o innovar quedó en manos de los productores, ya ubicados en el mercado, y de la propia administración, que eran los que formaban parte de los comités sectoriales de regulación<sup>104</sup>.

También en estos años se produjo la conversión de la banca española en una banca nacional. Los índices de producción industrial dejan claro el alza: 5,52% en la tasa de crecimiento medio anual mantenida en los ocho años, lo que no permite dudar del incremento del sector secundario. Por otro lado, la población activa industrial absorbió el excedente laboral campesino, y así, desde 1920 a 1930 el porcentaje de trabajadores industriales pasó del 21,94% al 26,51%, mientras que el agrícola descendió del 57% al 45,51%<sup>105</sup>. Realmente, en el apartado agrícola, en general, no se puede resaltar una acción fructuosa, pues no aumentaron los rendimientos ni la extensión de la superficie cultivada. Hay autores que son tajantes y declaran abiertamente que el dictador no prestó ninguna atención al problema del campo, que tenía una enorme cantidad de tierras sin cultivar y un gran atraso en técnicas, costumbres, etc. cuando dejó el poder. De haber puesto alguna solución a este sector, su estabilidad le hubiera proporcionado lo mismo al país, a la vez que una plataforma consumidora firme a la industria nacional<sup>106</sup>. En esta línea, es

---

<sup>101</sup> Por Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1926. *Gaceta de Madrid*, 10-2-1926.

<sup>102</sup> Organismos creados por Rafael Benjumea Burín, conde de Guadalhorce, nombrado en el gabinete civil de Primo de Rivera ministro de Fomento, en la época en que de este ministerio dependían Montes, Minas y Agricultura. MARIO CARREÑO, Ángel y LÓPEZ VIZCAÍNO, Pilar: *Op. cit.*, p. 108.

<sup>103</sup> CARRERAS DE ODRIOZOLA, Albert: "Gasto nacional bruto y formación de capital en España, 1849-1958: primer ensayo y estimación". En MARTÍN ACENA, Pablo y PRADO DE LA ESCOSURA, Leandro (eds.): *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, 1985, p. 26.

<sup>104</sup> PALAFOX, Jordi (coord.): *Op. cit.*, p. 329.

<sup>105</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando y GONZÁLEZ VESGA, José Manuel: *Op. cit.*, pp. 560-561.

<sup>106</sup> JOVER, José María y GÓMEZ-FERRER, Guadalupe: "La crisis de la monarquía

clarificador el trabajo de Lemus López sobre la región extremeña:

“Con respecto al sector agropecuario, la Dictadura aplicó un criterio de conservadurismo y con ello mantuvo un régimen de propiedad injusto, marcado por el desequilibrio, que generaba una dura problemática social y, por lo demás, reprodujo, asimismo, los parámetros tradicionales en cuanto al área cultivada y las formas de cultivo”<sup>107</sup>.

Por otra parte, si a juicio de Malherbe, en la esfera social no hubo cambios en los años veinte, sin embargo, sí hay una transformación coyuntural importante: el principio de la reactivación después de la crisis de 1920-1921. Verdaderamente, la prosperidad en España no se puede negar, aunque no en todos los sectores hubo alzas. A pesar de las deficiencias técnicas existentes, en los estudios de la Renta Nacional se observa un ritmo claramente creciente: mientras en 1921 ascendía a 164.524 millones de pesetas -de 1953-, en 1929 alcanzaba 198.603 millones<sup>108</sup>.

Pues bien, la industria tuvo un comportamiento bien distinto, y así, la minería de metales se estancó en general; la extracción de hierro, con cinco millones de toneladas, no pasó el límite de antes de la guerra por la disminución de las exportaciones, que no compensaba todavía el desarrollo de la producción siderúrgica; tampoco la industria química siguió adelante y la producción de ácido sulfúrico, que llegó en 1926 a 281.000 toneladas, volvió pronto a los niveles de 1923 con 220.000 toneladas. En cuanto a la demanda energética creciente, ésta provocó una reactivación de la minería del carbón que alcanzó los 7,2 millones en 1929. Pero la fuente de energía más solicitada fue la electricidad, cuya producción se duplicó en menos de diez años; de esta forma, la potencia pasó de 674.000 kilovatios en 1923 a 1.205.000 en 1930. El avance de esta nueva fuente de producción, junto con el de la utilización del petróleo, constituyó la más notable innovación técnica de los años veinte. Otros puntales lo conformaron la construcción de las presas hidroeléctricas, las importantes obras de irrigación, la modernización de la red de carreteras y las inversiones en el ferrocarril, por parte del Estado, que estimularon enormemente la producción de cemento, hierro y acero, duplicándola. Mientras, el transporte de mercancías por ferrocarril aumentó desde 1923 hasta 1929 en un 40%<sup>109</sup>.

Todo este progreso se vio posibilitado por la inversión de capitales extranjeros<sup>110</sup>, puesto que los nacionales no fueron capaces de satisfacer la demanda. Éstos, formados a raíz de la neutralidad en la guerra europea, se invirtieron a partir de 1920 en multitud de sociedades anónimas y de responsabilidad limitada, propio de pequeñas y medianas empresas. En tanto, la prosperidad de los bancos en los últimos años de la monarquía constitucional les permitió controlar sectores enteros de la actividad industrial a través de la participación y presencia de consejeros comunes en los consejos de administración,

---

parlamentaria”. En JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo: España: *Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX)*. Debate, Madrid, 2001, p. 571.

<sup>107</sup> LEMUS LÓPEZ, Encarnación: *Extremadura, 1923-1930. La historia a través de las Diputaciones Provinciales*. Diputación Provincial de Badajoz, Badajoz, 1993, p. 252.

<sup>108</sup> *Estadísticas básicas de España, 1900-1970*, Madrid, 1976, p. 345.

<sup>109</sup> *Ibidem*, p. 250.

<sup>110</sup> La inversión aprovechó la política económica del Gobierno a favor de las obras públicas y modernización de los transportes para crear sociedades, entrando el capital extranjero en la economía española con la creación de compañías filiales, en unos casos, mientras en otros se sumó al capital nacional.

consiguiéndose con este dominio un cariz oligopolístico. Otro rasgo que muestra una España que se aproximaba al funcionamiento del capitalismo europeo es el papel dominante de la gran banca con capitales extranjeros en la financiación de empresas, basado en el proteccionismo heredado de los gobiernos anteriores: Arancel de 1922 elaborado por Cambó en Hacienda y con nuevas disposiciones en 1924 y 1926<sup>111</sup>.

En general, en el aspecto económico sobresalía, según ya se ha apuntado, un ambicioso programa de obras públicas financiado por el Estado, en especial embalses, riego y carreteras, que proporcionó la infraestructura necesaria para un despegue industrial. El ideal de la Dictadura fue el de una economía nacional cerrada y autosuficiente, en la que el proteccionismo obligara a un proceso de sustitución de importaciones. Esta intervención estatal se descartó por “suicida” por el economista valenciano Perpiñá Grau. Pero la productividad y los ingresos *per cápita* aumentaron repentinamente, reflejando, quizás, la recuperación de Europa tras la guerra más que las consecuencias de la autarquía. El número de personas dedicadas a la agricultura descendió, por primera vez en la historia de España, a menos de la mitad. Comenzaron los atisbos de un arranque industrial, observable en la aparición de una sociedad de consumo: los coches pasaron de 18.000 en 1923 a 37.000 en 1929 y los teléfonos, en las mismas fechas, de 63.000 a 212.400<sup>112</sup>. Pero a pesar del aumento de la producción industrial en esta época estudiada, muchos autores no ensalzan la empresa del dictador, como es el caso de Shlomo Ben-Ami al aseverar que:

“[...] la actuación de Primo de Rivera no era la grandiosa empresa modernizadora que afirmaba sus panegiristas. Era más bien un comedido y hasta incipiente intento de desarrollo [...]. Tal vez un rasgo algo más notable de la actuación económica de Primo de Rivera consistía en el hecho de que formuló una ideología económica coherente para la derecha española [...]”<sup>113</sup>.

En la misma línea, Fusi y Palafox definen la política económica de los años veinte como básicamente de financiación de obras públicas y expansión industrial a través del aumento del gasto público, lo cual “[...] tuvo consecuencias a medio plazo negativas para el saneamiento de la economía española y para su avance. A pesar de todo, a corto plazo sus resultados fueron brillantemente efectistas”<sup>114</sup>.

Para concluir, en todo los análisis que se hagan de la Dictadura no se debe perder de vista la personalidad del dictador, que se ha referido sólo de pasada y sobre la que la bibliografía mencionada da buena cuenta. Tampoco podemos dejar de lado el mal estado económico que se legó a Primo de Rivera y la escasez de tiempo en el poder, ocho años, que limitó mucho la evolución de sus proyectos políticos. Lo que sí es cierto es que el país tuvo algún crecimiento económico y hubo algunas mejoras en campos importantes, a pesar de que otros no se desarrollaron. Las inversiones que se produjeron parecen acertadas por las cifras que se barajan, lo que permite afirmar que en el terreno económico dio la talla y que fueron otras las razones que le hicieron caer. Concretamente, García Queipo opina que: “lo que acabó por arruinar a la Dictadura como fórmula política fue su

---

<sup>111</sup> MALHERBE, Pierre C.: “La Dictadura”..., pp. 16-20.

<sup>112</sup> CARR, Raymond: *Historia España* ..., pp. 245-246.

<sup>113</sup> BEN-AMI, Shlomo: *La Dictadura*..., p. 161.

<sup>114</sup> FUSI, Juan Pablo y PALAFOX, Jordi: *Op. cit.*, p. 241.



propia incapacidad para encontrar una fórmula institucional diferente a la del pasado”<sup>115</sup>. En efecto, al finalizar el siglo XIX no se puede hablar de atraso en la marcha de la economía española con respecto a la europea, y prueba de ello la tenemos en la constitución de gran número de sociedades mercantiles, aunque ayudadas con capital americano. Pero el progreso no era homogéneo sino que estaba fuertemente regionalizado y centrado en tres núcleos: el textil catalán, el siderúrgico vasco y el hullero asturiano<sup>116</sup>.

A pesar de que no conviene olvidar que una parte sustanciosa del capital social fijo y del equipamiento industrial español en la segunda mitad del siglo XIX no habría sido factible sin los capitales extranjeros, desde comienzos del siglo XX hay que hablar de extensión y diversificación del tejido industrial, muy unido al crecimiento económico español y su causa estuvo tanto en la difusión de las innovaciones técnicas como en la inversión que, en un principio, supuso la repatriación de los capitales de las colonias, la neutralidad de España ante el conflicto, la formación de una gran Banca privada y, por último, el interés del Estado en impulsar la producción nacional a través de mecanismos que permitieran la sustitución de importaciones con controles aduaneros, ventajas a las industrias... Todo ello, insistimos, se tradujo en un entramado industrial que aumentó sus medidas, a la vez que su densidad y diversidad.

### 3. La sociedad

Entre mediados del siglo XIX y los inicios del XX se asistió a un ennoblecimiento de lo más destacado de la alta burguesía que aún no tenía títulos de nobleza, con una aceptación de los valores del viejo orden, en un intento de distanciarse de una burguesía plebeya. A su vez, los políticos se integraron en la nobleza, la gran propiedad y la alta burguesía. Esta oligarquía se caracterizó por la vasta red caciquil que tuvo en sus manos. Por debajo estaba la burguesía media española e, inmediatamente, le seguían las clases medias; otro grupo lo constituían los profesionales liberales, que formaban parte de los notables. En la base de la sociedad se encontraba la gran masa de trabajadores e, incluso, los pobres, más de cien mil, y el grupo de sirvientes domésticos, que superaba el medio millón. Los obreros de las ciudades aumentaron a un buen ritmo en estos años, pasando del medio millón al millón al terminar la etapa de nuestra investigación, mientras que el sector más numeroso fue el de la construcción<sup>117</sup>.

No parece que pueda discutirse que la crisis del sistema social de la Restauración se basó en la evolución y conflicto de tres bloques sociales: la oligarquía dominante, la burguesía no oligárquica y el proletariado; a ello hay que unir el papel jugado por dos instituciones significadas en el momento, la Iglesia y el Ejército. El bloque dominante, sustentador del régimen, no pudo continuar unido y se dividió respecto a los modos de conservar el poder. Su superioridad peligró con acontecimientos como los de 1898 y 1909 y con la imposibilidad de mantener el turno de partidos. La burguesía no oligárquica, por su parte, buscó su propio camino, aunque estaba demasiado fragmentada para llevar adelante un movimiento unitario de clase.

<sup>115</sup> GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Op. cit.*, p. 20.

<sup>116</sup> JOVER, José María y GÓMEZ-FERRER, Guadalupe: “El desarrollo económico”. En JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo: *España: Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX)*. Debate, Madrid, 2001, p. 307.

<sup>117</sup> TUÑÓN DE LARA, Manuel: “De la Restauración...”, pp. 891-893.

Ya desde finales del siglo XIX hay una preocupación por la cuestión social y, en 1884, el Gobierno patrocinó una encuesta sobre las condiciones de vida de la clase obrera. La pobreza se consideraba un defecto de una sociedad sana y las reivindicaciones de las organizaciones obreras como una ilegítima interferencia en la libertad individual, tanto de los patronos como de los obreros<sup>118</sup>. Por otra parte, la huelga constituyó la manifestación fundamental del conflicto de clases, que en esta época se normalizó con el movimiento obrero como instrumento de lucha y presión. En sus inicios, coincidiendo con los primeros años del siglo XX, no había un dominio claro por parte de los sindicatos, sobre todo en el campo, pero, poco a poco, despuntó la escala del conflicto huelguístico que fue creciendo en la minería y en la metalurgia, importante ya en 1906, sobresaliendo la Semana Trágica de Cataluña en 1909<sup>119</sup>.



**Fotografía 1.4.- Trabajadores en los talleres de la Compañía de Río Tinto en Huelva (A.F.R.T.).**

En cualquier caso, en la reforma social como empresa de las clases dominantes, en la regulación de las relaciones laborales y en el control de las reivindicaciones obreras destacó el Instituto del Trabajo, que quedó sólo en un proyecto de Canalejas. Ya en 1904 comenzó a funcionar el Instituto de Reformas Sociales, dependiente del entonces Ministerio de la Gobernación, y en 1907 se creó el Instituto Nacional de Previsión<sup>120</sup>. Pocos años después, entre 1914 y 1922, la lucha sindical logró aumentos equivalentes al alza de los precios, además de la jornada laboral de ocho horas a partir de 1919, mejorando las condiciones de vida de los asalariados. A partir de 1918, la crisis económica redujo la producción y acarreó el despido del personal, mientras la combatividad, en general, se estimuló desde el verano de 1917 por las noticias que llegaban desde Rusia.

Algo más tarde, en la etapa dictatorial, la actitud del militar en el aspecto social<sup>121</sup> fue paternal, no pretendiendo nunca una transformación radical. Así pues, por un lado

<sup>118</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, p. 65.

<sup>119</sup> Para un mayor conocimiento del acontecimiento y sus consecuencias, véase RUIZ, David: *Op. cit.*, pp. 483-492.

<sup>120</sup> ARÓSTEGUI SÁNCHEZ, Julio: *Op. cit.*, pp. 935 y ss.

<sup>121</sup> Es interesante el análisis del “orden social” en la Dictadura desarrollado en la obra de GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo: *Op. cit.*, pp. 61-108.

reprimía los movimientos obreros revolucionarios y, por otro, tendía la mano cuando se trataba de revueltas dirigidas por sectores reformistas o profesionales; pero siempre con una amplia intervención del Estado. Se distinguen sus programas de viviendas obreras baratas y la mejora de los servicios sociales, pues Primo estaba muy interesado, sobre todo, en los derechos de la mujer; a pesar de todo, el conservadurismo del régimen y las críticas de los financieros y terratenientes impidieron la puesta en práctica de estos ideales de igualdad y justicia. No obstante, lo que sí cabe resaltar son sus éxitos en el campo de la enseñanza primaria, con la construcción de ocho mil nuevas escuelas -en Huelva, exactamente 62-<sup>122</sup>. Con respecto a la sumisión de la clase obrera, Carr opina que la reputación política de Primo de Rivera, como la de Napoleón III, se basó en la exterminación del fantasma rojo, sumado a su apoyo al trabajo honesto. La abolición del jurado, la censura de prensa y la revitalización del Somatén, como milicia o policía armada especial de reserva, ayudó a terminar con los cuadros, ya en crisis, de la CNT<sup>123</sup>.

En general, lo más destacado y también lo más denostado de su labor social fue la organización corporativa, que se basaba en el sindicato libre, pero “tutelado” por el Estado. La célula primera era el comité paritario, seguidamente las comisiones mixtas provinciales y, al final, los consejos de corporación de cada oficio. En cada nivel existía una representación similar de patronos y obreros, mientras que la tarea presidencial la ejercía alguien que mandaba el Gobierno. Para García Queipo, esta organización corporativa propició la paz social durante el ciclo de la Dictadura de Primo de Rivera y, a su juicio:

“Los principales beneficios que obtuvo la clase obrera durante la Dictadura fueron más una consecuencia de la estabilidad en el empleo y de la extensión de la seguridad social que de una mejora en las condiciones de trabajo conseguida a través de la negociación”<sup>124</sup>.

Una cuestión muy importante dentro de la política social, y que merece unas líneas, fue la educación, que se convirtió en un instrumento a favor del régimen para la construcción de una nueva España, de una flamante estructura de Estado. En este contexto, la educación aparece como una perfecta vía de transmisión de unos valores doctrinarios del régimen. Así, las características que definieron la ideología escolar fueron el patriotismo, la defensa del catolicismo, un renovado espíritu de ciudadanía y la vuelta a la gloriosa tradición hispana. Por ello, no ha de extrañarnos que la política educativa estuviera más en la línea de conseguir un aumento cuantitativo del sistema escolar y en la extensión de su ideario, que en una verdadera mejora de la educación, que se encontraba, por cierto, bastante dañada. Es claro el intento por conseguir una escuela que sirviera a sus intereses, utilizada para transmitir su ideología, dejando a un lado el fomento de centros de libre formación de la personalidad. En definitiva, el interés radicaba en supervisar a los profesionales de la enseñanza antes que en ofrecer posibilidades para su formación y perfeccionamiento. A pesar de todo, aunque importaban más los niveles cuantitativos que los cualitativos, la buena marcha económica en los años veinte y su expansión permitieron que quedara un poso significativo en las escuelas<sup>125</sup>.

<sup>122</sup> *El Avance de la provincia de Huelva en un quinquenio, 13 de septiembre de 1923 a 31 de diciembre de 1928*. Imp. Jiménez, Huelva, 1929, p. 49.

<sup>123</sup> CARR, Raymond: *España: de la Restauración ...*, p. 145.

<sup>124</sup> GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Op. cit.*, p. 23.

<sup>125</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ramón: *Ideología y educación en la Dictadura de Primo de Rivera*, vol. 1. Escuelas y maestros. Universitat de València, Valencia, 1994, pp. 8-9.



El dictador tuvo claro, desde un principio, que el control de la enseñanza constituía un importante instrumento de poder, por lo que el régimen no trató por igual a todos los niveles del sistema educativo. En efecto, desde 1925 se iniciaron las principales directrices de su política en este tema, en lo que resultó clave el Real Decreto de 18 de diciembre de ese mismo año por el que se creó la Dirección General de Enseñanza Superior y Secundaria. Sin duda, a este respecto es interesante incidir en que hubo una serie de características, puntales de la reforma, que frustraron las esperanzas de secularización y apertura de los estudios medios: la obligación de la enseñanza de la Religión y la ambigüedad al no considerar el bachillerato como en la lógica prolongación de la primaria y en los estudios previos y preparatorios a la Universidad. Posteriormente, el Real Decreto de reforma de la Universidad tampoco tuvo mucha aceptación, pues la autonomía se entendió más como una descentralización económica que pedagógica. Por lo demás, se reclamó la libertad de cátedra, a la vez que las concesiones clericales dieron lugar a firmes protestas de alumnos y profesores que lucharon para derrocar el régimen.

Por su parte, la enseñanza primaria desde el punto legislativo se olvidó y quedó privada de una transformación ciertamente muy necesaria. A pesar de todo, hay que hablar de un enorme contraste por la destacada política que se ejerció en este ámbito en construcciones escolares, impulsando los índices del sistema educativo ante el *boom* económico que se estaba produciendo. Aunque se aumentaron las unidades escolares en más de 4.500 unidades, continuaron creciendo las tasas de analfabetismo; todo ello sin olvidar el absentismo escolar, la falta de material, pero también el progreso en los niveles de escolarización. No obstante, la escuela se convirtió, como claramente se ha expresado y López Martín demuestra, “en fiel reflejo de la ideología en el poder”<sup>126</sup>.

## II. ANDALUCÍA ENTRE DOS SIGLOS: LAS TRANSFORMACIONES EN HUELVA

En el examen histórico de la Huelva del final del XIX y principios del siglo XX, a los trabajos ya clásicos de Amador de los Ríos, Riera y Sans, Braulio Santamaría y Balbino Aguirre, las variadas guías de Huelva y los estudios de Gonzalo y Tarín sobre la minería, se une la bibliografía producida por la Universidad de Huelva. En concreto, para la esfera política sobresalen los múltiples estudios que a la Restauración ha dedicado la doctora Peña Guerrero y las recientes investigaciones de Jesús Santos y Miguel Ángel García sobre la etapa de la Dictadura de Primo de Rivera. A ello se suma la excelente publicación de David Avery sobre el control de la *Compañía de Río Tinto* en Huelva y, del mismo modo, las de Flores Caballero. También sobre el desarrollo de las dos significativas compañías mineras, *Río Tinto* y *Tharsis*, han sido de relevante importancia las obras de Harvey y Checkland, respectivamente.

Como puede verse a continuación, en relación con la demografía y los estudios sociales, en general, se ha contado con los trabajos de Rosario Márquez y Pablo Tornero, a la vez que con los de Vicenta Cortés. Asimismo, Pascasio Peña y José Luis Gozávez nos han completado el tema de la población con sus investigaciones sobre medicina, mortalidad y sociedad. Precisamente, la dimensión económica ha recibido una significativa atención por parte de las doctoras Miró Liaño y Ferrero Blanco y nuestras investigaciones

<sup>126</sup> *Ibidem.*, pp. 63-65.

anteriores, concretamente sobre el Puerto de Huelva y sus relaciones y repercusiones en la provincia en una época tan característica como la que se desarrolla entre 1923 y 1930.

Tampoco conviene olvidar el análisis urbano y arquitectónico que dedica Díaz Zamorano a Huelva y que muestra un interesante recorrido histórico de la ciudad. Y en la misma línea de todo lo mencionado, pero referido a la región andaluza, el trabajo de la Universidad de Huelva en el que Encarnación Lemus y Leandro Álvarez han colaborado como editores, con multitud de aportaciones de variados especialistas en distintas materias, ha dado luz sobre el momento que se vivía en la etapa de nuestro estudio; sin duda, de su comparativa se ha podido deducir y comprender mejor las circunstancias que envolvían la provincia onubense.

## 1. De la Restauración a la Dictadura

La alternancia de partidos que instauró la Constitución de 1876, según el programa político de Cánovas del Castillo, puso fin al Sexenio Revolucionario que se implantó en Huelva en 1868<sup>127</sup> no como una revolución, sino más bien como un pronunciamiento. Aunque con la colaboración de los cuerpos militares, a juicio de Arias Castañón, “no tomó, sin embargo, connotaciones militares, [...sino que los militares] desarrollaron su actividad en íntima coordinación y entendimiento con los dirigentes civiles para la realización del cambio político”<sup>128</sup>. Se pretendió, ante todo, romper con el ciclo isabelino, rescatando el terreno perdido por el liberalismo; así, la protesta fue más contra la reina que contra la monarquía como forma de gobierno; de ahí que los monárquicos no salieran de la esfera política.

Una vez restaurada la monarquía borbónica, el panorama que se encontraba en Huelva a mediados de los años setenta pasaba por la existencia de un mapa electoral con cuatro distritos, la formación de una clase política en la que convivían miembros destacados de la élite provincial con cuneros y que formaron las famosas redes clientelares caciquiles y, finalmente, la ratificación de unos usos políticos basados en el pacto y los favores, que amordazaban la voluntad política del pueblo. Hasta 1892 no se comenzó a ver con nitidez el horizonte político onubense, existiendo previamente multitud de luchas políticas y de poder, además de falta de claridad ideológica. Desde finales de los años setenta hasta 1892 abundó la figura del cunero en el poder, que denotaba, a juicio de Peña Guerrero, poca influencia de los políticos onubenses en Madrid, una de cuyas causas más determinante radicaba en la variada oferta de partidos que se presentaba<sup>129</sup>.

<sup>127</sup> Un análisis de los antecedentes de la Andalucía del último tercio del siglo XIX aparecen en PÉREZ SERRANO, Julio y SÁINZ VARELA, José Antonio: “Andalucía y el tránsito del Antiguo al Nuevo Régimen”, pp. 69 y ss. y en RUIZ SÁNCHEZ, José Leonardo: “Andalucía en la construcción del régimen liberal y democrático español”, pp. 211 y ss; ambos en ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (edits.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998.

<sup>128</sup> ARIAS CASTAÑÓN, Eloy: “Huelva en la revolución de septiembre de 1868”. *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, p. 424.

<sup>129</sup> Para Peña Guerrero, durante estos años ya se intuyen los usos políticos caciquiles que luego sustentarán la Restauración, aunque todavía hay que demostrarlo. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX*. En VV.AA.: *El tiempo y las fuentes de su memoria. Historia moderna y contemporánea de la provincia de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1995, pp. 45 y ss.

Claramente, los años finales del siglo XIX se caracterizaron por la supremacía del Partido Liberal, con Manuel Vázquez López como jefe hasta su fallecimiento<sup>130</sup>. Se vivió una etapa de florecimiento de una generación de políticos en Huelva que contribuyeron a su desarrollo, a raíz del auge económico de la provincia, y que configuraron núcleos familiares con gran poder económico y social. Destacaron Rafael López Hernández, Francisco Limón Rebollo y José García López, mientras los partidos opositores se encontraban en plena descomposición. Por consiguiente, para definir la élite andaluza de la Restauración hay que conocer, previamente, la base de su economía. Consistió en un grupo eminentemente agrario, propio de una región con una estructura económica a resultas de un proceso desamortizador que se desarrolló en todo el siglo XIX, y donde la industrialización no llegó a despegar. No obstante, esto no debe hacernos olvidar la existencia de otros grupos económicos de poder que, aunque no eran mayoritarios, sí tuvieron un peso político, caso de la minería onubense, representado en lo más alto por la *Compañía de Río Tinto*.

En esta misma línea, también existieron ejemplos en la economía andaluza de élites autóctonas ajenas al mundo rural, que sustentaron el sistema turnista de la Restauración; concretamente, los sectores mercantiles que controlaron los aspectos más rentables de los mercados y productos. Un modelo es el del grupo comercial desarrollado en torno al Puerto fluvial de Sevilla: navieros, exportadores, banqueros, significándose las empresas de Ybarra o Segovia. En la esfera política, además intervinieron los comerciantes e industriales de compañías relacionadas con el mundo de la pesca y la elaboración de productos pesqueros del litoral onubense, como los empresarios mercantiles malagueños o los dedicados a la actividad pesquera en Cádiz<sup>131</sup>.

Con la entrada del nuevo siglo se asistió a una realidad política distinta, favorable al Partido Conservador, que prevaleció hasta la Dictadura de Primo de Rivera. Así, a principios del siglo XX aparecieron en escena nuevas figuras de la política caracterizadas por su vinculación con el poder central y, en palabras de Peña Guerrero<sup>132</sup>, con “una mayor dedicación *profesional* al ejercicio de la política”, que dio lugar a una independencia política de Huelva y, por consiguiente, a una regresión del cunerismo. El mapa electoral quedó configurado, definitivamente, en tres distritos y cinco diputados: distrito de Aracena, distrito de Valverde del Camino y la Circunscripción, conformada por la capital y

<sup>130</sup> Banquero destacado con gran fortuna, prestigio e influencia, que nació en Huelva en 1830 y se dedicó desde muy joven al comercio y a la explotación minera. A lo largo de su vida se le reconoce su apoyo a todos los proyectos encaminados al progreso de Huelva. En política entró en 1854 de la mano del Partido Liberal Progresista, y en 1871 se eligió diputado a Cortes por la provincia, cargo que renovó en 1872. Siguió la línea política de Castelar, y así en los primeros años de la Restauración estuvo al frente del Partido Republicano Posibilista de la provincia hasta 1895, año en que la unión de este partido con el Liberal Fusionista lo elevó a una Presidencia que conservó hasta su muerte en 1904. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La élite del Puerto y su entronque con la sociedad Onubense”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, p. 119.

<sup>131</sup> SIERRA ALONSO, María y PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “Los fundamentos del sistema político de la Restauración en Andalucía”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 242-243.

<sup>132</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *El sistema caciquil en la provincia de Huelva. Clase política y partidos (1898-1923)*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1993, p. 16.

32 municipios más. Mientras, los liberales se debilitaron, dividiéndose en dos facciones -la de Manuel Vázquez López y la de Francisco Limón Rebollo-, con disidencias importantes como la de Manuel Vázquez de Zafra tras la muerte de su padre, Manuel Vázquez López; lo que demostró la importancia de su liderazgo para mantener la cohesión del partido<sup>133</sup>. Por lo demás, el grupo conservador comenzó a reforzarse por encargo de Cánovas, con la figura de Manuel Burgos y Mazo desde 1892, consolidada en 1897; ninguno como él poseía semejante desarrollo clientelar<sup>134</sup>. Al lado del líder emergieron nombres como los de José Tejero y González de Vizcaíno, Manuel Martín Vázquez, Antonio de Mora Claros y Francisco Javier Sánchez-Dalp y Calonge<sup>135</sup>, que afianzaron el partido, sumándoles su poder, prestigio y clientela. El mérito del jefe del partido estuvo en el de atraerlos a su ideario político en el que pudieron desarrollar su influencia<sup>136</sup>.

En la mayor parte de Andalucía, las élites existentes antes de la Restauración se incorporaron rápidamente al nuevo sistema canovista, debido, en opinión de Peña y Sierra<sup>137</sup>, a una serie de factores entre los que destacaron: la continuidad de las clases dirigentes en el poder, el predominio de la ideología moderada y la preexistencia de una red clientelar de la sociedad. Esta misma tesis es reafirmada por Sierra<sup>138</sup> en su trabajo concreto sobre Sevilla, donde un 67% de los cargos políticos que representaban el Congreso y el Senado correspondían a personajes que ya habían tenido un papel relevante con anterioridad; en Cádiz, Marchena Domínguez<sup>139</sup> también lo corrobora, igual que Peña Guerrero en Huelva, con la saga de los Hernández-Pinzón, Garrido o Soldán. Para la integración de las clases dirigentes tradicionales dentro del sistema jugó una gran baza su base económica común, agraria en su mayoría, como ya se ha reflejado, sus intereses parejos y su común apoyo al moderantismo ideológico. En todas las provincias mencionadas, además de en Granada y Málaga<sup>140</sup>, la adaptación a las nuevas reglas se

<sup>133</sup> De todas formas, sería exagerado achacar a esta circunstancia totalmente la descomposición de los liberales, proceso al que ya se le vio la luz en 1895, cuando cuatro hombres fuertes del partido abandonaron su antigua adscripción para unirse a los conservadores y Burgos tenía un gran apoyo en los foros políticos nacionales. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 352.

<sup>134</sup> Sobre el papel tan importante que jugó en el Partido Conservador, Balbino Aguirre relata: “La organización conservadora de la provincia de Huelva comenzó a sentir, a poco de ser elegido el señor de Burgos diputado, el benéfico influjo de su nuevo líder; a las vacilaciones de antaño sucedió un plan admirable al que todos, sin distinción de categorías, hubieron de acoplar su actuación política [...] constituyéndose, así, un ejército político tan admirablemente disciplinado que, a una voz de su caudillo, movíanse con automática regularidad.” AGUIRRE LAZARENO, Balbino: *Siluetas de hombres ilustres de Huelva y su provincia*. Imprenta del Diario de Huelva, Huelva, 1919, pp. 48-49.

<sup>135</sup> Se pueden encontrar datos de su biografía en la obra de Aguirre, donde se destaca “su fecunda gestión cerca de las Cortes y el Gobierno, como defensor de los intereses provinciales: carreteras, caminos vecinales, subvenciones, proyectos de construcción de un ferrocarril [...]”. *Ibidem*, pp. 189-196.

<sup>136</sup> Esta clientela se encontraba distribuida por la provincia onubense, en puestos de responsabilidad, concediendo todo tipo de favores, controlando la aparición de brotes opositores y acudiendo, alguna que otra vez, a la coacción y a la corrupción.

<sup>137</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia y SIERRA ALONSO, María: “La evolución...”, pp. 258 y ss.

<sup>138</sup> SIERRA, María: *La política del pacto. El sistema político de la Restauración a través del Partido Conservador sevillano (1874-1923)*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1994.

<sup>139</sup> MARCHENA DOMÍNGUEZ, J.: *Burgueses y caciques en el Cádiz de la Restauración (1876-1909). Economía, vida política y pensamiento de una ciudad en crisis*. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996.

<sup>140</sup> Para Granada se sigue el trabajo de CRUZ ARTACHO, S.: *Caciques y campesinos. Poder político*,

tomó por las élites como una preservación contra el radicalismo, tanto de izquierda como de derecha, que se había vivido con profusión en etapas anteriores.

A pesar de que en Andalucía hubo un cierto retraso con respecto a Madrid, a la hora de formarse los grandes partidos dinásticos se puede decir que en Sevilla la articulación fue temprana, despuntando los conservadores con jefaturas como la del Conde de Casa Galindo, Sánchez Bedoya y Eduardo Ybarra; y entre las fuerzas liberales sobresalió el cacique Pedro Rodríguez de la Borbolla. También en Cádiz, la organización no se hizo esperar mucho, sobre todo por el empuje de la burguesía mercantil preocupada en defender sus intereses en la capital. Destacaron los líderes Eduardo Genovés, José González de la Vega y Cayetano del Toro; el primero del Partido Conservador y los dos últimos del Partido Liberal. Por otra parte, en Huelva, por las características económicas de la provincia en la que convivían intereses agrarios, mineros y mercantiles-portuarios junto con la pervivencia de tradicionalismos políticos, hubo grandes divisiones entre liberales y conservadores hasta finales de siglo, por lo que el turno de partidos tardó más en conformarse.



Fotografía 1.5.- Manuel Burgos y Mazo (PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *El sistema caciquil...*).

En líneas generales, una vez estudiados los datos se puede concluir que en las provincias de Andalucía oriental, con un soporte económico básico en la agricultura y con

*modernización agraria y conflictividad social en Granada, 1890-1923*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1994; y para Málaga el de CRESPILO CARREGALO, F.: *Elecciones y partidos políticos en Málaga (1890-1901)*. Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1990.



sus propias élites dirigentes e independientes de la capital, la organización de los liderazgos resultó más problemática que en las provincias en las que el núcleo urbano suponía un punto de atracción preponderante. Justamente en Huelva, la cohesión y amplitud de las clientelas conservadoras dio lugar a una solidez de la estructura piramidal del partido, que explica a la perfección la hegemonía que disfrutaron los conservadores a partir de 1898, con la que era difícil competir. Por el contrario, los liberales nunca dispusieron de una red orgánicamente jerarquizada de jefaturas al mando del jefe provincial. De la importancia de todo esto da buena idea la crisis producida en el Partido Conservador una vez que dimitió Burgos y Mazo en 1914, provocando la separación de los mauristas<sup>141</sup> y la lucha interna entre los lugartenientes de los líderes Sánchez-Dalp, José Tejero y Manuel Martín. Las consecuencias fueron trascendentales, pues el cambio de jefe implicó, cuando menos, una readaptación de relaciones clientelares y un traslado de fidelidades. Así, la etapa que va desde 1909 a 1914 se puede decir que implicó un neto predominio conservador, a pesar de que en el Gobierno central coincidió, entre 1910 y 1912, con el Gabinete demócrata de José Canalejas. Según Peña Guerrero “el mecanismo provincial parecía tener una vida propia y buscar sus propios derroteros”, lo que demuestra la fortaleza de Burgos y Mazo.

Por tanto, la estabilidad del sistema en Andalucía, en contraste con el deterioro de éste en Madrid, viene explicado por el peso de los distintos líderes provinciales, con un gran respaldo clientelar. En esta línea, cabe incidir en el papel de la familia Ybarra en Sevilla, la de los Larios en Málaga, la de Sánchez-Guerra en Córdoba o la mencionada de Burgos y Mazo en Huelva. En realidad, la maltrecha estructura del régimen seguía latiendo gracias a la farsa electoral que el caciquismo sustentaba en la periferia de la nación. Todo ello trajo consigo el abuso de la violencia en las zonas rurales por parte del mundo caciquil para mantener un control que se les iba de las manos. Un caso claro es el de Sevilla, donde a partir de 1910 se acudió tenazmente a la coacción, con destituciones en Ayuntamientos y envíos de delegados gubernativos. Por otra parte, también destacó Granada con el aumento de las tensiones por la necesidad de extremar los habituales mecanismos de control del proceso electoral, ante la dificultad creciente de ahogar las iniciativas modernizadoras de las ciudades. Otro ejemplo es Huelva, con el esfuerzo aunado de la vieja política de Burgos y Mazo y las artimañas de las compañías mineras de la zona.

Claramente, la necesidad de recurrir insistentemente a las prácticas de violencia para mantener el régimen turnista, dejó entrever la descomposición que se estaba desarrollando poco a poco en las bases sociales que antes lo habían soportado. Igualmente se concluye del momento que se vivió, que la España de entonces estaba en una etapa de cambio económico y cultural. En el mundo urbano fue donde surgieron las rupturas políticas más significadas, en el seno de unas clases medias a las que ya no les interesaba la representación clientelar y buscaban una alternativa a la política canovista. Así, el maurismo reclutó a profesionales liberales, pero también a asociaciones empresariales, como la Unión comercial sevillana, mientras otras nacieron de la pequeña y mediana burguesía urbana con vocación política ante el inmovilismo de las élites tradicionales. En las clases medias andaluzas se extendió un corporativismo que buscaba la base de la representación política en la organización económica socioprofesional, claramente en

<sup>141</sup> En realidad, como bien recoge la doctora Peña, “el que los mauristas de Huelva fueran contados en nada afecta a su importancia y significación como alternativa política y como desafío al funcionamiento rutinario de la política provincial”. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La formación del Partido Maurista en Huelva. Antecedentes políticos y composición social”. *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 7. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1996, p. 316

conexión con una corriente que recorría toda España y Europa.

Entretanto, los republicanos se esforzaron en integrarse, emergiendo el Partido Republicano Radical en 1908. Desde un principio, los radicales tuvieron un gran éxito aliados con la facción liberal dirigida por José Limón Caballero<sup>142</sup>. Obtuvieron gran representatividad en los Ayuntamientos de la provincia y, entre 1905 y 1913, consiguieron en ocasiones mayoría absoluta; pero más allá, en los ámbitos referidos a las elecciones provinciales y generales, la hegemonía de los partidos dinásticos no ofrecía duda. En Andalucía, en general, la promulgación del sufragio universal se aprovechó por las distintas facciones del republicanismo para reorganizar sus filas y desplegar una intensa campaña electoral, confiados en que podían captar el voto de los trabajadores y de sectores avanzados de las clases medias urbanas. En principio, los resultados obtenidos en las elecciones de 1891 no fueron nada halagüeños, pues sólo seis republicanos consiguieron escaños en Andalucía: uno en Cádiz, tres en Málaga y dos en Córdoba. Posteriormente, hasta finales de siglo se replegaron nuevamente y, en los comienzos del siglo XX, el empuje republicano iniciado con el sufragio sólo se conservó en algunos enclaves –concretamente en las ciudades de Cádiz, Huelva y Málaga, con puntuales episodios de poder municipal, y en algunos distritos como los de Valverde (Huelva) y Montilla (Córdoba)-. En cuanto a los radicales, tras un detallado análisis, Peña y Sierra<sup>143</sup> concluyen que los pocos efectos que obtuvieron tenían una doble justificación: por un lado, su incapacidad para unificarse y, por otro, la reacción del sistema que imposibilitó, con la manipulación, la coacción y el fraude la libertad del voto, con la que combatía la universalización del sufragio.

En cualquier caso, en la provincia onubense, en 1914 se abrió una nueva fase política definida por la multiplicación de facciones políticas y el deterioro del turno de partidos. Una vez nombrado Burgos ministro de Gracia y Justicia<sup>144</sup>, Dato, jefe nacional de los conservadores, optó por Sánchez-Dalp, el más influyente, como jefe del Partido Conservador, provocando la separación en el partido de las clientelas de los otros dos pretendientes, Manuel Martín Vázquez y José Tejero. El nuevo líder se nombró poco después Marqués de Aracena por Alfonso XIII; sin embargo, el carismático Burgos y Mazo nunca dejó de decidir en la provincia gracias a sus redes clientelares. Si el siglo XX se había iniciado con tres agrupaciones políticas -conservadores, liberales y republicanos-, en 1915 el número pasaba de ocho, tras un proceso de descomposición de los principales partidos provinciales, que perdieron fuerza e influencia. El momento que se vivía, la Primera Guerra Mundial, hacía difícil poner en pie esta disgregación política. Por ello, a partir de la crisis de 1917 y hasta la Dictadura de Primo de Rivera se desarrolló una etapa de fortalecimiento de los grupos ajenos al sistema, frente a la pérdida de rumbo por parte de los partidos dinásticos.

<sup>142</sup> Balbino Aguirre dedica una biografía a este personaje, en la que hace hincapié en “los graves conflictos sociales solucionados por su intervención acertada y discretísima en el distrito de Valverde”. AGUIRRE LAZARENO, Balbino: *Op. cit.*, pp. 77-89.

<sup>143</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia y SIERRA ALONSO, María: “La evolución...”, pp. 262 y ss.

<sup>144</sup> Otro interesante trabajo sobre la figura de este importante político onubense es MORENO DE HINESTROSA, María Jesús: “Moguer en la época de la Restauración: la figura de Manuel de Burgos y Mazo”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, pp. 325-334.



Sin duda, las protestas sociales acaecidas a lo largo de 1917<sup>145</sup> coincidieron con una paralización de la vida política, que se mantuvo apaciguada mientras los brotes revolucionarios estuvieron en crecimiento. La sustitución de Romanones por García Prieto en el Gobierno central hizo que las disidencias internas del Partido Liberal salieran a flote, produciéndose una escisión a favor de uno u otro pretendiente -romanonistas y garciprietistas-. Sólo las izquierdas de Huelva descollaron en este panorama de atonía política, aunque el clima de tensión social y relativa persecución política tras la huelga de agosto, hizo que republicanos y socialistas se mantuvieran casi en la clandestinidad mientras que la caída del sistema político canovista se aceleró con la crisis.

En cuanto a las elecciones generales de 1918, hay que decir que destacaron al estar invadidas por una crisis del pensamiento político que hablaba de renovación, de sanear las prácticas del Gobierno y de limpieza política en los métodos<sup>146</sup>. El primer aldabonazo contra el control caciquil de los terratenientes y de las compañías mineras en el distrito de Valverde se produjo al ser elegido un representante republicano para el Parlamento, Eduardo Barriobero y Herranz, que pudo revalidar su acta de diputado en las elecciones de 1919. Esto demostraba los crecientes problemas de la política dinástica con todo su mundo de clientelas, frente a la fuerza alcanzada por la organización obrera en la zona minera. Además, las elecciones municipales de estos años<sup>147</sup> y la gran huelga minera de 1920 mostraron, claramente, la crisis del canovismo provincial; pero la represión del movimiento huelguístico castigó a la izquierda onubense y el escaño de Valverde se recuperó para los partidos de turno. A pesar de todo, liberales y conservadores siguieron dando señales de debilidad en los años posteriores, lo que tuvo una causa específica: la ausencia de figuras significativas que sustituyeran a los líderes que abandonaban las filas del partido por muerte o por voluntad propia.

Por supuesto, dentro de este mismo apartado es fundamental analizar, incluso de manera rápida y general, el poder e influencia de las compañías mineras en la política española<sup>148</sup>, a pesar de que sus directivos solían ser extranjeros y esto les privaba de los derechos políticos inherentes a los españoles. El sistema político de la Restauración exigía a la personalidad política el desarrollo de una posición socioeconómica significada<sup>149</sup>; pero las compañías mineras para obtener representación en el Gobierno no podían utilizar, como hacía el resto de los notables provinciales, los vínculos familiares, porque no los tenían; además, se consideraban lo contrario de un buen cacique, protector y benefactor. De ahí, que recurrieron a otros procedimientos al margen de la ley para proteger sus intereses, que también se utilizaban por los caciques, consistentes en la mediación en la

<sup>145</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia, LARA RÓDENAS, Juan Carlos de y DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, Rosa M<sup>a</sup>: "Huelva y la crisis de 1917" *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, pp. 449-503.

<sup>146</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *El sistema caciquil...*, pp. 45 y ss.

<sup>147</sup> En 1920, los conservadores, a pesar de concurrir a las urnas con una candidatura de prestigio, Antonio de Mora Claros y Tomás Domínguez Ortiz -este segundo presidente de la Junta de Obras del Puerto- tuvieron que recurrir, según se recoge en el diario *La Provincia*, a la compra de votos para conseguir la victoria.

<sup>148</sup> Para profundizar en esta materia, véase el capítulo completo que le dedica PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, pp. 249 y ss.

<sup>149</sup> Checkland describe para el caso de Tharsis esta inmersión en el mundo clientelar. CHECKLAND, S. G.: *The mines of Tharsis: Roman, French and British enterprise in Spain*. George Allen and Unwin, Londres, 1967, p. 170.

composición de las corporaciones locales de su entorno, pasando por la intervención en los resultados electorales, el establecimiento de vínculos de dependencia, el mantenimiento de diputados a sueldo y la coacción electoral; aunque parece ser que la amenaza de la pérdida del empleo fue el instrumento que con más fuerza emplearon las compañías mineras. Con todo ello, como en el caso de otros caciques de la provincia, éstas pretendían convertirse en el núcleo gestor de una clientela que les debiera respeto y obediencia, creando sus propias redes de poder.

Por consiguiente, la mayor parte de las grandes empresas mineras tuvieron en nómina a personajes destacados de la esfera política, con poder e influencia. Por citar algunos, Gregorio Arrayás y Vizcaíno, Vicente Ferrer Ramírez Cruzado y José M<sup>a</sup> de Monsalve, representantes de *The Tharsis Sulphur and Copper Company*; José M<sup>a</sup> Parejo Bécquer, José Sánchez Mora y José Valero Hervás, representantes de la *Rio Tinto Company*; Antonio Gómez Jaldón, representante de *The Bede Metal & Chemical Company*; y José Tejero Hidalgo, su hermano Juan y su hijo José Tejero y González de Vizcaíno, representantes de *The United Alkali Company* y *Huelva Copper and Sulphur Mines Company*<sup>150</sup>. Los dos primeros representantes de la *Compañía de Río Tinto* mencionados formaron parte del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto, como ya se estudiará en otro capítulo, como representantes de la Diputación Provincial en 1891 y de la Cámara Oficial de Comercio en 1888, respectivamente. Por otra parte, de José Sánchez se sabe que, a partir de 1911, estuvo presente como consejero y, exactamente, en 1915 se nombró presidente, mientras que en 1919 aparecen datos de su representación por la *Compañía de Río Tinto* en el Gobierno del Puerto; a su vez, Antonio Gómez en 1888 y 1897 estuvo igualmente en el mismo Consejo citado. En cuanto a la saga de los Tejero, José Tejero Hidalgo está recogido en las *Actas del Consejo de Administración del Puerto de Huelva* como vocal a finales del siglo XIX y, asimismo, José Tejero y González de Vizcaíno fue el primer representante de la Asociación de Mineros Exportadores en 1903, y en 1905 vicepresidente del Puerto – en ese mismo año también presidente –, como se detallará en otro apartado de la investigación.

A pesar de que casi todas las sociedades mineras entraron en el juego político, indica David Avery que sólo la *Compañía de Río Tinto* llegó a tener unas relaciones verdaderamente estrechas con la cúpula del Gobierno español<sup>151</sup>, y así, se puede definir como un verdadero “grupo de presión” con posibilidad de injerencia en las decisiones gubernamentales. Peña Guerrero habla de conexiones entre la gestión de la Compañía y el nombramiento como ministro de Manuel de Burgos y Mazo en 1915 y la destitución en 1916 del ministro de Hacienda Ángel Urzaiz, tras la firma de normativas que gravaban la exportación de piratas de hierro y restablecían los derechos arancelarios para la venta de piratas de cobre. A juicio de Avery, la huelga y los disturbios de 1888 condujeron a que la *Compañía de Río Tinto* iniciara una participación intensa en la actividad política; concretamente, el temor a que ganasen terreno los sectores dirigentes de raíz agraria opuestos a la minería. La Compañía se convirtió en el mayor poder del distrito de

<sup>150</sup> MERELO Y CASADEMUNT, J.: *Guía de Huelva y su provincia para el año 1892*. Imp. de la viuda e hijos de Muñoz, Huelva, 1891, pp. 140-145.

<sup>151</sup> Con razón, la *Compañía de Río Tinto* “ejercía un mayor peso sobre la vida económica y sociedad española que cualquier otra. Pronto se convirtió en la mayor organización comercial del país y la más fuertemente capitalizada, debido al volumen de sus operaciones y la cantidad de dinero que en ellas se empleaba”. AVERY, David: *Nunca en el cumpleaños de la Reina Victoria. Historia de las minas de Riotinto*. Labor, Barcelona, 1985, p. 277.

Valverde y consiguió, además, imponer su voluntad en la organización político-administrativa de la provincia. El control sobre la población lo ejercieron los ingleses en dos niveles: sobre los individuos, con su mediación en el trabajo, vivienda, educación, ocio y sanidad; y sobre el colectivo, al intervenir, a través de las corporaciones municipales<sup>152</sup>, la vida comunitaria de las localidades mineras.

Llegados a este punto, es de suma importancia conocer su perfecto sistema de control sobre el aparato judicial de la comarca, que se iniciaba con el propio nombramiento de los jueces municipales. Estos dictaminaban, por supuesto, a favor de la Compañía en asuntos que le interesaban, de los que destacaron dos: el control de las asociaciones sindicales y la supervisión de los procesos electorales. Los mismos objetivos provocarían la intervención también de las fuerzas represivas oficiales para evitar todo tipo de alteraciones del orden público en las minas y se utilizaron, frecuentemente, como elementos coactivos durante los períodos electorales<sup>153</sup>.

Prosiguiendo con la línea argumental, en el estudio de la profesora Ferrero Blanco se recoge la primera implicación conocida de la *Compañía de Río Tinto* en la política española, se trata del caso de Daniel Carballo, diputado en las Cortes y senador, que pasó a formar parte de la nómina de la Compañía, con un sueldo de 1.200 libras anuales. El personal de la Compañía constató que había retraso en su trabajo, debido a que no se conseguían ciertos permisos vitales para la construcción del ferrocarril, del muelle y para la importación de maquinaria minera con la prontitud que requería el caso. De ahí, que en 1874 decidieron como conveniente el asesoramiento de políticos experimentados, que ayudasen a la Compañía en sus negociaciones con los políticos españoles<sup>154</sup>. Posteriormente, la negativa experiencia de las elecciones de 1893 hizo ver a la Compañía que no era acertado apoyar a un aspirante propio, al margen de los partidos del sistema, sino que se debía respaldar a las candidaturas ministeriales a cambio de favores gubernativos. Enrique Bushell y Laussat, representante de la *Río Tinto Company* en Madrid, fue el candidato a Cortes por el distrito de Valverde, desafiando la candidatura ministerial del Conde de Gomar. El propio desequilibrio del censo electoral inclinaba la balanza a favor de las compañías, que ya ejercían una fiscalización absoluta sobre el voto de la población. Así, Bushell consiguió el correspondiente escaño en el Parlamento. Gormar impugnó el acta electoral de Bushell y se inició un largo debate sobre las irregularidades advertidas en la votación del distrito, que terminó con la declaración de gravedad del acta de Valverde. Ante lo ocurrido, la *Compañía* sustituyó a Bushell por el encasillado Juan Martín de Oliva y Sánchez, y en 1899, su propio representante en Huelva, el abogado José Sánchez Mora, se aseguró el voto gubernamental de los compromisarios de *Río Tinto* para la elección de senadores. Todavía en 1923 se seguía afirmando que el triunfo del reformista José Marchena Colombo, en las elecciones generales de ese año, se debía al apoyo financiero de las grandes compañías mineras del distrito de Valverde.

<sup>152</sup> Harvey lo confirma en su obra al hablar del reconocimiento extraoficial del director general de la Compañía “to nominate the alcaldes of Río Tinto, Zalamea y Nerva”. HARVEY, Charles E.: *The Río Tinto Company. An economic history of a leading international mining concern, 1873-1954*. Alison Hodge, Pezance, 1981.

<sup>153</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “Caciquismo y poder empresarial. El papel político de las compañías mineras en la provincia de Huelva (1898-1923)”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, p. 322.

<sup>154</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Capitalismo minero y resistencia rural en el Suroeste andaluz, 1873-1900*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1994, p. 32.

Para finalizar con este asunto, hay que dejar claro que en la provincia de Huelva convivieron el poder económico y el poder político, o sea, el cacique viticultor o el empresario naviero o pesquero era, a la vez, el gestor económico de su empresa y el alcalde, diputado o jefe del partido. En el caso de las compañías mineras ocurrió algo similar, aunque su poder político no lo ejercieron de manera directa, influyeron enérgicamente en él. Por otra parte, estudiando esta realidad tampoco se debe obviar otra muy importante: si a un lado de la balanza se hallaban unos grupos de presión, comentados ampliamente, al otro no hubo verdaderas agrupaciones corporativas, caso de las sociedades mineras, de las que el único intento significativo es el de la constitución de la Asociación de Mineros Exportadores, que no llegó a tener un poder fuerte al no participar las dos grandes compañías del momento. Por lo demás, el sistema de explotación y el hecho de que las empresas fueran extranjeras pudo contribuir a este aislamiento corporativo<sup>155</sup>.

En otro orden de cosas, al iniciarse 1923 se comenzó a vislumbrar con nitidez la decadencia del Partido Conservador, que había perdido a sus líderes carismáticos: Mora Claros, García Ramos, Rebollo Orta, etc., los cuales no se sustituyeron con personajes que tuvieran la talla suficiente. Burgos y Mazo, exjefe del partido, seguía dominando con su influencia, sobre todo porque la jefatura del Marqués de Aracena era poco efectiva, lo cual daba lugar a un choque de competencias. Claramente, la confección del encasillado para las elecciones de abril de 1923 convocadas por la Concentración Liberal, nuevo Gobierno de García Prieto, reflejaba la tensión interna existente, sin ser ajeno a los medios de comunicación del momento la pugna entre Burgos y Mazo y Dalp, sustituto del primero. A pesar de todo, la ausencia de alternativas válidas colocaba al Partido Conservador en la hegemonía política provincial. Los liberales estaban enemistados, los republicanos carecían de jefe tras la muerte de Soto y Vázquez, los reformistas no eran más que un grupo elitista sustentado sólo por Marchena Colombo y su prestigio y los mauristas formaban una agrupación independiente.

En este contexto, los liberales, a la hora de preparar el encasillado, trataron de sustraer el distrito de Aracena al control de los conservadores, ofreciendo a Dalp un acta de senador o una senaduría vitalicia, lo cual constituyó una afrenta personal contra el Marqués de Aracena y la organización conservadora. Burgos y Mazo, con su intervención, solucionó el problema del encasillamiento de Dalp y su hijo, produciendo una gran herida en las filas conservadoras por lo que se consideró una intromisión de quien no ostentaba la jefatura oficial. Por otra parte, Nicolás Vázquez de la Corte, jefe local albista, fue el candidato más votado en la capital de la Circunscripción, pero anulado por el recurso del pucherazo; todo a favor de un cunero. Hubo duras críticas y el balance de los comicios de 1923 se saldó con el desprestigio de todos: la Concentración liberal al recurrir al fraude electoral, los liberales por el triunfo de uno de sus disidentes y, también, los conservadores por ser incapaces de controlar el voto en la capital. De hecho, a las puertas del 13 de septiembre de 1923 no había ninguna fuerza política en la provincia capaz de tomar el relevo a los líderes históricos.

En consecuencia, de todo lo anterior se deduce, visiblemente, tanto en el estado español, en general, como en la provincia de Huelva, en particular, que en los años que

---

<sup>155</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “Caciquismo y poder empresarial...”, pp. 323-324.

van de 1913 a 1923 se produjo un deslizamiento progresivo del régimen de la Restauración hacia sus crisis final, que tomará cuerpo en el golpe de estado de Primo de Rivera. Concretamente, los factores de la crisis fueron tres: la fragmentación progresiva de los partidos políticos, que redujeron las posibilidades de un consenso que favoreciera a los partidos principales del momento; la fortaleza que consiguió la oposición, con el crecimiento en Huelva de los sindicatos y de la coalición republicano-socialista; y la retirada de Burgos y Mazo de la jefatura provincial del Partido Conservador. A modo de resumen, en el año 1923, Huelva asistió a un cambio político caracterizado por la caída del sistema canovista y la búsqueda de una regeneración, pero con el peso de los modos caciquiles que todavía perduraban en la sociedad. Como se ha apuntado, ya desde meses anteriores al golpe de estado, el Partido Conservador estaba en un claro proceso de desintegración, lo cual es fundamental para comprender la influencia y transformación provocadas por el gobierno de Primo de Rivera<sup>156</sup>.

En esta etapa, Peña y Sierra destacan, en su trabajo ya citado, la preocupación de los empresarios agrarios y urbanos andaluces ante la movilización de las clases medias y trabajadoras, que consideraban una amenaza para el orden social y moral, lo cual acentuaba, aún más, la desconfianza existente hacia el sistema. No obstante, incapaces de un cambio, esta élite económica andaluza se mantuvo aferrada a la política tradicional, por lo que la llegada de Primo de Rivera supuso un alivio pues “respondía a sus demandas de una autoridad efectiva frente a la inoperancia de los viejos políticos”. En efecto, el golpe de estado puso fin a esta agonía política en una sociedad demasiado conservadora para aventurarse a cambios, aunque de ellos dependiera la buena marcha política, económica y social del país.

En Andalucía, en general, las actitudes ante el golpe de estado fueron de indiferencia por una parte y, por otra, de escasas muestras de oposición e, incluso, de simpatía de determinados sectores sociales. Realmente, ningún periódico defendió el régimen contra la ocupación militar, pero hay que tener en cuenta que hubo censura de prensa desde un principio. Sólo algunos políticos, entre los que destaca Burgos y Mazo, se atrevieron a exponer algunas ideas en contra, desentonando con la actitud de la prensa<sup>157</sup>. Con el correr del tiempo, las adhesiones de multitud de organismos e instituciones no se hicieron esperar. Concretamente en Huelva, una vez conocido el golpe gran cantidad de vecinos enviaron escritos de conformidad con el nuevo régimen dirigido al gobernador y, unos días después, los miembros del Ayuntamiento y la Diputación, acompañados de más de quinientas firmas de personajes de la pequeña y mediana burguesía, mostraron su apoyo a

<sup>156</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 433. De la misma autora: “La Dictadura de Primo de Rivera en Huelva. Las transformaciones políticas inmediatas”. *Aestuarium. Revista de Investigación*, núm. 1, Huelva, 1992, pp. 13-14.

<sup>157</sup> En Huelva, un ejemplo de lo que argumentamos es el artículo periodístico “Huelva dejó de ser la Cenicienta”, que tacha al 13 de septiembre de 1923 de “hito de luz y de esperanza en la caótica y comprometida situación de nuestro país [...] dichoso punto de partida para los intereses y necesidades de nuestra provincia, tan descuidada en los tiempos de los viejos políticos. [...] El advenimiento del directorio a la gobernación del país, libre del asedio de los políticos influyentes que conseguían un trato de mayor favor para las provincias... que representaban en detrimento muchas veces de las necesidades y aspiraciones de otras provincias más modestas, ha permitido que acaben estas odiosas preferencias”. *Diario de Huelva*, 26-7-1924. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1147. Véase además PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La Dictadura de Primo de Rivera en Huelva...”, p. 23.



las nuevas autoridades<sup>158</sup>. A estos se unieron el director de la *Rio Tinto Company*<sup>159</sup> y los dirigentes de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación. Otros casos similares a resaltar conocidos son los de Sevilla<sup>160</sup> o Málaga<sup>161</sup>, donde estuvieron representados el comercio, la agricultura y la cultura en su ofrecimiento al nuevo orden institucional que venía de la mano de Primo de Rivera.

También en las dos provincias extremeñas la población tuvo un comportamiento similar al producido en el resto de España, así de una aceptación inicial prudente se pasó a una completa adhesión<sup>162</sup>. Tanto la opinión pública particular como la expresada a través de la prensa coincidió en un firme sentimiento de repulsa hacia el caciquismo y de esperanza ante un nuevo régimen que podía restituir la honestidad al ejercicio político y a la administración nacional<sup>163</sup>. Como bien recoge Miguel Ángel García<sup>164</sup>, antes del golpe, desde muchos sectores de la opinión pública onubense, se estaba reclamando el establecimiento de un poder político fuerte que acabase con la problemática del país. Precisamente, Manuel Siurot, reconocido maurista y pedagogo, había dejado claro su opinión a favor de que los militares eran los únicos capaces de salvar España. Complementariamente, es interesante la visión positiva que sobre la llegada de la Dictadura ofrece Santos Caña: “frente al derrotismo de la vieja vía; la vitalidad y el enérgico programa regeneracionista con el que partía el Primorriverismo”. La élite social del país estaba inquieta ante las posiciones que tendría que ceder si triunfaba la opción liberalizadora, mientras que intuía que la elección reaccionaria podría conllevar unos costes que no estaba dispuesta a asumir. Por ello, prefirió vertebrar una solución intermedia para posponer tal decisión. Así, “la Dictadura fue a todas luces un intento semiautoritario de aplazar, todo lo posible, la adecuación política que la nueva realidad socioeconómica de España ya requería”<sup>165</sup>.

Ya desde fecha anterior al 13 de septiembre de 1923, momento en que se produjo el golpe militar, comenzaron a salir de la sombra política algunos personajes prestigiosos de

<sup>158</sup> De hecho, la confianza generalizada de las clases medias hacia el nuevo régimen trajo consigo la inmediata subida de la peseta y de las acciones de las empresas españolas en el mercado internacional. Así, la reacción favorable del mercado financiero ante el golpe de estado era una bendición de la dictadura a las clases pudientes. GARCÍA DÍAZ, Miguel Ángel: *Vieja y nueva política. Huelva bajo el régimen de Primo de Rivera (1923-1930)*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 2005, p. 60.

<sup>159</sup> Gobierno y Compañía se beneficiaban mutuamente; el Gobierno controlaba la zona contra las revueltas, lo que revertía en sus arcas importantes tributos, mientras la Compañía aseguraba que sus intereses nunca se perjudicaran por decisiones contrarias. En esta importante cuestión, volvemos a destacar, para el estudio de las conexiones de las compañías mineras con la política provincial, el interesante trabajo de PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “Caciquismo y poder empresarial...”.

<sup>160</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: *Sevilla durante la Dictadura de Primo de Rivera. La Unión Patriótica (1923-1930)*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1987.

<sup>161</sup> RAMOS PALOMO, M. D.. “Poder, oligarquías y somatenes en Málaga, 1919-1930”. *Baética*, núm. 10, Málaga 1987, pp. 385-410.

<sup>162</sup> LEMUS LÓPEZ, Encarnación: *Op. cit.*

<sup>163</sup> LEMUS LÓPEZ, Encarnación: “<Vieja política> y <Nuevo régimen> durante la Dictadura de Primo de Rivera en Extremadura”. *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 7. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1996, p. 347.

<sup>164</sup> GARCÍA DÍAZ, Miguel Ángel: *Op. cit.*, pp. 47-48.

<sup>165</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: *Op. cit.*, pp. 101-102.

la vida onubense con un pasado maurista, decantándose hacia soluciones dictatoriales. Es el caso de Fernández Balbuena, antiguo vicepresidente y uno de los creadores del Partido Maurista en Huelva, cuyo apellido engrosará también las filas de los representantes del Consejo de Administración del Puerto de Huelva durante la Dictadura. En verdad, con la llegada de Primo de Rivera al poder se mostraron claramente las posturas. Así las cosas, el régimen primorriverista trajo consigo a Huelva cambios en los organismos influenciados por la política, así despuntó en los Ayuntamientos la disolución e inspección de los mismos<sup>166</sup>, en las Diputaciones su transformación y, por último, la organización del Somatén. El ámbito provincial recibió apoyo, huyendo de un centralismo exagerado, pero, a su vez, de un regionalismo que podía resultar desintegrador. De hecho, las Diputaciones llegaron a ser el instrumento más sobresaliente del regeneracionismo primorriverista.

Se pretendió una corrección técnica, propia de una administración pública, ajena a la corrupción que había producido el ejercicio político; por lo que entre 1923 y 1930 se exigió una administración más transparente. Hubo renovación de los plenos provinciales, con personajes nuevos, claramente comprometidos con el reciente régimen. En el caso concreto de Extremadura, con el análisis socioprofesional de conjunto de los diputados, estudiado por la doctora Lemus López, se confirma el marcado predominio de los propietarios de fincas rústicas –algunos de ellos con titulación universitaria–; y en cuanto a los auténticos profesionales, éstos se repartían en tres especialidades: médicos, abogados y profesores. Asimismo, los dos presidentes de las Diputaciones poseían un vínculo estrecho con el maurismo y el catolicismo agrario. Se trataba de antiguos políticos y grandes propietarios, ahora ya “regenerados”. En definitiva, entre las dos provincias existía una completa coincidencia entre oligarquía política y económica. En Extremadura no existía prácticamente una riqueza distinta a la derivada del sector agropecuario, por tanto, es inadecuado investigar sobre el posible desplazamiento de la oligarquía terrateniente por una burguesía industrial o comercial<sup>167</sup>.

Pues bien, hay que ser consecuente con los acontecimientos y admitir que las innovaciones fueron sólo parciales y relativas, pues los protagonistas del nuevo gobierno, en gran medida, procedían de la oligarquía local. En verdad, en un principio se evitó la subida al poder de las conocidas dinastías caciquiles, pero pronto hubo una relajación en este aspecto; de todas formas tuvieron que recurrir a nuevas fórmulas para vincularse al poder: hombres de paja, testaferros, etc<sup>168</sup>. Por otra parte, esta coyuntura se aprovechó por flamantes líderes pertenecientes a una clase económica acomodada y no relacionados con los tradicionales partidos políticos para aflorar. Pero hay que admitir que esta savia nueva no consiguió, ni mucho menos, dar el espaldarazo que se pretendía contra el

<sup>166</sup> En efecto, el nuevo régimen propició transformaciones en los órganos políticos: se disolvieron los Ayuntamientos, con una clara actuación anticaciquil. En Huelva se estuvo de acuerdo en disolver la Corporación, pero no con los nombramientos de los vocales, pues se conocía su relación con la pasada gestión caciquil. Pero esta medida se puede tachar de provisional y, muestra de ello, es el nombramiento del delegado gubernativo, dependiente del gobernador civil, con la misión de inspeccionar los Ayuntamientos. Por ello, en los primeros meses hubo bastante detenciones y destituciones. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La Dictadura de Primo de Rivera en Huelva...”, pp. 24-25

<sup>167</sup> LEMUS LÓPEZ, Encarnación: “<Vieja política>...”, pp. 354-356.

<sup>168</sup> De las investigaciones en la provincia de Sevilla, concretamente, se sabe que la lucha contra el caciquismo resultó muy superficial, sólo en los primeros momentos y en determinadas zonas. ÁLVAREZ REY, Leandro: *Sevilla durante la Dictadura de Primo de Rivera*, p. 282



caciquismo, pues su número fue escaso y su fuerza aún menor<sup>169</sup>. Asimismo, la realidad onubense se parece a la extremeña y a la granadina. Con respecto a Granada<sup>170</sup>, se señala el continuismo de tipo familiar en los nuevos políticos con respecto a los del régimen anterior, pero conviene dejar claro que no es el único caso: hubo hombres nuevos, sin precedentes, aunque escasos. Su procedencia los pone en relación con las cámaras y otras corporaciones económicas. Y, ciertamente, el partido monopolizó en estas provincias el poder, por lo que se puede afirmar que Unión Patriótica controló la administración<sup>171</sup>.

Con todo, la Dictadura fue consciente desde un principio de que el objetivo regenerador que pretendía fracasaría si no intervenía con empuje en los ámbitos locales, por lo que se introdujo con decisión en la Administración periférica. Ello trajo consigo una paradoja, pues frente a la teoría defendida por el Directorio de descentralización se produjo un enorme fortalecimiento de las vías de control de los cuerpos provinciales. De hecho, el trascendental papel concedido a los gobernadores y delegados gubernamentales hizo posible la estabilidad conseguida en la etapa; aún, a pesar de su poder, su cometido resultaba abrumador, sobre todo por la falta de apoyo que tenían desde Madrid en las difíciles situaciones que debían solventar. Aún así, las provincias de Huelva y Sevilla contaron con gobernadores de los que se puede decir que supieron sumergirse en la problemática caciquil, llegando, si bien no a erradicarla, sí a utilizarla en el propio beneficio del régimen, que era, al fin y al cabo, lo que se perseguía<sup>172</sup>.

Lógicamente, el Puerto de Huelva se vio inmerso en el nuevo orden, en la medida que la mayoría de los componentes de su Consejo de Administración fueron personajes destacados de la política onubense -el alcalde, el presidente de la Diputación, el gobernador civil...-. Lo mismo ocurrió con los representantes de instituciones comerciales y mercantiles de Huelva, que también formaron parte del gobierno de la institución portuaria; eran, en general, personas influyentes en la sociedad y en la política de la ciudad. Concretando, algunos miembros preponderantes en el gobierno de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, que estuvieron además representado los principales organismos de Huelva, fueron: en el Ayuntamiento, la figura del alcalde, el maurista Juan Quintero Báez, vocal nato del Consejo de Administración de la Junta de Obras en este período; en la Diputación Provincial, puntal también del Consejo de Administración portuario<sup>173</sup>, unos representantes conservadores dieron el relevo a un nuevo organismo con una

<sup>169</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: "El regeneracionismo primorriverista en la provincia de Huelva. Análisis de los proyectos de <desarrollo> promovidos por la Diputación Provincial de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera, (1923-1930)". *Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 6. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999, p. 73.

<sup>170</sup> LÓPEZ MARTÍNEZ, Mario: "Granada durante la Dictadura de Primo de Rivera. Un intento de aproximación". *Actas IV Congreso de Andalucismo Histórico*, Sevilla, 1990, pp. 649-679.

<sup>171</sup> Sobre la evolución de la Dictadura en otras provincias andaluzas, como Córdoba y Almería, existen sendos trabajos de interés para comparar su trayectoria con la de la provincia onubense y con Andalucía, en general. MARÍN VICO, M. J.: *Aspectos sociales y políticos de la Dictadura de Primo de Rivera en Córdoba*. TLI. Universidad de Córdoba, Córdoba, 1985 y RUIZ SÁNCHEZ, José Luis: *Almería en los años veinte. Expectativas y realidades en torno a la Exposición Iberoamericana*. Editorial Castillejo, Sevilla, 1995.

<sup>172</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: *Historia de la Diputación provincial de Huelva...*, pp. 287-289.

<sup>173</sup> Para estudiar la Diputación durante la Dictadura de Primo de Rivera, véase LEMUS LÓPEZ, Encarnación: "Diputación Provincial y política nacional. La Diputación de Huelva de la Dictadura de Primo de Rivera a la II República". En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía (Andalucía Contemporánea)*. Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1994.

composición más corporativa que ideológica; así, descollaron algunas figuras políticas que coincidieron en la Diputación y en el Puerto: en primer lugar, indiscutiblemente, los presidentes de la Diputación de la etapa, José Macías Belmonte, Félix Andolz y Juan Mascarós; seguidamente, el diputado representante de la Asociación de Mineros, Guillermo Duclós, el de Comercio e Industria, Mascarós Villalonga y el de la *Compañía de Tharsis*, Emilio Cano Rincón, -que ostentó los cargos de vocal interventor y vocal interventor suplente en la Comisión Permanente de la Junta de Obras-; además, existía un diputado-representante de los obreros de la Junta de Obras del Puerto. Todo ello demuestra la importancia del Puerto en la vida de la ciudad.

Sobre el Comité Provincial de Unión Patriótica, no hay datos de que su nacimiento fuera espontáneo y sí de su carácter estrictamente oficialista. Los gobernadores civiles, con la ayuda de los delegados gubernativos, se encargaron del ingreso a filas de la nueva formación política. Cabe resaltar a Román Pérez Romeo y Rafael Pérez Feu, reconocidos miembros del Partido Conservador, como los primeros que se incorporaron a la empresa. Otros personajes sobresalientes fueron Félix Andolz y José Tejero y González de Vizcaíno, ambos viejos políticos de los partidos dinásticos y, este último, prestigioso protagonista de la clase empresarial, consignatario de buques y empresario vinculado a la industria salazonera<sup>174</sup>. También de este ramo mencionamos a Guillermo Duclós y López, propietario de una importante sociedad familiar consignataria de buques. Otros dirigentes en los que merece detenernos fueron Juan Quintero Báez, importador de combustible, Juan Mascarós Villalonga, dedicado a la venta de acero, cobre, etc., Nicolás Vázquez de la Corte, propietario de una serrería y fabricante de hielo y, finalmente, Francisco Pérez de Guzmán y Urzáis, de los más acaudalados dirigentes del partido, gran propietario rústico y dueño de una significativa fábrica de harinas y pan en la capital. En suma, cabe incidir en la estrecha relación de los señores que constituían el partido del poder con las instituciones más señaladas del momento en la vida política y económica de la provincia. Concretamente, Tomás Domínguez Ortiz, presidente de la Junta, era el secretario, mientras el cargo de jefe local de Huelva recaía en la persona de Manuel de Mora Romero, representante de la sociedad francesa *Piritas de Huelva*<sup>175</sup>. Al principio de la Dictadura ocupó el cargo de vocal del Consejo del Puerto en varias ocasiones representando a la Asociación de Mineros Exportadores, de la que llegó a ser presidente. De todo se deduce una sólida vinculación del Puerto con la élite política del momento<sup>176</sup>.

Pues bien, existen datos que sirven de comparativa para la región extremeña, siguiendo el mismo trabajo de Lemus López. La fundación de Unión Patriótica en Badajoz ocurrió a finales de marzo de 1924 y en Cáceres pocos meses después, por lo que no se puede afirmar que su aparición fue temprana. Como observación general, distinguimos el asentamiento que tuvo el partido en dos grupos económicosociales: el

<sup>174</sup> Durante el régimen dictatorial, con el que se identificó plenamente José Tejero, colaboró estrechamente. Así, en 1923 se nombró vocal del Consejo de Economía Nacional, propuesto por los representantes de las industrias pesqueras. Asimismo también se conoce su cargo como vocal de la Junta Central de Pesca. En los últimos años de la Dictadura, sus gestiones fueron aún más intensas al estar bastante comprometido con el sector pesquero-conservero y el Gobierno imperante, llegando a ser designado miembro de la Asamblea Nacional. PÉREZ CEBADA, J.D.: “Empresarios onubenses”. En PAREJO BARRANCO, A.: *100 empresarios andaluces*. Lid Editorial Empresarial, Madrid, 2007.

<sup>175</sup> *El Avance de la provincia de Huelva...*, pp. 83-85.

<sup>176</sup> GARCÍA DÍAZ, Miguel Ángel: *Op. cit.*, pp. 124-134.

mayoritario de los propietarios agrícolas y el minoritario de profesionales que formaban parte del funcionariado provincial, conformando los cuadros técnicos, pero dentro del turnismo muy alejados del poder, al que ellos sin duda aspiraban. Al menos en Extremadura, los upetistas nombrados directamente por los gobernadores civiles terminaron acaparando los cargos de concejales y diputados provinciales.

Por último, la constitución del Somatén atrajo a un trascendental grupo de la clase media de la provincia onubense con el propósito de preservar el orden y las buenas costumbres y, lógicamente, de obtener cargos y favores. La presidencia de la Comisión Organizadora del Somatén, constituida en octubre de 1923, estuvo a cargo del maurista e ingeniero de minas Manuel Fernández Balbuena. En el gobierno del Puerto de Huelva, este personaje representó a la Asociación de Mineros, de la que era presidente; además, ocupó el cargo de vicepresidente del Consejo de Administración del Puerto a finales del período dictatorial. Otros miembros del citado Somatén, antiguos mauristas, fueron los vocales Juan Quintero Báez, José Calatrigo o Emilio Cano, el reformista Joaquín Rodríguez Roqueta y otros personajes destacados relacionados con el comercio o el ejercicio de profesiones liberales: Antonio Checa Núñez<sup>177</sup>, Francisco Delgado Lazo, Enrique Díaz Franco de Llanos...<sup>178</sup>. Algunos de los cuales también formaban parte del Consejo de Administración del Puerto de Huelva, como se verá en el capítulo correspondiente.

En definitiva, la implantación de la Dictadura se produjo, como ya se ha adelantado, sin apenas oposición, favorecida por la situación de crisis que se vivía. Justamente en Andalucía, se puede hablar de un apoyo no sincero al régimen: los viejos caciques, conservadores o liberales, procuraron pasar desapercibidos hasta encontrar una rendija a través de la que pasar hacia el nuevo régimen; los socialistas, por otra parte, trataron de salvar la organización incluso a través de fingir una colaboración apoyando a sus comités paritarios, precio que no creyeron muy elevado si con ello se mantenía en la clandestinidad a los anarquistas perseguidos por el régimen; finalmente, los comunistas y andalucistas no tuvieron que preocuparse porque no tenían a quien representar.

En cualquier caso, las circunstancias dieron un giro en 1924 con los primeros enfrentamientos dignos de mención entre Primo de Rivera y los intelectuales<sup>179</sup> e, igualmente, algunos órganos representativos del poder judicial; todo ello unido a la realidad que se vislumbraba: la Dictadura no iba a ser tan provisional como en un principio se confiaba. Como consecuencia, se comenzó a forjar la oposición a la política del dictador, representada por varios frentes -intelectuales, catalanistas, republicanos, militares, viejos políticos desplazados, estudiantes y oposición sindical-. Pero, sobre todo, lo que creció decididamente contra el régimen, sobre todo en Andalucía, fue la

---

<sup>177</sup> A lo largo de la segunda y tercera década del siglo XX existe constancia de su dedicación al comercio del carbón, ocupando depósitos en la zona de servicio del Puerto.

<sup>178</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva...*, p. 61. La composición completa del Somatén se encuentra recogida en FLERY: "Huelva bajo la dictadura del general Primo de Rivera". *Diario de Huelva*, 9-2-1930, que forma parte de una serie de artículos que se escribieron a principios de 1930 por este autor para ilustrar a los lectores sobre los acontecimientos más destacados de la Dictadura en Huelva en sus primeros meses. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1147.

<sup>179</sup> GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Los intelectuales y la dictadura de Primo de Rivera*. Alianza Editorial, Madrid, 1987.

masonería<sup>180</sup>, proclive a un gobierno democrático y cuya sede central se trasladó de Madrid a Sevilla, no retornando a la capital hasta la instauración de la Segunda República; concretamente en Andalucía, entre 1923 y 1930 se fundaron más de cien Logias. Por otra parte, no sería muy correcto admitir que la Dictadura cayó por la fuerza de sus opositores o de las conspiraciones, ya que éstas estuvieron siempre bastante mal organizadas. Verdaderamente, según se deduce de las investigaciones, Primo y su política dieron al traste, más bien, por autodisolución, al faltarle el apoyo del rey y de los militares, y en un ambiente de cansancio e indiferencia que sus años de implantación habían causado<sup>181</sup>.

En conjunto, el año 1927 y la primera mitad de 1928 constituyeron la época de mayor estabilidad del régimen. Se había hecho frente a muchos problemas y se habían resuelto dos conflictos: la sanjuanada, conspiración política y militar, y la cuestión artillera de los ascensos. Primo de Rivera se propuso volver a la normalidad, aunque sin respetar la legalidad constitucional, y todo ello traerá consigo el final de la Dictadura y la posterior caída del régimen<sup>182</sup>. En fin, Primo de Rivera intentó llevar a cabo una serie de reformas, una revolución desde arriba, para impedir que fuera desde abajo; y en el empeño perdió el apoyo, tanto de la derecha, que se resistía a los costes de su política social, como de la izquierda, que buscaba un cambio más completo de la sociedad. O sea, no contentaba a ninguna de las dos facciones y presa de la contradicción, la Dictadura sucumbió<sup>183</sup>.

Y a este respecto, es interesante el razonamiento que Santos Caña hace en su trabajo y que puede servir como conclusión de esta etapa. Para el autor, el nuevo sistema impuso inmediatamente un nuevo tono y la “retocada” élite política se cargó de una energía inverosímil hasta la fecha, cuyo resultado fue la cantidad de iniciativas calificadas de sorprendentes, aunque afectadas de un posibilismo exagerado, por el optimismo extremado con el que se enfrentaban los problemas. Todo ello supuso una “inaudita y vigorosa forma de reconfortar la malograda salud de la España del momento”. Pero la excesiva confianza del regeneracionismo desarrollado en la década de los veinte tuvo que luchar, no sólo con los problemas transmitidos de épocas anteriores, sino también contra sus propios errores. Entre los primeros estaban las prisas con que actuó, así como la oposición de los grupos tradicionales de poder y, entre los segundos, la búsqueda de un fin tan inalcanzable como idealizado y con unos medios insuficientes<sup>184</sup>. En esta misma

<sup>180</sup> La masonería en Huelva aparece en 1870, con una existencia casi desconocida por no estar documentada. Su auge tiene lugar a partir de 1881, coincidiendo con la subida de Sagasta al poder, hasta 1885, fundándose los centros más importantes. ENRÍQUEZ DEL ÁRBOL, Eduardo: “Republicanismo y masonería: la proclividad de los masones andaluces en la Restauración. Los casos de Huelva y Sevilla”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, p. 184. Otra obra también interesante para estudiar la masonería en Huelva es la de SAMPEDRO TALABÁN, M<sup>a</sup> de los Ángeles: “La masonería en Huelva durante el siglo XX, 1900-1936”. *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, pp. 505-601.

<sup>181</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: “La Dictadura de Primo de Rivera...”, pp. 382-386.

<sup>182</sup> A pesar de todo, el balance que la prensa onubense hizo del período en el último año se puede definir como bastante positivo: “Fue precisa la anormalidad de una Dictadura para que nuestras aspiraciones se consolidaran y se tradujeran en hechos tangibles”. “Huelva bajo la dictadura del general Primo de Rivera”. *Diario de Huelva*, 21-2-1930. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1147.

<sup>183</sup> JOVER, José María y GÓMEZ-FERRER, Guadalupe: “La crisis de la monarquía...”, pp. 564 y ss.

<sup>184</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: “El regeneracionismo primorriverista...”, pp. 85-86.

línea, nos parece interesante incluir la opinión de la doctora Lemus López, quien recoge en su obra que se suele atribuir a la Dictadura una importante renovación de la clase política, con la desaparición de la estructura caciquil de los partidos monárquicos y con el consiguiente ascenso de una burguesía económica que estaba desplazada de la política. No obstante, la autora afirma que si bien en las grandes ciudades y en las provincias más industriales sí fue así, no se puede decir lo mismo de gran parte de España, la rural, donde los comportamientos, vínculos y caciques subsistieron incorporados a la Dictadura<sup>185</sup>.

## 2. El cambio en la economía y el urbanismo

Una vez presentado el marco económico nacional en páginas anteriores, a continuación nos detenemos en el estudio económico de la región andaluza, particularizando la provincia onubense que es, en realidad, el objeto principal de este trabajo. Se ha dividido en tres apartados que ayudarán a tener una visión más completa y, a la vez, más organizada, de nuestros planteamientos. Por tanto, nos ocuparemos, en primer lugar, de la población y el desarrollo urbano para pasar, seguidamente, a adentrarnos en los sectores económicos más pujantes, y finalizaremos con el estudio de los negocios ubicados en Huelva, en general, y en el Puerto, en particular.

El progreso económico de un país tiene dos palancas principales que interactúan; el potencial tecnológico y el físico. Para prosperar una sociedad deber hacer crecer la productividad, que se consigue con la introducción de nuevas y más eficientes técnicas. Por ello, de poco le sirve a un país tener muchos recursos potenciales si después su técnica es nula, como el caso de España en el siglo XIX, con unos ricos yacimientos de piritas en Huelva que permanecieron subexplotados hasta que el capital y la tecnología de países más avanzados, como Gran Bretaña, Bélgica o Francia posibilitaron su plena valorización. Poco se puede hacer para cambiar las condiciones físicas, geográficas..., pero las características sociales son decisivas para que se cree el flujo de innovaciones tecnológicas y que se permita su adopción y adaptación. Así, lo que sitúa a un país subdesarrollado en el camino del adelanto económico y social es su capacidad para adquirir y absorber las técnicas que otros han inventado y perfeccionado. Y a este respecto, gobierno y empresarios tienen mucho que hacer, tanto abriendo el país a las influencias extranjeras y rechazando las utopías autárquicas y proteccionistas, porque sacrifican el bien de la mayoría a los intereses de una minoría, como tratando de educar y elevar el nivel cultural de la población<sup>186</sup>.

### *i) La población y el desarrollo urbano*

El estudio de la población contribuirá enormemente a conocer los avances económicos de una zona determinada, pues éstos condicionan a aquélla. Cuando una región consigue despegar y evolucionar positivamente, a renglón seguido se produce un aumento del número de sus habitantes. Comenzaremos por reseñar la población absoluta de Andalucía a mediados del siglo XIX, a la que se puede dividir en tres grupos: uno, por encima de los 440.000 habitantes, donde se encontraban Sevilla, Málaga y Granada; otro intermedio, correspondiente a Cádiz, Almería, Córdoba y Jaén, con una población

<sup>185</sup> LEMUS LÓPEZ, Encarnación: “<Vieja política>...”, p. 359.

<sup>186</sup> TORTELLA CASARES, Gabriel: “La economía española a finales del siglo XIX y principios del siglo XX”. En *I Coloquio de Historia Contemporánea de España “La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura”*. Siglo XXI, Madrid, 1995, pp. 133-134.



superior a los 300.000 habitantes; y por último, estaba la provincia de Huelva, muy distanciada, con 174.391 habitantes.

A continuación, se tratará la densidad de población, en lo que se distinguían Málaga, Cádiz y Sevilla, con 61,9 hab./km<sup>2</sup>, 52,3 y 32,9, respectivamente, y Huelva despuntaba por la baja densidad, 9,1 hab./km<sup>2</sup>. Desde mediados del siglo XIX hasta su finalización, aunque todas las provincias aumentaron su población, Sevilla lo hizo con diferencia, alcanzando 555.256 habitantes; por otra parte, Huelva, si bien subió un 49,5% -Córdoba 29,6%, Jaén 37,1% y Almería 13,7%- lo hizo desde valores tan bajos que, a final de siglo, seguía manteniendo una gran diferencia con el resto de Andalucía, con algo más de 260.000 habitantes y una densidad de 13,7 hab./km<sup>2</sup>. En realidad, las capitales de Almería y Huelva merecen una especial consideración por su notable alza poblacional. La primera se elevó un 75% entre 1857 y 1900, y la proporción de habitantes que vivía en la capital ascendió hasta un 13,1%; mientras que Huelva era la capital andaluza con más adelanto en estas fechas, un 161,7%, pasando de 8.159 residentes a 21.359. Por supuesto, en ambas localidades tuvo mucho que ver el progreso de la minería.

También a lo largo del primer tercio del siglo XX, Andalucía siguió creciendo con gran fuerza, y siempre superando la media nacional, con un incremento que sobrepasaba el millón de habitantes -si en 1900 existían 3.549,3 habitantes, treinta años después las estadísticas hablan de 4.609,9-. Por otra parte, el alza poblacional se acompañó de un desarrollo urbano, de tal manera que los habitantes de las ciudades aumentaron vertiginosamente, aunque la afluencia del mundo rural al urbano trajo consigo problemas de viviendas. Tampoco se debe olvidar que, si bien el número de analfabetos andaluces resultaba elevado, sobre todo en el campo, en las primeras décadas del siglo XX la mejora cultural fue considerable -un caso destacable es el de Sevilla, que de un 18,44% de alfabetos en la provincia en 1877 se pasó a un 45,31% en 1920-<sup>187</sup>.

TABLA 1.1  
*Población de la provincia de Huelva*

| <i>Años</i> | <i>Habitantes</i> |
|-------------|-------------------|
| 1850        | 139.450           |
| 1857        | 174.391           |
| 1877        | 210.641           |
| 1887        | 254.831           |
| 1900        | 260.916           |

Fuente: MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: *Op. cit.*, p. 214.

En resumen, la evolución de la población de Andalucía en la segunda mitad del siglo XIX fue heterogénea, igual que sus propias provincias. Pero, en conjunto, se produjo un incremento de habitantes superior al de España en todo el siglo XIX. Así, si en 1787 la población andaluza significaba un 17,6% del total nacional, en 1910 pasó a un 19,2% -crecimiento que se puede tachar de fluctuante debido a las epidemias, sequías y crisis de subsistencias consiguientes-. Además, se trataba de una sociedad muy ruralizada, a excepción de los casos de Sevilla y Málaga. En el primer tercio del siglo XX la dinámica no se rompió, sino que aumentó, siempre por encima de la media nacional; asimismo, la población amplió su nivel cultural en general, tanto en el campo como en la ciudad.

<sup>187</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ángeles: “Patronos y obreros. Las luchas sociales a comienzos del siglo XX”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 300-301.

En cuanto a las tasas de natalidad y mortalidad, España a lo largo de todo el siglo XIX mantuvo grandes diferencias con el conjunto europeo que, en el caso andaluz, para finales del siglo XIX, se dispararon, aunque resultaron altas a lo largo de todo el siglo. De ello se deduce que Andalucía se debatía aún entre los efectos tradicionales de mortalidad del Antiguo Régimen: epidemias, crisis... Estas elevadas tasas se acentuaban en las ciudades, entre el 33% y el 41%, a causa de las pésimas condiciones existentes -falta de higiene y sanidad, hacinamiento, problemas en el abastecimiento de agua, etc.- y que afectaban, sobre todo, a las capas más bajas de la población<sup>188</sup>.

Ahora bien, la evolución demográfica en la provincia de Huelva entre 1850 y 1900 en la provincia de Huelva, según los censos de población de España, se muestra en la Tabla 1.1, en la que advertimos, claramente, un crecimiento progresivo, a pesar de la crisis de subsistencia de 1882 y de las epidemias de cólera de 1854 y 1885. Para Márquez Macías, las causas fundamentales de este alza poblacional a finales del siglo XIX gravitan en el aumento de los nacimientos, aún partiéndose de una alta natalidad, mayor que las defunciones, definición propia de un régimen demográfico moderno; en cierta disminución de la mortalidad, gracias al progreso que se va produciendo en la ciencia y en la medicina, junto a las medidas profilácticas; y finalmente, aunque en menor grado, en la inmigración que comienza su expansión en esta fecha. Así, si en 1842 prácticamente no existen inmigrantes, en 1881 aparecen 3.025 personas no nacidas en Huelva, que con respecto al total de la población de ese año representan un 24%. Este crecimiento trajo consigo el que la ciudad lentamente se extendiera y, por ello, de un perímetro edificado de 43 calles en 1842, se pasa a 59 en 1881<sup>189</sup>.

Habida cuenta de estas consideraciones, el incremento del número de viviendas en Huelva a partir de la segunda mitad del siglo XIX se puede definir de espectacular, sin parangón en ningún otro lugar de Andalucía, pero las condiciones de habitabilidad no fueron las idóneas. Cabe resaltar los “brasiles” o casas de vecino, donde en torno a un patio se agrupaba un conjunto de insalubres dormitorios, generalmente dos por familia. En cuanto a las casas de los pescadores de adobe y techumbre, al ser poco resistentes a las altas mareas, producían al inundarse la Vega grandes estragos<sup>190</sup>. Otra de las repercusiones de la explosión demográfica fue la alta tasa de mortalidad, a consecuencia de enfermedades digestivas e infecciosas que afectaron enormemente a la población onubense del siglo XIX, por la ausencia de obras que adaptaran el saneamiento básico a esta inesperada aglomeración urbana. De ello se deducen las precarias condiciones económicas y sociales de la Huelva del momento, pues son otras las afecciones características de las zonas de alto desarrollo, tales como las cardiovasculares o tumorales<sup>191</sup>.

<sup>188</sup> GARCÍA GARCÍA, Cristóbal y BUTRÓN PRIDA, Gonzalo: “La realidad social andaluza en el siglo XIX”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 181 y ss.

<sup>189</sup> MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: “La población onubense en los siglos XIX y XX”. En FERNÁNDEZ JURADO, Jesús (dir.): *Huelva y su provincia*. Tartessos, Cádiz, 1986, pp. 220 y ss.

<sup>190</sup> PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: *La salud y la enfermedad en Huelva en el siglo XIX (1800-1880)*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1993, pp. 70 y ss.

<sup>191</sup> PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: “Mortalidad y medio ambiente en la Huelva del siglo XIX”. *Huelva en su historia*, núm. 1. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1986, pp. 376-377.



Todo parece indicar que Huelva, sin duda, sufrió una transformación a lo largo del siglo XIX, con un avance de la población sin comparación, y, así, pasó de 7.000 habitantes en 1833 a 21.359 a finales del siglo XIX. En relación con los datos nacionales, en Huelva hallamos dos etapas entre 1841 y 1880: una anterior a la década de los sesenta, con tasas de mortalidad muy por debajo de la media nacional; y otra posterior, donde las tasas aumentan considerablemente, acercándose a la media nacional o incluso superándola. Aún así, en algo más de sesenta años el número de habitantes se multiplicó por tres y, salvo algunas mejoras, el mismo espacio urbano que ocuparon unas 5.000 personas a lo largo de tres siglos acogió, en la década de los setenta, al triple de habitantes<sup>192</sup>. Pero, incluso teniendo en cuenta todo lo manifestado, Mora y Senra afirman, como conclusión a sus investigaciones, que, en general, y en comparación con el conjunto español, se puede considerar que nos encontramos con una provincia poco poblada -no se debe olvidar que Huelva supone un 2% de la superficie del territorio nacional-<sup>193</sup>.

A pesar de todo, al entrar en el examen demográfico de los pueblos de Huelva, aparecen algunos con unas cotas de crecimiento también enormes, hecho que parece estar en relación con la gran producción de los yacimientos mineros en esos años. Aunque hay que aclarar, que el alza poblacional que se registró en lugares como Riotinto no se debió a razones puramente vegetativas, sino a una abundante emigración producida por la gran demanda de mano de obra pareja al progreso minero<sup>194</sup>. En resumen, entre 1850 y 1900 se presenció en Huelva un desarrollo demográfico alto, no uniforme en todo el territorio, sino en la capital y en los núcleos mineros, además de en zonas donde se produjo una revitalización económica derivada de la producción vinícola, caso de La Palma o Bollullos.

En 1842, la población laboral masculina ascendía a 2.062 individuos y la total general a 7.332, representando el activo un 28,12%; las mujeres trabajadoras sumaban 79, un 1,07%. Al dividir la población laboral en sectores, se concluye que al primario se dedicaba un 50,4%, al secundario un 12,6% y al terciario un 12,7%; observándose que el primero es el más elevado, seguido del terciario y del secundario, con diferencias mínimas entre estos dos últimos, lo que demuestra que la actividad fundamental en Huelva en la etapa estudiada era la de los marineros y jornaleros. Posteriormente, en 1881 la población trabajadora masculina suponía 2.998 de un total de 12.533, o sea, estaba ocupado un 23,92%, un porcentaje menor que en 1842; por otra parte, el personal femenino aumentó su participación en el mundo laboral, totalizando 271, un 2,16%. Dividiendo por grupos, el sector primario disminuyó, representando un 46,8%, el sector secundario aumentó hasta un 18,1%, igual que el terciario, aunque éste en mayor medida, llegando a un 34,9%. Por tanto, si bien las cifras se modificaron sensiblemente, la agricultura, la pesca y el resto de actividades del sector primario seguían prevaleciendo en la Huelva que se acercaba a los finales del siglo XIX<sup>195</sup>.

<sup>192</sup> Explicado, en gran medida, por la tendencia positiva de la población ante el despegue de la economía en la segunda mitad del siglo XIX. *Ibidem*, pp. 345-347.

<sup>193</sup> MORA RUIZ, Manuel y SENRA GONZÁLEZ, Sabino: "Población y territorio en la provincia de Huelva". *Huelva en su historia*, núm. 4. El Monte, Huelva, 1992, p. 262.

<sup>194</sup> Márquez y Tornero recogen en su trabajo cifras por las que queda demostrada la importancia del aluvión migratorio en la configuración de la población de los núcleos mineros. MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario y TORNERO TINAJERO, Pablo: "Minería, población y sociedad en la provincia de Huelva, 1840-1900". *Huelva en su historia*, núm. 1. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1986, p. 380.

<sup>195</sup> MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario "La población onubense...", pp. 227 y ss.



Fotografía 1.6.- Imagen de emigrantes antes de zarpar  
(ALEMANY, Joan: *Los puertos españoles...*)<sup>196</sup>.

En este sentido, Márquez y Tornero hacen un estudio de la mano de obra empleada en las principales actividades económicas onubenses entre 1877 y 1904, del que concluyen que la preponderancia estaba en los obreros agrícolas, que destacaban sobre el resto de las parcelas económicas. Por ello, no cabe duda de que la economía de Huelva, a pesar del auge de las explotaciones mineras, siguió siendo fundamentalmente agrícola. Pero lo que sí aprecian estos autores es como el número de campesinos decaía frente a la cantidad de trabajadores de la industria y las minas, que aumentaron en los períodos estudiados, como ocurrió con los ocupados en el comercio y en “arte y oficio”, aunque sin sobrepasar nunca a los dedicados a la agricultura. De todo ello se concluye que la minería no tuvo mucha trascendencia ocupacional en el conjunto onubense a finales del siglo XIX, y tan sólo entrado el siglo XX se puede apreciar un aumento digno de consideración dentro de la población activa de Huelva y provincia. Por tanto, el trasvase de brazos de las tareas agrícolas a las mineras sólo se produjo, en parte, por el auge minero, si bien, no se transformó la estructura socioeconómica onubense, aunque en pueblos puramente mineros o zonas directamente influenciadas por esta actividad extractiva sí hubo fuga de una ocupación a otra y prevaleció la dedicación minera. Por otro lado, el sector servicios, resultante del incremento de la producción minera, sólo afectó a zonas concretas como Huelva capital. De dicho planteamiento se deriva que la minería, actividad predominante en la economía onubense, al no venir acompañada de una industrialización en la zona, no provocó un cambio en la dinámica social onubense, como sí ocurrió en el norte de España en la misma época<sup>197</sup>.

Desde luego, para el siglo XX la información censitaria es más completa que para los siglos anteriores. La población, pese a todos los inconvenientes, siguió en alza y presentó

<sup>196</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles en el siglo XIX*. CEHOPU, Madrid, 1991.

<sup>197</sup> MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario y TORNERO TINAJERO, Pablo: “Minería, población y sociedad...”, pp. 400-402.

una tónica general de emigración a los grandes núcleos. A principios de siglo, la capital onubense se afirmó como cabeza de provincia, pues ya no le separaban sólo unos pocos miles de habitantes de la segunda, Riotinto, sino que casi la duplicaba; y ésta, además, no conformaba una ciudad propiamente dicha, sino más bien un asentamiento minero, que se adelantó a Moguer, la otra gran villa junto al mar. En cuanto al crecimiento de la población global de Huelva, se advierte que en los cincuenta años transcurridos desde las cifras que da Madoz en su *Diccionario* hasta principios del siglo XX se llegó a 126.283 habitantes, desarrollo mayor que el que se llevó a cabo en los setenta años que iban desde el censo de 1780 hasta mediados del siglo XIX, pues en aquel caso casi se duplicó. Entrado el siglo XX, exactamente en 1920, se puede afirmar que la explotación minera hacía años que era la actividad más destacada de la provincia onubense. El número de habitantes en Huelva siguió aumentando, alejándose cada vez más del resto de las ciudades y villas, distanciada más del doble del nuevo municipio que ocupaba el segundo lugar, Nerva, que desplazó a Riotinto. Entre los censos de 1900 y 1920 hay una diferencia de 69.486 personas, aunque con los mismos municipios, <sup>77</sup>, y proseguía la atracción de los pueblos mineros. Este aumento tan espectacular en un breve período de tiempo, para Cortés Alonso, sólo pudo ser consecuencia de la mejora de las condiciones de bienestar y salubridad<sup>198</sup>. Claramente, el descenso de la mortalidad fue una de las causas del aumento de población en Huelva y su provincia para el siglo XX. La cifra de fallecidos descendió desde 7.380 en 1900 hasta 2.749 en 1940. Únicamente, el número de muertos aumentó en 1920 a consecuencia de la epidemia de gripe<sup>199</sup>.

A continuación, conoceremos en qué condiciones se encontraba Huelva en el plano urbano a mediados del siglo XIX, siguiendo la obra de Madoz, para comprender mejor la evolución que sufrió en la segunda mitad del siglo XIX y en el siglo XX, concretamente hasta la Dictadura de Primo de Rivera. Seguidamente, se presentan algunas de las reflexiones del autor acerca del estado de la ciudad en los temas urbanos, concretados en las calles y plazas, abastecimiento de agua o comunicaciones:

“Las calles y plazas antes sucias y descuidadas, de mal piso y sin aceras, lóbregas por la falta de alumbrado, ofrecen en el día muy distinto aspecto; pues iluminadas con faroles, empedrado é igualado el piso y puestas baldosas de una vara de anchas en casi todas ellas, permiten mayor comodidad para el público, a la vez que dan otro valor á la población [...] Es notable el conducto por donde se surte de agua la población. Consiste en porción de galerías subterráneas que forman entre sí un laberinto por debajo de los Cabezos, cuyas filtraciones de agua potable y de excelente [sic] calidad abastecieron cumplidamente á los moradores [...] y aunque en el día se encuentra bastante obstruida [...] da el agua casi suficiente para las necesidades comunes, si bien se aprovechan ahora las de pozo [...]. Los caminos de comunicación de esta capital con Sevilla y el resto de la provincia son todos de herradura y aunque transitan carros, carecen de arrecifes y lo hacen con dificultad especialmente en invierno. Recientemente se ha aprobado un proyecto de una carretera con dirección a Sevilla, a cuya obra parece se ha dado principio”<sup>200</sup>.

<sup>198</sup> CORTÉS ALONSO, Vicenta: *Huelva. Población y estructura*. I.E.O. “Padre Marchena”, Huelva, 1976, pp. 36-38.

<sup>199</sup> Para un conocimiento más detallado de las cifras en el primer tercio del siglo XX, véase MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: “La población onubense...”, pp. 237 y ss.

<sup>200</sup> MADOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1847 (edición facsímil de términos onubenses, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999), pp. 95-96.

Braulio Santamaría, treinta años después, aporta también su opinión sobre las calles y plazas, valorando su evolución:

“Las calles y plazas de la modernísima ciudad si por pertenecer á una capital de provincia dejan algo que desear, han variado mucho de veinte años á esta parte; pues en casi todas ellas hay aceras, están empedrados los arroyos, se embaldosan las destinadas al comercio, existe alumbrado, y de gas en una parte de la población. Lo que falta aún en buen gusto y comodidad para los transeúntes, se sustituye por la limpieza [...]. Las plazas principales de la capital son la de San Pedro [...] y la de las Monjas (ahora de la Constitución) [...]. Otras dos plazas hay no tan céntricas pero más hermosas [...]: la de la Merced y la de San Francisco [...]”<sup>201</sup>.

Según se desprende de las citas, el entorno urbano en pocos años evolucionó, pero, a pesar de todo, en 1881 no existían alamedas o parques públicos, aunque sí cuatro imprentas -Vda. De Muñoz, José Herrera Pinzón, Francisco Gálvez Gómez y Fernando Mendorza-, una editorial propiedad de Antonio de la Corte y Gómez, una fonda de Antonio Framilio y dos teatros, principal y de verano, ambos propiedad de Francisco Jiménez<sup>202</sup>. De otro lado, se distinguía el instituto de segunda enseñanza, la escuela normal, los juzgados de instrucción y municipal, la cárcel de partido, un astillero para construcción de buques menores y grandes talleres destinados a la maquinaria -con 600 0 700 trabajadores-, fabricación de cables, redes y otros útiles para la pesca-.

En cuanto a las asociaciones benéficas, se contaba ya con un Asilo de Ancianos pobres, bajo la asistencia de las Hermanitas de los Desamparados, así como un Asilo para niños huérfanos, el Asilo de San Miguel, las Escuelas católicas -en el local de la Soledad, en la plaza del mismo nombre- y el Colegio de las Hermanas del Santo Ángel de la Guarda. Concretamente, en el Hospital Provincial ingresaron en 1890, 2542 enfermos y se asistieron en la cura pública de 400 a 500 heridos. Por otra parte, las publicaciones periódicas existentes eran el *Boletín Oficial*, *La Provincia*, *Boletín de las Escuelas de primera enseñanza*, *Diario de Huelva*, *El Conservador de Huelva*, *La Concordia*, *El Obrero* y *El Restaurador*<sup>203</sup>.

También Santamaría, a lo largo de su obra, nos permite hacer un plano mental de la localidad, a través de la siguiente detallada descripción:

“Tiene Huelva una figura casi triangular, siendo uno de sus vértices lo alto de la calle de San Sebastián y plaza de la Soledad que es lo más angosto. La base opuesta, que es á la vez la mayor extensión de N. Á S., es desde el convento de la Merced hasta la parte extrema de la calle del Berdigón, hoy de Sevilla, y su menor diámetro desde la ermita de San Sebastián hasta el moderno barrio construido en la calzada junto al arrecife de Gibralfaro. El perímetro de la ciudad tendrá hoy cuatro kilómetros, pero difíciles de recorrer por la parte en que los “Cabezos” respaldan á la antigua villa y resguardan á toda la población del molesto levante

<sup>201</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Huelva y La Rábida*. Imprenta y Librería de Moya y Plaza, Madrid, 1882 (edición facsímil, Universidad Hispanoamericana de La Rábida, Huelva, 1991), pp. 17-18.

<sup>202</sup> A.M.H. *Correspondencia*, 1881. Citado en PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: *La salud y la enfermedad*..., p. 74. En la *Guía de Huelva* de 1892 se destacaba el teatro Colón, en la calle Cánovas, y otro que denominaban Centro de Recreo, en la calle Zafra, perteneciente a una sociedad compuesta por empleados del ferrocarril de Zafra a Huelva, con 14 plateas y 650 localidades aproximadamente.

<sup>203</sup> MERELO Y CASADEMUNT, J.: *Op. cit.*, pp. 67 y ss.

[...]”<sup>204</sup>.

Del mismo modo, Riera y Sans<sup>205</sup>, cuya obra es coetánea con la de Santamaría, en 1883 da nuevas pinceladas sobre Huelva que permiten tener un perfil más completo de la ciudad:

“Ciudad con ayuntamiento, a la que se hallan agregadas 25 casas y grupos y 32 edificios, vivienda y albergue. Es capital de la provincia de su nombre y de su audiencia de lo criminal, partido judicial y gobierno militar. Según el censo de 1877 tienen 13.125 habitantes y 1.244 edificios, de los que 1.145 se encuentran constantemente habitados, 72 temporalmente y 27 inhabitados. De aquel total, 834 son de un piso, 327 de dos, 1 de tres, y los restantes son barracas, cuevas y chozas”.

Ahora bien, sobre la arquitectura existente en la capital, el autor deja claro que no se pueden encontrar notables viviendas o edificios públicos, lo cual es propio de una urbe sin riquezas ni desarrollo económico en el pasado que haya dejado huella, ni tampoco en el presente:

“[...] No busquemos bellezas artísticas en esta ciudad, pues los únicos edificios que podemos citar como más notables y que llaman la atención del viajero son el llamado Palacio del Duque, antigua morada señorial de los marqueses de Villafranca, donde hoy están las oficinas de Hacienda; la antigua iglesia de San Pedro [...]; la de San Cayetano [...]; la llamada Plaza de la Constitución. El Instituto Provincial de 2ª enseñanza, la Escuela Normal de Maestros, la Escuela de Bellas Artes y el Hospital Provincial responden perfectamente a las necesidades de su destino, sin que por esto puedan citarse como edificios notables por su poco mérito artístico”

Una nueva cita con respecto al ámbito de la urbanización se recoge de la *Guía de Huelva de 1892*, que refleja una evolución en las calles y plazas, conducción de agua por cañerías y varios puntos donde abastecerse de ésta:

“Las calles y plazas han variado bastante; pues muchas de ellas se hallan bien adoquinadas, es excelente la limpieza, y tiene alumbrado de gas”. [...] El manantial de que hoy se surte esta población es de la propiedad del Sr. D. Antonio Mora, y está situado en la Ribera, á siete kilómetros de distancia, haciéndose la conducción de las aguas por una cañería de hierro. [...] Igualmente se abastece, en bastante cantidad, de las que en Peguerillas posee el Sr. Sundheim, de la Fuente Vieja, del dique de Palos y del depósito de las Herrumbres, término de Gibraleón”<sup>206</sup>.

De todo lo expuesto hasta el momento puede deducirse con facilidad, como ya se ha referido, que en estas fechas el gran problema en la ciudad consistió en que el espectacular crecimiento poblacional no encontró hasta finales de los años setenta un paralelo adelanto de las estructuras de base de la sociedad. Un ejemplo lo proporciona el Hospital de la Caridad<sup>207</sup>, el único centro sanitario de Huelva hasta la creación del Hospital Provincial en

<sup>204</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, p. 47.

<sup>205</sup> RIERA y SANS, Pablo (ed.): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*, tomo V. Imprenta heredero de Pablo Riera, Barcelona, 1883, pp. 533 y ss.

<sup>206</sup> MERELO Y CASADEMUNT, J.: *Op. cit.*, p. 67.

<sup>207</sup> Fue el único que persistió en esta época, pues la Misericordia y Santiago dejó de existir a comienzos del XVIII y el Hospital de San Andrés, por su estado de miseria y ruina, fue absorbido



los años sesenta del siglo XIX, que debió atender al triple de población que asistía cuando se creó a finales del siglo XVI<sup>208</sup>. Aún así, conforme avanzaba la segunda mitad del siglo XIX, la villa de Huelva se convirtió, progresivamente, en un enclave urbano<sup>209</sup>, aunque con condiciones mínimas en un principio: concentración de los servicios administrativos y portuarios, afluencia de capitales, etc. Este avance se basó en el propio movimiento económico, que trajo modestas mejoras en la higiene y la salud públicas. El primer paso consistió en la creación de las Juntas de Beneficencia y Salubridad Pública, a lo que siguió la reforma del sistema hospitalario, con la renovación del Hospital Provincial<sup>210</sup> y una nueva estructura sanitaria, que condujo a otro período histórico de la población<sup>211</sup>. Por otra parte, a partir de 1880 comenzó la asistencia hospitalaria inglesa; primero, con una “Casa de Salud” -con camas para enfermos internos- y, posteriormente, con la inauguración del primer hospital en 1884, situado en las afueras de la urbe, que estuvo habilitado hasta 1931. La finalidad del Hospital de los Ingleses en Huelva fue la de auxiliar al ubicado en Riotinto y atender a los trabajadores accidentados del ferrocarril y de la zona portuaria, siempre en relación con el comercio inglés<sup>212</sup>.

Otro punto en el que interesa detenerse es en el tratamiento de las aguas residuales, los primeros datos se remontan a fines del siglo XIX, a raíz del descubrimiento de Hermita del método de utilización de agua de mar electrolizada. Concretamente en 1894, el ingeniero Savón y Mayon firmó un proyecto de “Saneamiento básico de Huelva” en el que, refiriéndose al sistema de alcantarillado, en construcción, lo calificaba como deficiente desde su nacimiento:

“[...] pero ¿qué diremos del alcantarillado de Huelva?. Más bien para infectar a la población que para sanearla parece haber sido imaginado [...].

Hacer desembocar las alcantarillas en nuestra ría, junto a la población y paso del muelle, fue también un inexplicable desacierto. El pequeño golfo que existe en nuestro puerto entre el muelle de Huelva y el Riotinto, forma como una zona tranquila fuera del alcance de la corriente del río. Fue éste el sitio elegido para la desembocadura de las dos alcantarillas más

---

por el Hospital de la Caridad. El espíritu religioso prevaleció en estas instituciones benéficas, por lo que se ubicaron siempre junto a catedrales y parroquias. El Hospital de la Caridad, a finales de los años sesenta del siglo XIX se trasladó a las dependencias del Convento de la Merced, sede del Hospital Provincial, ante la situación económica insostenible que atravesaba. PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: *La salud y la enfermedad...*, pp. 79 y 84.

<sup>208</sup> GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *Medicina y sociedad en la Huelva de los siglos XVI-XIX*. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1983, pp. 100 y ss.

<sup>209</sup> A partir de 1882 se inició el período onubense del arquitecto municipal Trinidad Soriano, cuya labor fue fundamental para la ampliación del trazado urbano. Destacó su proyecto de ensanche de la Plaza de las Monjas de 1884. MORILLAS ALCÁZAR, José M<sup>a</sup>: “Fuentes para el estudio de la arquitectura en Huelva: el arquitecto municipal Trinidad Soriano (1882-1891)”. *Huelva en su historia*, núm. 6. Universidad de Huelva, Huelva, 1997, pp. 217-227.

<sup>210</sup> El Hospital Provincial abrió sus puertas tras el cierre del Hospital de la Caridad, con unas instalaciones y equipamiento más acordes con sus funciones asistenciales y una clara intencionalidad manifiesta de mejorar la calidad de los cuidados prestados. La promotora fue la Junta Provincial de Beneficencia, que lo administró desde sus orígenes. PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: *La salud y la enfermedad...*, pp. 88 y 90.

<sup>211</sup> PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: “Mortalidad y medio...”, pp. 345-346.

<sup>212</sup> PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: *La salud y la enfermedad...*, p. 90. También se hallan datos de este importante hospital, además de un plano detallado de sus instalaciones, en SALDAÑAS MANZANAS, Juan: *Médicos y hombres. Departamento médico de la Rio Tinto Company 1873-1948*. Colegio Oficial de Médicos de Huelva, Huelva, 2004, pp. 50 y ss.

importantes. Era fácil prever que el producto del alcantarillado se depositaría en el fondo del referido golfo, por el peso mismo de las materias orgánicas que contiene, y no llegaría nunca a la parte del río donde la corriente se lo podría llevar hasta el mar.

Así se ha constituido, en el puerto más hermoso de Huelva, un inundo pudridero, un abominable criadero de microbios, cuya infección apesta, y puede originar, en tiempos de epidemias, las más fatales consecuencias”<sup>213</sup>.



**Fotografías 1.7-1.9.- Imágenes de Huelva.**

Abundando en el tema, Pascasio Peña relata que antes de estas fechas eran numerosas las calles que no tenían ningún sistema de alcantarillado, lo cual, junto con la anterior cita, da idea de la escasa infraestructura de la época. Había muchas casas con pozos negros en mal estado y no sólo en barrios exteriores, sino céntricos como el de la Concepción, y faltaban retretes y desagües en las viviendas, caso del distrito de San Pedro, distinguiéndose, sobre todo, el barrio de las Colonias donde ni se conocían. Destacaba el estado ruinoso del matadero y la carnicería, que habían sido de propiedad municipal, lo que evidenciaba una gran negligencia por parte del Cabildo en la esfera de la salud pública; otro establecimiento con unas condiciones también pésimas lo constituía la cárcel, tachada en los documentos de la etapa como inadecuada incluso para los animales. Había una preocupación constante por el tema de la escasa salubridad, como se desprende de la prensa, a través de la cual se pueden extraer unas claras ideas del mal estado higiénico a fines del siglo XIX, de lo que se acusaba a las autoridades: “Aguas estancadas y corrompidas, esterqueras [...] todo se consiente, se fomenta y son mentira los bandos municipales, y mentira las disposiciones de las autoridades sobre salud pública [...]”<sup>214</sup>. Las peticiones recogidas demostraban las grandes necesidades que tenía la ciudad: pozos negros o sumideros en las viviendas, servicio de carros de basuras para que éstas no se amontonaran en las casas, vigilancia en la venta de alimentos, vacunaciones....

<sup>213</sup> A.M.H. *Sanidad e Higiene. Proyecto de Saneamiento Básico de Huelva*, 1894, leg. 500.

<sup>214</sup> Se incidía en los numerosos solares que existían en lugares bastante céntricos convertidos en estercoleros “sin que una mala valla oculte tales inmundicias á la vista del público, y su repugnante aspecto [...]”. *La Provincia*, 26-5-1880 y 14-11-1888.



Una cuestión de vital importancia en estas fechas era la traída de agua potable; y a los problemas de salubridad que conllevaba su escasez, se unía el que hacía muy cara la vida en Huelva con respecto a otras provincias más desarrolladas, a la vez que se perjudicaba el desarrollo de la industria y el abastecimiento a los buques que llegaban al Puerto y necesitan grandes volúmenes de agua. Todavía en 1892, en un artículo dedicado a la higiene de la vivienda, se confirmaba que todo seguía en el mismo estado que en 1885, por lo que se tenía claro que había necesidad de acometer una campaña de higiene<sup>215</sup>. Este mismo discurso apareció dos años después en una memoria del estado higiénico de esta capital, elaborada por el médico titular higienista José Cordero López. Entre sus palabras resaltaba la denuncia que hacía de las malas condiciones del Hospital Provincial, frente al de la *Compañía de Río Tinto*, “modelo de buena construcción bajo el punto de vista higiénico”<sup>216</sup>. Aun ya entrado el siglo XX, el doctor Pedro Seras, en una conferencia, constató lo mal que estaba el servicio de limpieza pública, tanto que definió a Huelva como “una ciudad sucia”<sup>217</sup>.

Indudablemente, la ausencia de una adecuada infraestructura urbana constituyó uno de los grandes problemas que Huelva arrastró durante las décadas que abarcan todo el recorrido histórico de nuestra investigación. Resulta paradójico, a juicio de Díaz Zamorano, que una localidad elegida capital de la provincia y que se sumerge a fondo en una gran aventura industrial, se vea desprovista de unos servicios tan necesarios en esas circunstancias -agua luz, alcantarillado...- hasta bien entrado los años veinte del siglo pasado. Pero no es tan difícil comprender que ese movimiento industrial, colonizador, supuso para la urbe, en un principio, más una carga que un beneficio, pues el producto del desarrollo no recaía directamente en mejorar sus servicios, sino que todo salía al exterior, mientras que los estragos de una población que crecía sin medios, cada vez se hacían sentir de manera más preocupante. Díaz Zamorano en su obra, al analizar la etapa, se refiere a Huelva como una ciudad de acusados contrastes por la irrupción de una veloz llegada de un capitalismo industrial para unos pocos, mientras el resto, la mayoría, seguía viviendo de una economía básicamente primaria. La autora califica el último tercio del siglo XIX como momento explosivo de transformaciones urbanísticas en la Huelva contemporánea, época de efervescencia constructiva, en la que se inició una política de aperturas y ensanches de calles y plazas, aunque arbitraria e incongruente:

“Uno de los principales descuidos de la administración pública de la ciudad será precisamente la adecuada planificación de su reforma interna y el ordenamiento de su ensanche, inaplazables demandas impuestas por el desbordamiento poblacional vinculado a la fiebre minera del final del ochocientos, que sólo obtendrán como respuesta la desigual puesta en marcha de una intermitente y fragmentaria política de intervención en el casco antiguo [...] y la tardía aprobación de un malogrado plan de ensanche, redactado en 1926 por el arquitecto municipal José María Pérez Carasa. Un interesantísimo trabajo, que encaráría por vez primera, con gran valentía y clara visión de futuro, la problemática integral de la ciudad y sus vías de salida, sentando los grandes principios, a pesar de su ostensible incumplimiento, del planeamiento urbanístico posterior [...]”<sup>218</sup>.

<sup>215</sup> *La Provincia*, 15-9-1892.

<sup>216</sup> *La Provincia*, 20 al 24-5-1894.

<sup>217</sup> Denunciaba que a esas alturas, incluso, no existía una red de alcantarillado que respondiera a unas condiciones mínimas de higiene. *La Provincia*, 4-4-1905.

<sup>218</sup> DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: “La ciudad de Huelva y sus actores. Claves de un desencuentro”. *Fuentepeña. Revista de las Artes y de las Letras*. Fundación Municipal de Cultura.



**Fotografía 1.10.- Plano de Huelva en 1870 (A.M.H. proyecto de Ensanche de Huelva. José María Pérez Carasa, 1926, leg. 916).**

En consecuencia, a principios de 1886 la prensa informaba de que se estaban acometiendo mejoras locales, concretamente obras de adoquinado y acerado. No consistía en intervenciones de lujo, sino de necesidad, imposibles de llevar a cabo con la suficiente celeridad requerida por su elevado número; aunque se pretendía que estuvieran todas terminadas cuando se inaugurara el ferrocarril de Extremadura. Ya en 1889, se hacía un elogio del empedrado y el alumbrado, que ocho años antes no existían, comparando el pavimentado de Huelva con el de las capitales de provincia de primera clase. A pesar de todo, no se olvidaba lo cercano en el tiempo que estaba “el agua de las mareas interrumpiendo la circulación hasta la Placeta y hacer barcos donde está hoy la ancha y magnífica calle de Zafra, y las de Gravina, Béjar [...]”<sup>219</sup>.

Del mismo modo, Fourneau habla en su obra de la falta de una política coherente que dirigiera la desbordante ocupación urbana; y en relación con este mismo asunto también se pronunció el arquitecto Alejandro Herrero a través de la prensa, en una serie de artículos que escribió sobre la evolución urbana de Huelva, en los que llegó a la misma conclusión que la mayoría de los investigadores: Huelva tuvo que invertir su crecimiento natural a consecuencia del movimiento económico que propiciaron los ingleses a fines del siglo XIX<sup>220</sup>.

En fin, las investigaciones más modernas dejan claro que la formación del casco antiguo de Huelva se remonta al siglo XIII, en los alrededores de un castillo que existió en el cabezo de San Pedro. A partir de este núcleo inicial, la ciudad se desarrolló siguiendo

Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 1998, pp. 262-263.

<sup>219</sup> *La Provincia*, 14-2-1886 y 28-3-1889. Son interesantes, también, los artículos que durante semanas publicó el mismo diario, a partir de esta última fecha, sobre las necesidades de Huelva.

<sup>220</sup> HERRERO AYLLÓN, Alejandro: “La historia de la ciudad”. *Odiel*, 27-4 al 17-5-1950.

dos líneas: por un lado, el crecimiento en abanico hacia la ría y marismas, y por otro, la dirección estaba en la vaguada que formaba la antigua calle San Sebastián. A través de la Fotografía 1.10. se muestra el plano de Huelva en 1870, justo a la llegada de los ingleses, recreado por Pérez Carasa en los años veinte. De su análisis se pueden entresacar unas ideas muy interesantes que ayudarán a conocer la evolución posterior de la localidad. Así pues, existen dos tipos de calles, en abanico y transversales, las primeras con total continuidad y formadas con los terrenos ganados al mar, además de que terminan en la ría, mientras las segundas aparecen interrumpidas. Es interesante destacar la zona de San Sebastián, donde hay un crecimiento lineal que frenó la construcción del cementerio, lo que deja entrever que la prolongación hacia esta zona perdió interés. Por otra parte, aparecen espacios baldíos junto a la ría en los que a partir de 1874 se emplazaron edificios industriales. Finalmente, la vocación marinera se desprende del esquema global del plano porque la población termina en un embarcadero.

De una forma sintética, queda claro que el crecimiento hacia la ría y la calle San Sebastián se vio cortado: el primero, por la industrialización y todas sus derivaciones y, el segundo, por la localización del antiguo cementerio, indicio de que a la localidad le dejó de interesar la ampliación en este sentido a partir del siglo XIX<sup>221</sup>. Por supuesto, a la vista de estos datos y siguiendo a la doctora Díaz Zamorano, se concluye que el crecimiento de la localidad no siguió un proceso normal a lo largo de la historia, pues a las marismas y cabezos, terreno natural de la localidad que había impedido su expansión, a fines del siglo XIX se unían otros obstáculos, como las estaciones, las vías del ferrocarril y las instalaciones industriales. Por ello, la población se vio obligada a extenderse hacia sus laterales, creándose dos avances lineales yuxtapuestos al casco antiguo: la carretera de Gibraleón, que conformó la barriada de las Colonias, y el camino de Sevilla, arranque del barrio del Matadero<sup>222</sup>.

En verdad, la llegada de los ingleses a Huelva y sus repercusiones en la sociedad y economía onubense es una materia bastante controvertida, pues las opiniones al respecto, entresacadas de la historiografía existente, son muy variadas y, a veces, dispares, como comprobaremos en páginas posteriores. Díaz Zamorano, en su estudio de la ciudad de Huelva, defiende los “efectos altamente positivos del aterrizaje británico en Huelva durante el último tercio del ochocientos” y, aunque está de acuerdo en la explotación colonialista que llevaron a cabo, asegura que: “no puede de ningún modo negarse su trascendencia en la tardía -pero finalmente lograda- entrada de la ciudad en la era del capitalismo y la cultura industrial”. A su entender, sentó las bases de la modernidad en Huelva -las nuevas infraestructuras ferroviarias y portuarias, las estructuras industriales, los proyectos de ciudad-jardín...-. En cuanto a la cuestión de las repercusiones positivas o negativas de la intervención británica en la expansión urbana, la autora deja claro que los poderes públicos asistieron a todo sin hacer nada por evitarlo, sin capacidad para acometer la propuesta de ordenación que solucionara el desbordante crecimiento de la naciente ciudad industrial<sup>223</sup>. Efectivamente, después del impacto industrial, lo primero que se produjo en Huelva fue la dispersión urbana en lugar de un ensanche coherente que

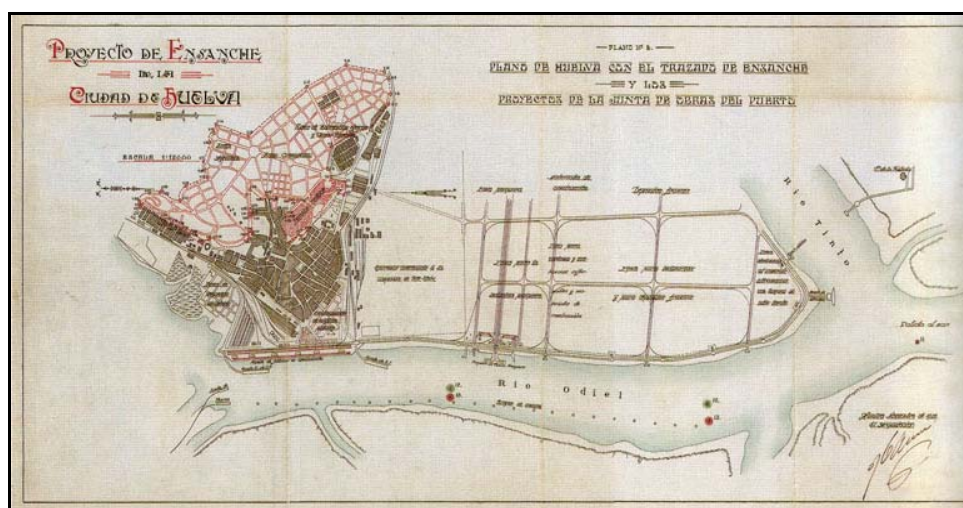
<sup>221</sup> MARTÍNEZ CHACÓN, Alfonso: “La ciudad de Huelva: evolución, estructura y problemática actual”. *Huelva en su historia*, núm. 4. El Monte, Huelva, 1992, pp. 306 y ss.

<sup>222</sup> DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: “Una aproximación a la arquitectura industrial onubense”. *Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 2. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1994, p. 88.

<sup>223</sup> DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: *La construcción de una ciudad..* Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 1999, p. 83.

le hubiese dado cuerpo de urbe debidamente desarrollada. A pesar de que, desde los años veinte del siglo pasado, existió un primer proyecto de ensanche integral de la localidad redactado por Pérez Carasa, que se expone más adelante, éste no prosperó, aunque sí salieron a la luz algunos proyectos aislados de ensanche y apertura de calles, el más importante resultó el de la Gran Vía, que unía el Punto con la Plaza de las Monjas.

Abundando en el tema, a través de las guías existentes sobre Huelva conocemos la evolución que va teniendo la ciudad en el siglo XX, aún sin grandes saltos. Exactamente, en 1905 se detiene en los colegios y escuelas, pues la enseñanza es un capítulo destacado para conocer los adelantos en la población -colegios: San Casiano, San José, Contemporáneo, de los Padres Agustinos, de San Antonio, de señoritas bajo la advocación de San José y del Santo Ángel; y escuelas públicas de niños: de los distritos primero, segundo y tercero; asimismo de niñas; de párvulos; católica de niñas y de niños, escuela laica y escuela protestante<sup>224</sup>. También son medidores de los relativos progresos a lo largo de 1905, la inauguración a principios de año de las obras del nuevo paseo del Conquero; y poco después, del servicio telegráfico directo con Madrid, antes escalonado con Sevilla, con lo que se ganaba cinco horas en la transmisión de despachos. También es un dato revelador que, a finales de año, hubiera en la ría anclados 61 vapores -la primera vez que se reunía tal cantidad de embarcaciones grandes-<sup>225</sup>.



Fotografía 1.11.- Plano de Huelva con el trazado de Ensanche y los proyectos de la Junta de Obras del Puerto (A.M.H. Proyecto de Ensanche de Huelva. José María Pérez Carasa, 1926, leg. 916).

A pesar de todo, en el desarrollo del equipamiento de las estructuras básicas de la capital hay mucho que agradecer a los años veinte, período en el que se le dio el empuje definitivo<sup>226</sup>. En cuanto a cubrir las necesidades de agua de la población, hasta bien

<sup>224</sup> FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José: *Guía de Huelva y su provincia para 1905*. Imprenta de Agustín Moreno, 1906, pp. 111-112, 123 y 124. Para mayor conocimiento de la configuración urbana en la primera década del siglo XX, véase también AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo: *Catálogo de los Monumentos Históricos y Artísticos de la Provincia de Huelva*, Madrid, 1909 (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1998).

<sup>225</sup> FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José y PÁEZ, Antonio José: *Guía de Huelva y su provincia para 1906*. Imprenta de Agustín Moreno, Huelva, 1907, pp. 59-62.

<sup>226</sup> Siguiendo los trabajos analizados por Peña Guerrero, se conoce que Huelva, ya desde



entrado el siglo XX se siguió utilizando el viejo acueducto romano; finalmente, el Ayuntamiento acometió una solución definitiva con las aportaciones de tres empresas particulares, fundadas por Guillermo Sundheim, Antonio de Mora y García y los herederos de Vázquez López. Y así, la red de distribución en septiembre de 1927 estaba parcialmente terminada con bocas de riego e incendios y fuentes de vecindad. Así pues, en la documentación consultada de 1925 se recoge que Huelva contaba con siete fuentes públicas situadas en las plazas de San Pedro, San Francisco, Abasto, San Sebastián, San Andrés, Barrio de Las Colonias y del Matadero. Además, la Junta de Obras tenía establecidas varias en el paseo del Muelle hasta la Punta del Sebo y la *Compañía de Zafra a Huelva* una en su cochera; todas estas fuentes contribuían al abastecimiento de la ciudad con agua artesiana<sup>227</sup>. En conjunto, la red de alcantarillado sufría de las mismas insuficiencias que la traída de agua. Pues bien, a principios del siglo XX las distintas alcantarillas repartidas por la urbe vertían en una colectora general a lo largo de la carretera del Odiel, en lamentables condiciones, puesto que su baja elevación sobre el nivel del mar provocaba continuas inundaciones al coincidir con la marea alta y las lluvias. Para subsanar este problema, Díaz Zamorano<sup>228</sup> nos habla en su obra de la redacción de una propuesta en 1922 por Pérez Carasa, cuya liquidación se firmó en 1924. Sobre el alumbrado también existe información de la tardía implantación de su infraestructura pública.

En este sentido, el Plan de Ensanche de Pérez Carasa consistía en un proyecto práctico que recogía las necesidades del momento, caracterizado por la nueva ordenación y reagrupamiento de la periferia de Huelva, centrado en dos actuaciones básicas: la unión de apéndices laterales yuxtapuestos al casco antiguo y la ocupación de la Punta del Sebo. Para Zamorano<sup>229</sup>, en sus aportaciones conceptuales es donde radica la grandeza del Plan. Entre los antecedentes podemos hablar del aumento en la población, desde 1875, como ya hemos citado, y que había dado lugar a graves problemas, sobre todo en la cuestión de la ordenación de las construcciones fuera del casco. Resultaba imprescindible su orientación basándose en las condiciones topográficas y estudiando las necesidades futuras. Ya en 1915, el Ayuntamiento estudió las propuestas de ensanche encomendadas al arquitecto municipal del momento, Gonzalo Aguado, pero se vio interrumpido el trabajo por varias causas, y en 1925 Carasa lo reanudó<sup>230</sup>. En estas fechas, Huelva estaba dividida en los distritos de la Concepción, San Francisco, San Pedro, la Merced, Colón y San Sebastián. Los tres últimos comprendían los arrabales del Matadero, las Colonias, el de Balbuena y gran parte de la población dispersada por el campo, hasta el límite del ensanche. Había un distrito más que en 1903, el de San Sebastián, el de mayor número de habitantes. Toda la

---

comienzos de la segunda década del siglo, se configuró como una de las ciudades más modernas del país, ocupando el octavo puesto, tras San Sebastián, Bilbao, Oviedo, Madrid, Pamplona, Santander y Vitoria, por delante de capitales de mayor envergadura demográfica y económica como Zaragoza, Barcelona. Las Palmas, Valencia y Sevilla. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 394.

<sup>227</sup> LÓPEZ ORTEGA, Antonio: *Guía oficial de Huelva y su provincia. Año 1925*, Huelva, 1924, p. 102.

<sup>228</sup> DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: *La construcción...*, pp. 199 y ss.

<sup>229</sup> *Ibidem*, pp. 175 y ss.

<sup>230</sup> Existen noticias, también, de la creación en el Ayuntamiento de una Comisión Especial de Obras el 13 de marzo de 1924 para estudiar y proponer el plan de obras a la Corporación “en orden a higiene, ornato, enseñanza y mejoras en los servicios municipales, así como los medios para hallar los fondos necesarios para su realización”. A.M.H. *Obras municipales. Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad*, leg. 916.

población estaba distribuida en 3.591 edificios, de los que 2.508 correspondía al casco y el resto a los suburbios y al campo -los alojamientos lo componían mayormente casas de una o dos plantas y raramente de tres, y sólo cuatro inmuebles tenían un número superior.<sup>231</sup> Ante esta situación, una nueva ordenación del espacio era una imperiosa necesidad. A todo ello se unía la crisis y la carestía de la vivienda en la ciudad. Las edificaciones nuevas resultaban escasas y la mano de obra tenía un coste altísimo, como los materiales de construcción y las tasas de alquiler. Estas circunstancias no estimulaban a los propietarios a emplear sus capitales en fincas urbanas, lo que sí había ocurrido algunos años antes<sup>232</sup>.

Tras un examen somero de la prensa<sup>233</sup>, comprobamos que se dedicaron varios días a informar extensamente del proyecto del Ensanche por su gran trascendencia. Cabe reseñar la distribución en zonas: en la región más meridional colindante con la vía del ferrocarril de Sevilla se establecería la zona de abastos, almacenes, depósitos, alhóndigas....; contigua a ésta, más al norte, estaría la zona de pequeñas industrias y viviendas de obreros y casas económicas; entre la carretera de Sevilla y el camino de la Rivera se pretendía establecer el barrio comercial, con hoteles de viajeros, un estadio deportivo y edificios militares. Asimismo, la parte adyacente al camino de la Rivera alojaría a la población agrícola que, por tradición, tenía su sede y origen en la calle San Sebastián; del camino de la Rivera hacia Poniente un parque urbanizado, un nuevo hospital provincial y clínicas privadas conformarían un distrito sanitario, separado por el crestón del cabezo de Roma de la denominada ciudad jardín, caracterizada por un barrio de viviendas y hotel de lujo a lo largo de los cabezos del Conquero; y diseminado por la Morana y la Fuente Vieja, algún chalé económico enlazaría con las casas obreras de las Colonias. Finalmente, se contemplaba un gran parque público en la huerta y cabezos de la Esperanza. En cualquier caso, en el Ensanche se descartó la expansión hacia el sur, y no porque la avanzada natural hacia la Punta del Sebo estuviera negada por la intervención británica, sino por las grandes desventajas que el estero de las Metas y las marismas contiguas ofrecían al establecimiento de una red adecuada de saneamiento, los costosos trabajos de cimentación, la necesidad de gravosos viaductos por la instalación del cerco ferroviario...

En estas circunstancias, la llegada de Juan Quintero Báez a la presidencia del Ayuntamiento puso en marcha un ambicioso plan de progreso de multitud de infraestructuras en la ciudad que la mejoraron significativamente. No obstante, la capital no fue una excepción, sino que todos los municipios recibieron el parabién de los políticos de la etapa. Evidentemente, se trataba de una forma de legitimar la ruptura de los derechos constitucionales; asimismo, representaba la cara paternalista del régimen. En este sentido, la prensa de la época incidía en lo que había ganado Huelva: la ejecución de los muelles definitivos, la cantidad destinada a la restauración del convento de La Rábida y el crédito obtenido del Ministerio de Hacienda para la reparación de las carreteras de la provincia de Huelva “casi la misma cantidad que a la privilegiada Sevilla”. Por ello, no dudaba que la nueva situación política favorecía los intereses del solar provincial<sup>234</sup>. Con todo, la traída de aguas a la capital se convirtió en el gran logro dictatorial en Huelva. La

<sup>231</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución de las clases mercantiles de Huelva 1886-1936*. Universidad de Huelva, Huelva, 1997, p. 61.

<sup>232</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año de 1921-22*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1923, p. 63, leg. 32.

<sup>233</sup> *La Provincia*, 5 al 21-10-1926.

<sup>234</sup> “Huelva empezó a dejar de ser la Cenicienta”. *Diario de Huelva*, 26-7-1924. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1147.



otra cara, a pesar de los intentos, fue el fracaso del Plan de Ensanche por la falta de articulación y los problemas económicos<sup>235</sup>.

Por otra parte, como ya se ha mencionado, el programa urbanístico de la Punta del Sebo elaborado por la Junta de Obras fue contemplado por Carasa<sup>236</sup>. Desde 1891, el Puerto de Huelva tenía proyectado un plan de mejora y ampliación de la zona mencionada que presentó en 1893 y se aprobó en 1896. A partir de este momento se desarrolló, y consistió en labores de dragado y preparación del entorno para un ensanche urbano en el que emplazar edificios del Estado y una gran extensión fabril. Concretamente, en el diario *La Provincia* se recoge la memoria del proyecto de Ensanche exterior de la ciudad de José María Pérez Carasa, en la que, claramente, se hablaba de los planes de la Junta en la zona:

“A lo largo de la ría del Odiel, en la extensa marisma limitada por este río, y la Canal de Palos, ha constituido un hermoso paseo con vía férrea adyacente, el cual enlaza una serie de muelles sobre pilotaje normales al río. Este paseo es la directriz de un ensanche de tipo lineal por el momento que bordeará las riberas de ambos ríos, destinadas al emplazamiento de factorías, depósitos fabriles e industrias diversas”<sup>237</sup>.

Entre la documentación del período, justamente en un informe elaborado en 1928<sup>238</sup> por el Gobierno Civil en el que hizo un balance de los avances obtenidos en Huelva durante el régimen de Primo de Rivera, encontramos datos de la evolución a lo largo de la década de los años veinte: Instituto Nacional de 2ª Enseñanza, Escuelas Normales, mejora de servicios sanitarios, establecimiento de escuelas y casas de socorros, obras de pavimentación y aumento significativo del presupuesto municipal -si en 1923-1924 sumaba 7.409.162,87 pesetas, en 1928 ascendía a 9.613.815,75 pesetas-. En cuanto a la marcha de la gestión sanitaria, la documentación citada nos relata: “[...] La gestión sanitaria ha encontrado facilidades extraordinarias para su desarrollo [...]. A fines del año 1923 la Brigada Sanitaria había quedado organizada y adquirido todo un completo material para los diferentes servicios [...]. En el mismo año 1925 pasó íntegra esta Organización a constituir el Instituto provincial de Higiene [...]”. Por otra parte, el Hospital Provincial había avanzado bastante:

“Se le dio mayor capacidad agregándoles dependencias del Palacio Provincial; se estableció el servicio de Radiología; se mejoró notablemente, el de maternidad; se aumentó el número de profesores, concediendo la importancia debida a la cirugía; se dotó de un nuevo reglamento más en armonía con las exigencias científicas; y se halla en estudio la reforma necesaria para aumentar de nuevo su capacidad”<sup>239</sup>.

También se recoge en este documento información sobre el desarrollo de obras de saneamiento, traída de aguas y alcantarillado y destacan los proyectos llevados a cabo para la ampliación y saneamiento del mercado-pescadería, llamado del Dique, “en la necesidad

<sup>235</sup> GARCÍA DÍAZ, Miguel Ángel: *Op. cit.*, pp. 100 y ss.

<sup>236</sup> A.M.H. *Actas Capitulares*, 7-12-1926 y A.M.H. *Obras municipales. Proyecto de Ensanche de Huelva*, legs. 630 y 916.

<sup>237</sup> *La Provincia*, 6-10-1926. El diario permite acceder a la memoria del proyecto, que desgraciadamente no se encuentra entre los fondos que custodia el Archivo Municipal de Huelva.

<sup>238</sup> Esta documentación hay que analizarla con cautela, pues es de suponer que fuera poco objetiva y tratara de dar una imagen positiva del régimen a toda costa, destacando los progresos conseguidos “bajo su amparo”. *El Avance de la provincia de Huelva...*, pp. 9 y ss.

<sup>239</sup> *Ibidem*, p. 87.

de fomentar y facilitar el avance de la industria pesquera de gran importancia en esta Capital”, invirtiéndose 36.851,44 pesetas en la ampliación y 12.315,56 pesetas en el saneamiento, mientras que las obras de mejora en el mercado de abastos del Carmen contaron con un presupuesto de 15.626,69 pesetas.

En el ámbito de las comunicaciones, comenzaremos por la Ley Figuerola de 1880, que produjo un relanzamiento de las infraestructuras industriales y de comunicación, pero a costa de que éstas se instalasen en favor del capital extranjero y, por consiguiente, en perjuicio de los intereses locales aunque en este punto hay opiniones diversas que habrá ocasión de relatar en páginas posteriores. En Huelva se tendieron redes de ferrocarriles, aunque muy básicas. Sólo se construyeron cinco líneas, pero, únicamente, dos estructuraron el territorio: Zafra-Huelva, que unía el norte de la provincia con el sur y la de Sevilla, que conectaba la capital onubense y el Condado con el centro hispalense. Ambas de vía ancha, compatibles con la mayoría de las trazadas en el país; las tres restantes tenían formato de vía estrecha, acorde con Europa, pues su objetivo se encaminaba a conseguir el beneficio de sus promotores, al unir las minas con el Puerto: Riotinto-Huelva, Tharsis-río Odiel y San Juan del Puerto-Buitrón/Zalamea. Para Santos Caña fue “fruto de un proyectismo centralista que se impuso a una perspectiva más cercana de contemplar las necesidades locales, la escala comarcal y municipal”<sup>240</sup>.



**Fotografías 1.12-1.13.- Estaciones de ferrocarril de Sevilla y Zafra en Huelva.**

Y a este respecto, cabe mencionar que la llegada del ferrocarril a España se demoró casi 25 años en relación con otros países. Si en 1804 se construyó la primera locomotora de vapor “capaz de moverse sobre raíles por sus propios medios”, en 1830 se inauguraba la línea Liverpool-Manchester y el ferrocarril se convirtió en uno de los pilares de la evolución económica mundial y símbolo del progreso industrial. En Huelva coadyuvó al trazado del ferrocarril las facilidades dadas por el gobierno español al capital extranjero, que necesitó transportar el mineral hacia los puertos de embarque. Paulatinamente, surgió un conjunto de líneas de vía estrecha de uso exclusivo, en un principio, para los centros mineros. Estos primeros ferrocarriles fueron, en palabras de Copeiro del Villar, “típicamente líneas coloniales”, pues enlazaban los yacimientos con los puertos de exportación<sup>241</sup>. Sobre estas líneas ya nos ocuparemos en otro capítulo al tratar algunos aspectos de las compañías mineras.

A renglón seguido, nos detenemos en la red ferroviaria, señalando que tuvo más importancia su introducción en España que el desarrollo de las carreteras. Desde que en

<sup>240</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: “El regeneracionismo primorriverista...”, pp. 66 y ss.

<sup>241</sup> RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: “Los ferrocarriles. El embarcadero de Buitrón en San Juan del Puerto”. En VV.AA.: *Artes, costumbres y riquezas de la provincia de Huelva: una búsqueda de las potencialidades internas*. Huelva Información, Huelva, 1998, p. 1037.

1825 comenzara a funcionar en Inglaterra, algunos españoles con negocios destacados quisieron instalar la novedad en su país. Así, entre 1858 y 1869 se estructuró la red española, con las grandes compañías del Norte, M.Z.A. (*Madrid, Zaragoza y Alicante*), *Red Catalana*, *Andaluces* y *Oeste*. También en 1877 se dictó la Ley General de Ferrocarriles, de 23 de noviembre, y desde entonces no dejó de existir una pugna entre las compañías para completar tramos y redes<sup>242</sup>. Además, hay todo una extensa bibliografía sobre los edificios que albergaron las distintas estaciones de ferrocarril, pues simbolizaron en las ciudades mucho más que una efeméride en su vida, ya que frente al resto de espacios que representaban el carácter cerrado de aquéllas o de sus relaciones jerárquicas, ritos o ceremonias..., la llegada del ferrocarril y su nueva morada significaron un cambio radical en la estructura urbana, que se proyectaba fuera de sí, lo cual estaba reservado hasta el momento sólo a las localidades marineras. En un principio, las primeras estaciones se emplazaron a las afueras con una sencilla y tímida estructura que expresaban lo incierto de su avance, por el que sólo apostaban algunos visionarios; pero, con el tiempo, el tren tomó su lugar y el hombre cada vez se sintió más dueño de la situación, los trenes aumentaron su velocidad, cruzaron incluso países, etc. Las estaciones, en consecuencia, también se desarrollan a la par. Estas construcciones, si bien llegaron algo tarde a España, constituyeron un patrimonio sustancial, ya fueran más ostentosas o artísticas, o se trataran de edificios más humildes –hay más de 670 estaciones-<sup>243</sup>. Y a este respecto, Mercedes López declara que:

“La estación ha sido siempre el alma del ferrocarril, y para la ciudad la vida. Su presencia anunciaba el despertar a la modernidad, a las maravillas del progreso humano. Una de las principales transformaciones que tuvo lugar en el siglo XIX fue precisamente el transporte a través de los caminos de hierro: todo giraba alrededor del tren y su proyecto de dinamización. Su discurso era la modernidad, el progreso, la riqueza. Fue un proceso vivo y renovador, una lucha constante, para todos, de superación”<sup>244</sup>.

Ahora bien, nuestro estudio se va a centrar en los ferrocarriles de vía ancha y comenzaremos por los orígenes de la línea Sevilla-Huelva<sup>245</sup>, que atravesaba Huelva por el sur, sin relación con la minería, y que tuvo una gestación larga y problemática, que se remonta a principios de 1860, cuando Carlos Lamiabie y Watrin<sup>246</sup>, prestigioso hombre de negocios francés, presentó el proyecto de ferrocarril con un presupuesto de 67.414.103 reales de vellón, de los que 1.161.537 correspondían a las estaciones de la provincia de Sevilla y 5.553.382 a la de Huelva. La concesión se le otorgó en agosto de 1869, a la vez que a Guillermo Sundheim, por lo que entre ambos hubo un duro litigio para poner en marcha sus respectivas propuestas. Posteriormente, Lamiabie cedió sus derechos a la *Compañía de Ferrocarril de Sevilla a Huelva*, constituida a tal efecto, quien a su vez se la vendió el 31 de diciembre de 1875 a Guillermo Sundheim por 10.000 libras esterlinas (2.375.000

<sup>242</sup> VICENS VIVES, Jaime: *Op. cit.*, pp. 618 y ss.

<sup>243</sup> RECUERO, Antonio: “Monumentales o modestas, pero con historia”. *Revista del Ministerio de Fomento “Estaciones de ferrocarril en España”*, núm. 553. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2006, p. 1.

<sup>244</sup> LÓPEZ GARCÍA, Mercedes: “Las estaciones: práctica y poética”. *Revista del Ministerio de Fomento “Estaciones de ferrocarril en España”*, núm. 553. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2006, p. 4.

<sup>245</sup> LÓPEZ GARCÍA, Mercedes: *MZA: historia de sus estaciones*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1988, pp. 194-199.

<sup>246</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Construcción de vías y ferrocarril de Sevilla a Huelva”*.. Carlos Lamiabie y Watrin, 1870-1879, leg. 3040.

pesetas)<sup>247</sup>. Rápidamente, Sundheim inició las gestiones pertinentes para venderla a la *Compañía M.Z.A.*, muy interesada en la línea, pues, además de conseguir la salida al mar<sup>248</sup>, constituía la vía más corta entre la capital y el océano<sup>249</sup>. Todos los trabajos los dirigió el ingeniero de caminos Jaime Font y Escolá, también director de las Obras del Puerto de Sevilla, secundado por Pedro Soto<sup>250</sup>. Hubo multitud de retrasos hasta que en marzo de 1880 quedó inaugurada la línea -tanto para el servicio de viajeros como para el de mercancías- y, posteriormente, en 1888 el edificio<sup>251</sup>. Fue la estación Huelva-Término la primera en adoptar la corriente nacionalista-regionalista, con una construcción que marcará poderosamente la estación Plaza de Armas de Sevilla.

En verdad, el lenguaje arquitectónico empleado en Huelva dio más tarde su máximo esplendor en la provincia vecina. Ya se consideraba un estilo nacional tras ser utilizado para la construcción del Pabellón Español en la Exposición Universal de Viena en 1873. La arquitectura neomudéjar se adaptó sin ningún problema a los edificios ferroviarios, aparte de sus connotaciones regionalistas y simbólicas; su economía junto con su simplicidad ofrecía una variada gama de fachadas, a la vez que su racionalismo constructivo aportaba la funcionalidad necesaria para la estación. En Huelva, el terreno pantanoso y salino retrasó algo la construcción, junto con los obstáculos jurídicos y administrativos que se crearon. En su aspecto formal, la estación Huelva-Término mantiene los parámetros típicos de estos tipos de edificios: dos pabellones laterales de dos plantas unidos por un cuerpo central en el que resalta la monumental puerta de entrada; subrayando el ladrillo como principal material de la obra<sup>252</sup>.

La otra línea de la que nos ocuparemos en este capítulo es la del ferrocarril Zafra-Huelva, que se remonta a 1870, cuando la Ley de 2 de julio lo otorgó en pública subasta y a perpetuidad; además, concedía una subvención de 60.000 pts./km construido. A pesar de estas facilidades, la citada concesión caducó sin que surgieran hombres de negocio que acometieran las obras. Finalmente, bajo el amparo de la nueva Ley y Plan de Ferrocarriles de noviembre de 1877, y según una Real Orden de 4 de junio de 1878, se otorgó la concesión provisional de la línea a la sociedad *Sundheim and Doetsch* en unas condiciones económicas más favorables. Se suprimió el carácter perpetuo de su propiedad, aunque se compensó con mayores subvenciones estatales. En definitiva, compatibilizando sus esfuerzos con la línea Sevilla-Huelva, Guillermo Sundheim se volcó desde 1878 en esta nueva aventura, consistente, inicialmente, en enlazar Zafra con el ferrocarril minero de las

<sup>247</sup> WAIS, F.: “Nacimiento y constitución de la red española”. *Cien años de ferrocarril en España, 1844-1943*, p. 106 y *Gaceta de Madrid*, 17-2-1876.

<sup>248</sup> TEDDE DE LORCA, Pedro: “Las compañías ferroviarias en España (1885-1935)”. En ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 2. Servicios de Estudios del Banco de España. Madrid, 1978, p. 54.

<sup>249</sup> Así, el 5 de octubre de 1877, el Consejo de M.Z.A. aprobó un convenio de compra de la concesión que firmó Venancio González e Ignacio Baüer, como administradores de M.Z.A., y Sundheim y Doetsch por la empresa vendedora, conforme a lo establecido en el proyecto aprobado por el Gobierno el 30 de noviembre de 1876. *Gaceta de Madrid*, 17-5-1878.

<sup>250</sup> *Revista de Obras Públicas*, 28-1-1897, núm. 1114, tomo I, pp. 65-66.

<sup>251</sup> Sobre su construcción hubo un interesante seguimiento por la *Revista de Obras Públicas*, que demuestra su importancia en el momento. *Ibidem*, pp. 65-66 y 71; 5-5-1898, núm. 1180, tomo I, pp. 291 y 297; y 30-3-1899, núm. 1227, tomo I, p. 115.

<sup>252</sup> OLABARRIETA, Begoña: “Andalucía. En busca del mar”. *Revista del Ministerio de Fomento “Estaciones de ferrocarril en España”*, núm. 553. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2006, pp. 14-15.

minas de Riotinto. Tras una serie de problemas y rivalidades, Sundheim decidió un nuevo trazado más cercano a Portugal, que exigió un trayecto más largo, de 179 km. El proyecto se encargó al ingeniero Miguel Muruve y la concesión definitiva se otorgó por Real Orden de 20 de agosto de 1881, favoreciéndose a la Compañía con una subvención estatal de 11.054.000 pesetas, junto con la exención de aduanas para el material rodante. A partir de este momento comenzó una enorme actividad constructiva por parte de Sundheim, cuando sólo hacía un año que se había inaugurado la línea Sevilla-Huelva. Tres años después, Sundheim traspasó la propiedad a la *Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva*<sup>253</sup>. En principio, el ferrocarril Zafra-Huelva no se diseñó como un ferrocarril minero, pero cumplió perfectamente esta función. Su construcción resultó de mucha ayuda para las zonas más deprimidas del Andévalo onubense, pues gran número de minas que hasta entonces no contaba con transporte ferroviario pudo enlazar sus yacimientos mediante ramales a la nueva línea<sup>254</sup>. Sobre sus importantes comienzos da buena cuenta la *Revista de Obras Públicas*, que detalla los beneficios de la línea en 1892<sup>255</sup>.

A todo ello se puede sumar, en cuanto a las comunicaciones, el Plan de Caminos vecinales, que se había aprobado en fecha reciente al informe de 1928, ya citado en líneas superiores, en el que se hace un recuento de los kilómetros construidos en carreteras, 13.302, los que se hallaban en construcción, 41.197 kilómetros, y en estudio, 30.000. Por otro lado, Jesús Santos, que ha trabajado la etapa del general, ofrece unos significativos detalles en su obra sobre el tema de las comunicaciones que confirman que la construcción de carreteras, sobre todo caminos vecinales, se convirtió en un verdadero desafío para el Gobierno, que llevó a cabo un gran esfuerzo económico para conseguirlo, y que trajo éxitos significativos, pero también endeudamientos. Así, en agosto de 1928 la Corporación onubense ingresó en la Mancomunidad de Diputaciones, creada con el fin de negociar un convenio con el Banco de Crédito Local de España que posibilitara un empréstito favorable para iniciar el trazado de gran cantidad de caminos vecinales. De esta forma, llegaron a la provincia 9.391.871,80 pesetas para invertir en estas obras. Si durante la Restauración se proyectaron 11 trayectos viarios, el Plan General aprobado en 1929 recogió la consecución de 36, más cuatro realizaciones previas; 40 proyectos frente a 11. Y en este sentido, no podemos dudar de la enorme importancia que tuvieron en el período las obras públicas, que se llevaron las tres cuartas partes del presupuesto provincial, o sea 17.500.000 millones de pesetas. Las consecuencias más inmediatas consistieron en la sensible mejora de las comunicaciones locales; lógicamente, el objetivo final radicaba en el desarrollo económico que traería consigo. A su vez, hubo una enorme oferta de puestos de trabajo en el ramo que alivió el paro, las tensiones sociales y, de paso, ganó un gran número de adeptos al régimen<sup>256</sup>.

Ciertamente, la mayor preocupación del Gobierno de Primo vino de su interés en coordinar las nuevas pretensiones viarias con las necesarias conexiones locales a los

---

<sup>253</sup> *Gaceta de Madrid*, 20-2-1884. También se le concedió a la Compañía, por Real Orden de 11 de febrero de 1887, autorización para construir sobre la orilla del río Odiel un muelle embarcadero de madera con destino exclusivo a la carga de las mercancías destinadas a la línea o procedentes de ésta.

<sup>254</sup> JURADO ALMONTE, José Manuel y PEREJIL DELAY, Antonio: *Historia y Actualidad del ferrocarril Zafra-Huelva*. Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”, Nerva (Huelva), 1997, pp. 15-16.

<sup>255</sup> *Revista de Obras Públicas*, 1893, núm. 9, tomo I, p. 74.

<sup>256</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: *Historia de la Diputación provincial de Huelva...*, p. 395.



grandes ramales onubenses. La comarca en la que estuvieron más interesados en fomentar fue la Sierra, aunque no relegaron el resto, al menos el Andévalo, que ocupó el segundo lugar; pues la verdad es que la actividad realizada en el Condado estuvo bastante alejada. Y a este respecto, cabe mencionar la creación del Circuito Nacional de Firms Especiales, sobre lo que la Comisión Permanente del Puerto de Huelva estimó que sería muy conveniente para los intereses de la entidad que la carretera Sevilla-Huelva entrara a formar parte, por lo que se acordó que el presidente cooperara en las gestiones que estaba llevando a cabo en este sentido con las autoridades y corporaciones provinciales<sup>257</sup>. La Cámara de Comercio de Huelva, por su parte, quedó sorprendida al conocer que se había excluido a la provincia de los itinerarios comprendidos en la Sección Sur de Firms especiales, por lo que solicitó al ministro de Fomento que estuviera presente en el Circuito Nacional de Firms especiales<sup>258</sup>.

En esta misma línea de argumentación, también nos detendremos en el viejo sueño de trazar una línea férrea entre Huelva y el Algarve, no olvidado en estos años<sup>259</sup>, debido a su gran interés, ya que la propuesta llevaba acompañada unas mejoras de las comunicaciones de la capital onubense con Ayamonte y esto sí era prioritario<sup>260</sup>. En 1907, la Cámara de Huelva se dirigió a la Diputación para que oyerá las súplicas de la de Ayamonte, que solicitaba una subvención de 6.000 pts./km: “terminado el ferrocarril portugués, a través de todo el Algarve hasta la orilla del Guadiana y conocedora esta Cámara de que los portugueses deseaban unir su Lisboa con Huelva, allá se dirigió solicitando su ayuda [la Cámara de Ayamonte]; y efectivamente, la Dirección de los Caminos de Hierro de Sur y Sureste del Estado Portugués, nos da una subvención del 10 por 100 sobre el servicio combinado del ferrocarril a Huelva en todas sus líneas del Algarve y parte del Norte”. Argumentaba que al mejorar los difíciles y penosos medios de comunicación aumentaría el tráfico con la capital y protegería los intereses de industriales y comerciantes en un distrito alejado<sup>261</sup>. Pero las obras tuvieron enormes contratiempos

<sup>257</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-2-1926, libro 70.

<sup>258</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1926, redactada en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 65 del Reglamento general del 14 de marzo de 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1928, p. 29, leg. 32.

<sup>259</sup> Ya en 1890 hallamos antecedentes de este proyecto con la autorización concedida a los señores Combelles y Ferrand para que durante un año pudieran practicar los estudios de un ferrocarril que, partiendo de Huelva o de sus inmediaciones, terminara en la frontera portuguesa. *Gaceta de Madrid*, 20-2-1890.

<sup>260</sup> A lo largo del trabajo que Rodríguez Rodríguez dedica a Ayamonte queda claro la necesidad de comunicación que tenía el municipio, tanto para dar salida a sus productos como para mantenerse en contacto con los puntos donde se tomaban las decisiones políticas y económicas vitales para su actividad industrial. La ausencia de buenas comunicaciones, incluso con Huelva, era muy difícil de compaginar con el crecimiento de su industria conservera, que debía competir con Galicia para colocar sus productos en el mercado nacional e internacional, y, en cuanto al pescado fresco, surtir todo el interior peninsular. Por ello, desde un principio sus gobernantes solicitaron la construcción de una línea férrea que les conectara, a la vez, con Huelva y el resto del país. Finalmente, el miedo a una posible conflagración facilitó el trazado férreo, en plena Guerra Civil, cuarenta años más tarde de la fecha en que se proyectó. Pero para entonces, el buen momento ya había pasado. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, José Antonio: *Ayamonte puerto y ciudad*. Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Sevilla, 2001, pp. 133-134.

<sup>261</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 27 de enero de 1907*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, p. 55, leg. 31.



para salir adelante, al coincidir con el comienzo de la Exposición Iberoamericana de Sevilla<sup>262</sup>. Tampoco se debe perder de vista los aspectos que despertaron mayor interés en la época, según se desprende de las sesiones del pleno de la Diputación: la edificación de un nuevo Hospital y un Instituto de Segunda Enseñanza<sup>263</sup>. En cualquier caso, a pesar de que el proyecto de ferrocarril se elaboró a principios de siglo, las dificultades que surgieron impidieron que la línea Ayamonte-Huelva se inaugurase hasta el verano de 1936<sup>264</sup>, aunque sólo para mercancías, pues hasta 1940 no se utilizó también para viajeros. En fin, aunque el propósito era claramente la unión del suroeste andaluz con Portugal, este enlace nunca se llegó a realizar.

## ***ii) Los sectores económicos***

Este desarrollo poblacional analizado en la provincia onubense, dentro del marco andaluz y por supuesto nacional, tiene una base económica fundamentalmente, como ya se ha referido. Desde fines del siglo XVIII, en toda Europa se asistió a la crisis del Antiguo Régimen, que trajo consigo un proceso de cambio político y de modernización económica. En el caso peninsular, las circunstancias fueron más graves, pues esta caída del sistema estuvo acompañada de los perjuicios acarreados por la Guerra de la Independencia y la emancipación de las colonias americanas. Concretamente en Andalucía, la economía sufrió una paralización extrema por su dependencia de los mercados ultramarinos y, ante ello, se optó por dos vías: la primera, consistente en una mayor integración de la economía andaluza en el entorno peninsular y europeo y, la segunda, en el restablecimiento paulatino de los intercambios con América -caso de los comerciantes gaditanos-, aunque sin los privilegios del pasado. Todo ello hizo que la región entrara en una fase de expansión, convirtiéndose en la segunda industrial<sup>265</sup> y en la primera bancaria del estado, además de desarrollar notablemente las líneas ferroviarias.

Ya en los años sesenta del siglo XIX, la crisis económica internacional y la consecuente inestabilidad política y social dio al traste con este desarrollo andaluz, que se resolvió, en gran medida, con la implantación del sistema político de la Restauración. Con estas premisas, comenzó una nueva etapa económica en Andalucía tendente a una mayor ligazón con el capital y los mercados exteriores. Hubo una especialización en los sectores en los que las ventajas comparativas eran superiores, el agrícola y el minero, y se renunció a un desarrollo industrial que, al requerir un alto grado de capitalización y tecnología, no estaba alcance de la sociedad andaluza<sup>266</sup>.

<sup>262</sup> También la Primera Guerra Mundial entorpeció el avance de este proyecto, como bien recoge la Cámara de Comercio: “Los proyectos de ferrocarriles comerciales y mineros están encarpados hasta que la paz facilite los medios de seguir su labor de éxito favorable”. A.C.C.I.N. *Año 1917. Memoria de los trabajos realizados durante el año 1917*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1918, pp. 13-20, leg. 32.

<sup>263</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: “El regeneracionismo primorriverista...”, pp. 74 y ss.

<sup>264</sup> Denominado el Ferrocarril estratégico por su importancia militar, su concesión se otorgó el 21 de agosto de 1913 a la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, y en octubre del mismo año se iniciaron los trabajos, que quedaron suspendidos justo al año siguiente, a pesar de que ya se habían llevado a cabo importantes adelantos en la construcción. A.M.H. *Obras públicas. Carreteras, caminos y ferrocarriles*, leg. 765 y RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: *Op. cit.*, p. 1048.

<sup>265</sup> Destacó Málaga por la siderurgia, la industria textil y el sector químico y, con un alcance más modesto, hubo experiencias interesantes en Sevilla, Cádiz y Almería. Por ejemplo la de Cádiz con una moderna industria naval.

<sup>266</sup> BUTRÓN PRIDA, Gonzalo: “La industrialización andaluza: éxitos y fracasos”. En ÁLVAREZ

Siguiendo al profesor Jordi Nadal y su teoría de que Andalucía y no Cataluña había sido la verdadera cuna de la denominada Revolución Industrial en España, nos parece muy clarificadora y de gran aporte en este apartado la investigación llevada a cabo por Martín Rodríguez<sup>267</sup>. El autor califica de interrumpido al proceso industrializador andaluz, situando en la crisis finisecular las claves para explicar cómo la mencionada región dejó de pensar en la industria como vía principal para su avance económico. Andalucía, que había estado a la cabeza de la industrialización española desde finales del siglo XVIII, se rezagó hasta quedarse a la cola y colocarse por debajo de la media nacional alrededor de 1900, con una caída vertiginosa a partir de esa fecha. Las principales manifestaciones del problema están en la caída de las industrias de la conocida como primera Revolución Industrial –textil y siderúrgica–, en el final de un largo y esplendoroso ciclo en el que no llegaron a utilizarse los grandes dividendos obtenidos en una fase de acumulación regional de capital y en el progreso de gran número de industrias agroalimentarias. Pero no fueron estos los únicos síntomas de la depresión, pues los demás sectores económicos, entre ellos la banca y el ferrocarril, también acusaron el derrumbe. En consecuencia, Andalucía, que había contado con un sistema bancario propio en sus años de auge, a partir de 1874 comenzó a sufrir un régimen de dependencia financiera.

Hay varias teorías acerca de las causas del atraso andaluz. La primera de ellas se centra en la imposibilidad de la agricultura de convertirse en motor de desarrollo; en la ausencia de una estructura financiera que canalizara recursos hacia la industria, sino más bien hacia el comercio y la inversión en la construcción del ferrocarril<sup>268</sup>; en el duro golpe que supuso la integración en el mercado nacional; y por último, en la existencia de una oligarquía industrial esencialmente política y residente en Madrid, que produjo un crecimiento desequilibrado. La región se había especializado en actividades agrarias exportadoras, con bajos salarios y altos beneficios para los terratenientes, que, posteriormente, invirtieron en las industrias del centro, con altos salarios y elevada capacidad adquisitiva. A pesar de todo, Martín Rodríguez considera que no se debe olvidar que la agricultura y la minería generaron altas tasas de empleo y mejoraron notablemente los niveles de vida de los andaluces en un momento en que, quizás, no existieran otras alternativas.

La segunda corriente se basa en la progresiva pérdida de eficiencia en algunas de las industrias más importantes del período y en la insuficiencia de un mercado interno para

---

REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 145 y ss.

<sup>267</sup> MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel: “Andalucía: luces y sombras de una industrialización interrumpida”. En NADAL, Jordi y CARRERAS, Albert (dir. y coord.): *Pautas regionales de la industrialización española*. Ariel, Barcelona, 1990. pp. 342-361

<sup>268</sup> En este sentido, son interesantes las conclusiones a las que llega Gómez Mendoza cuando afirma que el ferrocarril ha sido uno de los grandes inventos del siglo XIX y, con respecto al mundo del transporte, quizás el más grande de este siglo. No es posible desvincular la construcción de las redes ferroviarias del proceso de avance económico experimentado por la economía mundial desde el segundo tercio del siglo XIX. Pero, en general, no significó una división entre el estancamiento económico y el desarrollo, sino que constituyó un sector más de cuantos conformaron la economía, pero ni mucho menos imprescindible e indispensable para la evolución económica. GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Espasa Calpe, Madrid, 1989, pp. 27 y ss.

absorber su propia producción a raíz de la crisis agraria de 1882. Por otro lado, la siderurgia andaluza acabó a causa de un arancel proteccionista que favorecía el carbón asturiano a costa de la competitividad de las empresas lejanas de las cuencas mineras del norte. Al textil la caída le vino después de que la filoxera y la crisis agrícola disminuyeran la capacidad de compra de su entorno durante un tiempo decisivo y suficientemente largo como para imposibilitar ningún tipo de recuperación, una vez que los textiles catalanes invadieron por completo el mercado nacional.

La tercera corriente es la que habla de la ausencia de una articulación espacial y económica que permitiera la influencia de las industrias claves en el conjunto de la economía regional. En realidad, pese a la importancia cuantitativa del comercio andaluz en la segunda mitad del siglo XIX, sus efectos sobre el desarrollo económico resultaron poco intensos debido a la escasa dimensión espacial de los núcleos exportadores y su escasa integración. Finalmente, nos referimos a una cuarta vía explicativa, que se centra en el fuerte crecimiento de la población de la región andaluza en la segunda mitad del siglo XIX, unido a la dura política de represión obrera, lo que presionó los salarios a la baja, impidiendo la sustitución de trabajo por capital, por el bajo coste de oportunidad de la mano de obra agrícola. A consecuencia, el empresariado se vio empujado hacia la agricultura, lo que permitió la subsistencia del minifundismo. Asimismo, la política proteccionista de la Restauración contribuyó a crear las condiciones favorables para que las regiones del norte acogieran las industrias inicialmente establecidas en Andalucía, caso de la siderurgia y el textil; a la vez que no permitió la innovación de la agricultura; y por último, la desigualdad en la distribución de la renta -propio de la estructura social existente- impidió la creación de un mercado interior de bienes de consumo.

Retomando la línea argumental, una vez alcanzado el último tercio del siglo XIX, Andalucía se vio compensada por la modernización del sector agroalimentario, especializándose en el procesamiento industrial de una producción agrícola destinada, en gran medida, a la exportación. Hubo ramas de producción que consiguieron incorporar considerables adelantos técnicos, caso del vino, el azúcar o el aceite. El éxito del producto en el extranjero atrajo el capital foráneo a la región, convirtiendo la fabricación del vino en el sector industrial por excelencia, y lo colocó a la cabeza del comercio exterior español. No obstante, con las primeras dificultades: alto precio, nuevos aranceles, efectos de la filoxera<sup>269</sup>, competencias, etc. se tuvieron que buscar nuevos compradores y prestar mayor atención al propio mercado nacional y, por otro lado, se emprendió la destilación de alcoholes a escala comercial. Junto al vino, otra parcela significativa en la transformación industrial de la producción agrícola fue la azucarera que, poco a poco, por la renovación técnica, convirtió a Andalucía en la principal región productora de la Península. En 1875 existían veinte grandes fábricas, con modernos sistemas de producción, extendidas por Granada, Málaga y Almería; y a partir de los años ochenta, se produjo la sustitución del azúcar de caña por el de remolacha. Destacó la Vega de Granada, donde el alto rendimiento trajo consigo el establecimiento de hasta nueve fábricas. Pero la posición de privilegio andaluza cayó, a pesar de las ventajas que acarreó el descenso de las importaciones del azúcar de caña antillano a partir de 1898, debido a una crisis de

<sup>269</sup> Para mayor conocimiento del tema, véase DIEGO GARCÍA, Emilio de y SOLANO SOBRADO, María Teresa: “Algunos efectos de la filoxera en Andalucía: según los informes de las Comisiones provinciales al Ministerio de Fomento”. En *Actas del III Coloquio de Historia de Andalucía. Historia Contemporánea*, tomo I. Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, 1985, pp. 121-128.

sobreproducción. El panorama de la industria agroalimentaria se completaba en el último tercio del siglo XIX con la producción de aceite, harina y conservas de pescado. Concretamente, la industria conservera andaluza se localizó preferentemente en la costa de Huelva, donde los conserveros actualizaron los métodos de pesca y fomentaron el empleo de las tarrafas y almadrabas; las innovaciones tecnológicas también se aplicaron a la transformación de la materia prima. Por ello, esta industria llegó a ser rentable y ganó mercados en el exterior con el cambio de siglo<sup>270</sup>.

Unido a la industria agroalimentaria, el otro apartado económico que alcanzó un notable proceso modernizador en Andalucía en las décadas finales del siglo XIX lo constituyó la minería, precisamente la producción de plomo, hierro<sup>271</sup> y cobre. Justamente en Huelva, a juicio de Peña Guerrero<sup>272</sup>, y su opinión compartimos, el salto económico coincidió con la “fiebre minera” que se puede considerar que se inició en 1853, puesto que “tendremos que reconocer que en la primera mitad del siglo [XIX] asistimos a una prolongación de las pautas económicas heredadas del siglo XVIII”. Hasta la década de los años sesenta no se puede hablar de cambios significativos en la España del siglo XIX y, ni mucho menos, en la provincia de Huelva. Antes de comenzar el siglo XIX, la minería andaluza se caracterizó por la dispersión y la escasa rentabilidad de las explotaciones, que se desarrollaron limitadamente debido a la existencia de una legislación regalista y a la falta de demanda interna y de inversiones en mejoras técnicas. Conforme el siglo avanzó, la situación cambió gracias a la reforma legislativa y a la creciente demanda internacional, que permitió el desarrollo de la minería con la aportación de capital y tecnología<sup>273</sup>.

En conjunto, el primer sector que comenzó a desarrollarse fue el del plomo, concretamente en la provincia de Almería. Las minas de esta zona produjeron un mineral de elevada riqueza metálica y alto precio en los mercados internacionales, que trajo cierta riqueza a la provincia con una rentabilidad añadida, ya que el metal se transformaba en barras o lingotes antes de su exportación, generando una actividad de transformación industrial con la utilización de modernos métodos, como el uso del vapor. A pesar de todo, la explotación del plomo almeriense tuvo sus limitaciones, relacionadas con la capacidad financiera y tecnológica. Por ello, aunque en un principio hubo una explotación masiva de las minas y se implantaron gran cantidad de hornos de fundición, en los años sesenta del siglo XIX, al caer el precio del plomo, a lo que se añadió la competencia de las empresas de capital extranjero, esta economía sucumbió. En este contexto, los modestos empresarios autóctonos tuvieron que abandonar la explotación de sus minas, mientras las nuevas empresas foráneas, sobre todo francesas y británicas, gracias a sus recursos financieros y técnicos, siguieron adelante renovando el negocio minero, que llegó a conseguir grandes ganancias en el último tercio del siglo XIX<sup>274</sup>. Otro ejemplo claro de inversión extranjera en la minería es el de la provincia onubense, que se desarrolló a consecuencia de la industrialización europea y que llegó a alcanzar unos niveles de

<sup>270</sup> BUTRÓN PRIDA, Gonzalo: *Op. cit.*, pp. 167 y ss.

<sup>271</sup> Sobre la minería del hierro en Andalucía, concretamente en Alquife (Granada), véase COHEN AMSELEM, Arón: *Minas y mineros de Granada (siglos XIX y XX)*. Diputación de Granada, Granada, 2002.

<sup>272</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva...*, p. 91.

<sup>273</sup> Se puede consultar un completo y esclarecedor resumen del sector minero, en general, en ARACIL, Rafael y SEGURA, Antonio: *Op. cit.*, pp. 239 y ss.

<sup>274</sup> SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: “Un recorrido histórico por la minería almeriense”. *Demófilo. Revista de Cultura tradicional de Andalucía*, núm. 32. Fundación Machado, 1999, pp. 138 y ss.

producción altísimos, que, con algunas crisis, se ha mantenido hasta 1970. Los trabajos más tradicionales sobre la minería del cobre limitaban la historia en Huelva a dos centros neurálgicos, Tharsis y Riotinto, que habían ensombrecido la multitud de centros menores. De ahí la importancia de investigaciones actuales que han estudiado la totalidad de los propietarios mineros, individuales y sociales, incluidas las grandes compañías, a la vez que el sustrato anónimo que parece que constituían la mayor parte de los titulares de las concesiones<sup>275</sup>.

A modo de recapitulación del papel de la industria andaluza en 1900, a mediados del siglo XIX, y según los datos de la *Estadística de Contribución Industrial*, Andalucía representaba la segunda región industrial más significativa de España. Sus cifras eran similares a las catalanas, si bien su nivel de industrialización por habitante alcanzaba casi la mitad; con todo, el panorama económico andaluz se presentaba esperanzador, pues se estaba renovando al amparo de una política liberal progresista y de unos sistemas de finanzas y comunicaciones en la región que tendían al progreso. Cincuenta años más tarde, los indicadores económicos no decían lo mismo, sino que hablaban de la imposibilidad de un desarrollo propiamente andaluz: la participación de Andalucía en la riqueza industrial española bajó del 24% al 19% y el nivel de industrialización por habitantes descendió del 1,21 al 0,95. Los empresarios andaluces cada vez estaban más alejados del grado de capitalización y tecnología necesarios.



Fotografía 1.14.- Huelva en 1830 (*Hijos de Vázquez López, S.R.C.*).

Ante la nueva situación, las iniciativas empresariales cambiaron su rumbo y se dirigieron hacia parcelas más seguras, clásicas o modernas. Entre las primeras, destacaron las inversiones en deuda pública o en compra de tierra, y entre las segundas sobresalió la transformación industrial de la producción agrícola, que compartió protagonismo con el capital foráneo. Concretamente, los sectores más dinámicos de la economía andaluza quedaron vinculados al exterior, donde se encontraban los mercados y capitales que faltaban entonces en la región. Con respecto a la industrialización agrícola, la penetración extranjera fue desigual, aunque logró prosperar en el negocio del vino, uno de los más avanzados del momento. Ya en el caso de las materias primas, la intervención del capital

<sup>275</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, pp. 36 y ss.



exterior fue más sólida, llegando las compañías extranjeras, incluso, a monopolizar la actividad minera, creando en Andalucía auténticos enclaves coloniales<sup>276</sup>. Por todo ello, el panorama industrial andaluz a fines del siglo XIX presentaba una nueva distribución de recursos: Cádiz pasó a ocupar el primer puesto, gracias a su control sobre el ramo de vinos, aguardientes y licores; Málaga, a pesar de que perdió su hegemonía en la metalurgia y la química, ocupaba el segundo puesto por presentar una relación equilibrada de recursos; y finalmente, Sevilla estaba relegada a la tercera posición, cuando en 1856 era la principal provincia industrial de Andalucía<sup>277</sup>.

Ya entrados en el siglo XX, las condiciones no variaron mucho y Andalucía continuaba representando a una región eminentemente agraria; además, se trataba de una agricultura desequilibrada, con graves problemas estructurales, entre los que despuntaba el fenómeno del latifundio. Por otro lado, la perdurabilidad de los sistemas tradicionales de cultivo y la poca mecanización y abono de las tierras contribuían a los bajos rendimientos existentes. Y aunque se puede hablar en las tres primeras décadas del siglo XX de modernización, nunca se puede admitir una verdadera revolución agraria. En cuanto a la minería, conocemos el alto desarrollo alcanzado, sobre todo en la extracción del hierro, plomo y cobre, mientras la del carbón se redujo, y afectó más a Córdoba que a Sevilla. Pero se trataba de una minería bajo dominio extranjero, con escasa repercusión económica en la región.

Siguiendo con el tema de la industria, se puede hablar de una “desindustrialización general”, sólo interrumpida en algunos sectores marginales, de manera provisional, durante la Primera Guerra Mundial y, a continuación, se asistió a una fase aguda de recesión que llegó hasta la Dictadura de Primo de Rivera. Los rasgos característicos de esta industria eran la atomización, el marcado componente artesanal -la única exportación se hacía desde los puertos de Sevilla, Cádiz, Málaga y Almería y la constituían las pasas malagueñas, el vino de jerez, el corcho, el esparto y poco más-. Junto a las parcelas económicas tradicionales, muy dependientes del sector primario, se produjo la crisis de los focos siderúrgicos y textil malagueños, impotentes ante la competencia de productores más modernizados, agravada por la inexistencia de un mercado regional articulado, que absorbiera la propia producción.

Por otra parte, el tráfico comercial bajó en picado, sobre todo en Cádiz, acentuado en 1918 por la contracción de los mercados internacionales. Efectivamente, la guerra europea afectó a las exportaciones de los productos agroalimentarios, que representaban la base de la economía de la región. Tampoco la inseguridad en el comercio marítimo ayudó mucho, a la vez que los fletes se encarecieron, obstaculizando la importación de las materias primas y bienes de equipos necesarios para la producción; a pesar de todo, algunos sectores se vieron bastante beneficiados, sobre todo las compañías navieras<sup>278</sup>. En definitiva, el desarrollo económico de las primeras décadas del siglo XX fue muy débil y vulnerable por su gran subordinación al sector primario y sus crisis. De otra parte, el

---

<sup>276</sup> En general, se siguen los cálculos de Prados de la Escosura de los que se concluye que el valor retenido por los españoles de las exportaciones de mineral alcanzó un 60%, por lo que la tesis de enclave es muy difícil de sostener, pero en el caso de Riotinto es más difícil ir contra la mencionada tesis, pues parece que había “un sistema autárquico que no rozaba lo que le rodeaba”.. GÓMEZ MENDOZA, Antonio: “Los sectores de inversión...”.

<sup>277</sup> BUTRÓN PRIDA, Gonzalo: *Op. cit.*, pp. 175-177

<sup>278</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: “La Dictadura de Primo de Rivera...”, pp. 361-388.



latifundismo producía una gran masa de campesinos sin tierra, que los hacía depender fuertemente de las oscilaciones del mercado. Imposibilitados de acomodarse en el sector secundario por la inexistencia de un potente tejido industrial, se vieron avocados a graves tensiones sociales en toda Andalucía durante estos años.

A partir de 1923, aunque la Dictadura de Primo de Rivera se juzgó duramente en sus aspectos políticos, incluso los autores más críticos con el régimen coinciden en señalar que, en general, en la esfera económica se desarrolló una etapa de prosperidad paralela a la europea, que se prolongó hasta la Depresión de 1929. Así, la Dictadura aprovechó la recuperación internacional para poner en práctica su política económica expansiva, proteccionista, nacionalista y autárquica. En Andalucía, en concreto, dejó constancia de su paso con gran cantidad de obras públicas e infraestructuras, que se convirtieron en su mejor propaganda. Algunos proyectos provinciales abandonados durante años se pusieron en ejecución en esta época: instalaciones portuarias, comunicaciones marítimas en Cádiz, Huelva o Sevilla, edificación de escuelas primarias, mejora de las infraestructuras higiénico-sanitarias, nuevas carreteras, líneas de ferrocarril... No obstante, a pesar de la reactivación de variados sectores económicos, el régimen igualmente tuvo su cara negativa: el incremento del déficit público y el endeudamiento progresivo de las haciendas y arcas municipales<sup>279</sup>.

En referencia a la provincia de Huelva, ciertamente las actividades primarias - agropecuarias y pesqueras- eran las que primaban, como había ocurrido en toda la Edad Moderna. Pero no se debe olvidar que, aunque la riqueza de estas parcelas económicas era cierta, también lo era el gran problema imperante, la falta de comunicaciones, que convertían la producción en objeto casi exclusivo del autoconsumo: la vía de intercambio se reducía, casi exclusivamente, al tráfico de cabotaje. Sin duda, las palabras de Mora Negro son suficientemente esclarecedoras del nivel económico en la ciudad, cuando dice que “Oy no puede negarse, que la mayor parte del pueblo es de pobres, y pescadores, pero aun ay familias muy distinguidas”<sup>280</sup>. Asimismo, se recogen los datos de Madoz, en 1846, al hablar en su *Diccionario* de la industria onubense que, como sus propias palabras indican, resultaba harto precaria:

“Se ejerce en la construcción de buques en los 4 ó 5 astilleros que se encuentran por las inmediaciones de esta villa cuyos constructores saben conciliar la solidez con la ligereza de los buques que fabrican de todos portes y diferentes toneladas. Los habitantes de un barrio entero de Huelva se dedican exclusivamente á la pesca en mas de 100 botes pequeños, cuyo pescado bastante sabroso se vende con preferencia en Sevilla; otras varias personas se utilizan en la busca de marisco que se encuentra en abundancia en los dilatados bajos que llaman Manto que se forman en la barra de Huelva. Hay varias fábricas de cordelería de cáñamo, y porción de la de esparto, otras de redes y 4 molinos harineros”<sup>281</sup>.

Algunos años después, Riera y Sans refleja las características industriales de Huelva<sup>282</sup> que, aunque se han ampliado, siguen en la línea artesanal, predominando la agricultura y la

<sup>279</sup> *Ibidem*, pp. 378 y ss.

<sup>280</sup> MORA NEGRO Y GARROCHO, Juan Agustín de: *Huelva ilustrada. Breve Historia de la Antigua y Noble Villa de Huelva*. Imp. de Jerónimo de Castilla, Sevilla, 1762 (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999), p. 137.

<sup>281</sup> MADOZ, Pascual: *Op. cit.*, p. 96.

<sup>282</sup> También Braulio Santamaría refleja en su obra este aspecto de la provincia. SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 124-128.

ganadería:

“La agricultura y la ganadería son las dominantes en esta localidad, sin que por esto dejemos de citar el número de brazos que se ocupan en las relacionadas con la industria minera. Hay fábricas de aguardientes y licores, de almidón, de bebidas gaseosas, de conservas alimenticias, de curtidos, de harinas, de jabón, de tejas y ladrillos y de camas de hierro. Igualmente hay varios cafés, carnicerías, cosecheros de vinos, tratantes en carnes, encuadernadores, fotógrafos, tratantes en granos, impresores, libreros, almacenistas de maderas, panaderos, pintores, plateros, silleros, almacenistas de géneros ultramarinos, fondas, restaurants, pastelerías y posadas”<sup>283</sup>.

Por otra parte, es muy ilustrativa la queja de Amador de los Ríos sobre el escaso desarrollo de la industria en Huelva a lo largo del siglo XIX, defendiendo la idea del dormido espíritu de los onubenses. Define como desconsoladora la poca evolución de Huelva en el transcurso de casi treinta años, “sobre perder los astilleros, la de la pesquería ha aumentado sólo en una mitad”. A pesar de los datos que se recogen en la *Guía de Merelo y Casademunt* de 1888, donde se expresa que la industria había “alcanzado grandes adelantos”, realmente, en toda la provincia no existían más que “cinco fábricas de aserrar madera, 241 de vinos y aguardientes, 4 de fundición, 78 de tejas y ladrillos, 27 de salazón, 3 de hilados, 32 de metales, 2 batanes de paños, 20 alfarerías, 360 molinos harineros, 152 aceiteros, 84 tahonas, 13 fábricas de jabón, 14 de cal, 18 de cera, 5 de curtidos, 6 de gaseosas, una de guano, 2 de pólvora, 8 de yeso, una de toneles, una de calderas y una de gas[...]”<sup>284</sup>.

Como se puede deducir de lo que se analiza a continuación, el sector económico con más esperanzas de empuje a mediados del siglo XIX lo constituía el de la minería. Ya Madoz reseñaba en su obra la cantidad de denuncias de minas efectuadas en la provincia de Huelva entre 1844 y 1845<sup>285</sup>. Ciertamente, la desamortización fue el fenómeno que definió al siglo XIX, tanto la del suelo como la del subsuelo. En cuanto al suelo, el trabajo de Gamero y Parias<sup>286</sup> atribuye la movilidad de la propiedad agraria onubense a la compraventa de tierra libre más que a la puesta en circulación de las fincas desamortizadas. Con respecto al subsuelo, la liberalización progresiva en materia de legislación minera, con las leyes de 21 de abril de 1849 y 11 de julio de 1859<sup>287</sup>, unido a la demanda de materias primas en la Europa de la industrialización, preparó el terreno para la instalación de las compañías mineras extranjeras en el suelo onubense, colonizándolo<sup>288</sup>.

<sup>283</sup> RIERA Y SANS, Pablo: *Op. cit.*, pp. 534-535.

<sup>284</sup> AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo: *Huelva*. Imprenta Arte y Letras, Barcelona, 1891 (edición facsímil, El Albir, Barcelona, 1983), pp. 494-495.

<sup>285</sup> La evolución de los registros mineros en la provincia desde mediados del siglo XIX se estudia en FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *El empresariado minero...*

<sup>286</sup> GAMERO ROJAS, Mercedes y PARIAS SAINZ DE ROZAS, María: “Capitales sevillanos en el campo de Huelva. Dos siglos de compraventas de tierras según el testimonio de los protocolos notariales (1700-1900)”. *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, pp. 383-420.

<sup>287</sup> A partir de la promulgación de ambas leyes, estos recursos pasaban a ser de dominio público, aunque algunos criaderos permanecieron todavía algún tiempo adscritos a la Real Hacienda, caso de las minas de Riotinto. Finalmente, todos los resabios de regalismo se abortaron con la Revolución de 1868.

<sup>288</sup> El azufre constituyó un recurso -parejo al cobre- de gran importancia para el despegue industrial a fines del siglo XIX y sus grandes clientes fueron las fabricas de ácido sulfúrico, abonos



Fotografía 1.15.- Muelle embarcadero de la *Compañía de Río Tinto* (*La Ilustración Española y Americana*, 1875).

Según la cronología que manejamos, la primera empresa extranjera que se ubicó fue la *Tharsis Sulphur and Copper Company Limited*, que en 1871 ya había levantado un muelle en la zona portuaria, y en 1873 se asistió a la venta de las Reales Minas de Riotinto a un consorcio de financieros europeos, que transfirió su adquisición a la *Rio Tinto Company Limited*<sup>289</sup>. El ministro de Hacienda Laureano Figuerola, en marzo de 1870, expresaba la condiciones de las minas de Riotinto al solicitar al Parlamento que se aprobara su venta. Claramente, afirmaba que sus beneficios apenas llegaban a cubrir los gastos ocasionados desde hacía ya algunos años. Así, tras algunos intentos en el siglo XIX de extracción de mineral en Riotinto, la falta de iniciativa de la Administración estatal y las enormes necesidades de la Hacienda pública colocaron la explotación minera en manos extranjeras<sup>290</sup>. El resto de las minas del Andévalo: Sotiel Coronada, Herrerías, Cala... se explotaban, generalmente, por compañías filiales de las de *Tharsis* o *Rio Tinto*. Asimismo, las minas de Riotinto se adquirieron por la *Rio Tinto Company Limited* por 92.800.000 pesetas -3.850.000 libras-, de las que un 10% se abonó al contado -385.000 libras-, y el resto se costearía en nueve pagarés con vencimiento en iguales mensualidades<sup>291</sup>. Así

---

inorgánicos o superfosfatos, las refinerías de petróleo, la industria militar y de explosivos, la de papel, etc. Las fuentes suministradoras eran dos: el *brimstone* o azufre puro, cuya gran abastecedora hasta principios del siglo XX fue Sicilia y la pirita. El monopolio de la isla hizo que los industriales buscaran otros procedimientos para su obtención y lo encontraron al sur de la Península Ibérica a mediados del siglo XIX, primero en la mina de Santo Domingo, en Portugal y, después, en Tharsis y Riotinto. ARENAS POSADAS, Carlos: *Empresas, mercados, mina y mineros*. Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 53-54.

<sup>289</sup> Para mayor conocimiento del tema, véase FLORES CABALLERO, Manuel: *La venta de las minas de Riotinto*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1981.

<sup>290</sup> En la venta de las minas de Riotinto destacó la figura de Guillermo Sundheim junto con Doetsch, a través de la sociedad que formaron. Aprovecharon su conocimiento en el sector minero para involucrarse en las negociaciones de su privatización. En verdad, su estrategia fue doble: primero, convencer a las autoridades de la necesidad de vender las minas y, segundo, garantizar el que un gran grupo inversor europeo se interesara en su compra. PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*

<sup>291</sup> En la cifra de la venta no estaba incluida la tasación de la mina de *San Dionisio*, que se consideró sin valor y que después resultó ser la de mayor riqueza. TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Op. cit.*, 2000, p. 357.

describe David Avery la dificultad con la que llegó el primer plazo del capital con el que se pagaron las minas de Riotinto.

“Una mañana de febrero de 1873, en la estación de Austerlitz en París, se cargaba en un tren bajo el ojo vigilante de un callado escocés, una partida de cofres de madera recubiertos de metal. De esta forma comenzó un viaje secreto, cuidadosamente planeado, durante el cual las cajas fuertes fueron llevadas, unas veces por tren y otras en carros tirados por bueyes, por caminos secundarios de Francia y, a través de los Pirineos, hasta España. Su destino era Madrid, su taciturno guardián William Macfarlane, un empleado de la casa de banca Matheson and Company de Londres [...] El propósito del viaje era transportar este tesoro, sin ser detectado, a través de las líneas de las facciones en armas que se batían en la guerra civil, y entregarlo en manos de las muy necesitadas finanzas del gobierno de la nueva república española, a cambio de la escritura de venta de las renombradas minas de cobre de Río Tinto. Las monedas de oro de las cajas significaban el primer plazo [...]”<sup>292</sup>.

Sobre la riqueza minera en Huelva, Gonzalo y Tarín recoge la siguiente descripción a fines del siglo XIX:

“La provincia de Huelva constituye uno de los distritos mineros más importantes de España, puesto que comprende una de las regiones metalíferas más ricas y extensas de la Península ibérica. Desde tiempos bien remotos fueron conocidos y con avidez buscados los metales que sus sierras atesoran, á cuya explotación, sin duda alguna, es debido al extraordinario desarrollo comercial é industrial que ha adquirido en estos últimos años la provincia entera, y con especialidad su capital, que ha llegado á ocupar el cuarto lugar entre los principales puertos de la nación [...] los yacimientos de menas ricos en cobre, los de galenas pobres o argentíferas, los de óxidos de hierro, algunos de sulfuros de este mismo metal y los de antimonio, [...] los criaderos así constituidos se distinguen esencialmente por la alta ley de los minerales que contienen [...]. Hay otras dos clases de minerales, cuya mayor concentración se encuentra bastante definida en ciertos puntos de la parte central de la provincia, que es la que precisamente forma la verdadera zona minera [...]. Consisten estos minerales en óxidos de manganeso, y en piritas de hierro más ó menos mezclada de la de cobre y otras substancias, siendo el carácter esencial de estos últimos veneros su abundancia y la carencia casi absoluta en ellos de gangas pétreas, circunstancias que compensan sobradamente la alta ley de la otra clase de yacimientos cobrizos”<sup>293</sup>.

Si bien en opinión de Avery<sup>294</sup>, los éxitos de la *Río Tinto Company* tuvieron unos factores básicos, entre los que cabe diferenciar: la inyección de capitales, la aplicación de nuevas técnicas mineras y el avance de las comunicaciones; estudios posteriores en el terreno de la política han desvelado otras facetas, a las que ya se ha hecho alusión en este capítulo y que no debemos olvidar para comprender todo el entramado económico que se estudia en el comercio portuario. Se pueden resumir, según palabras textuales de Peña Guerrero, gran conocedora y especialista en estos temas:

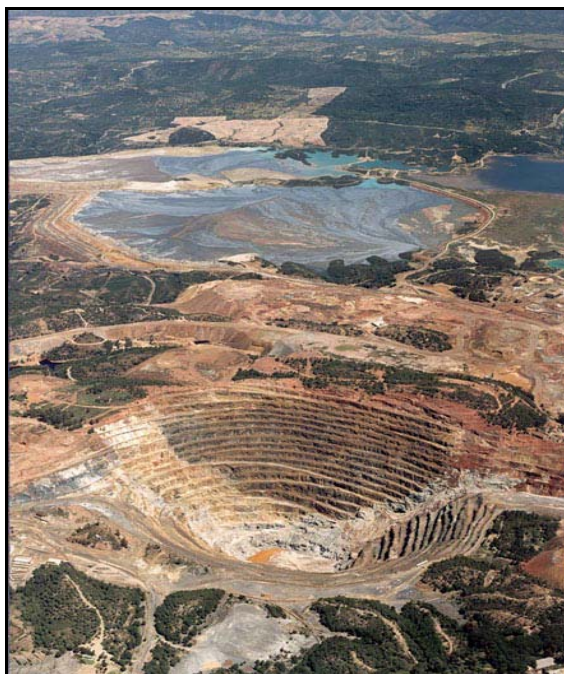
“[...] las excelentes relaciones que ésta [la Compañía] mantuvo con las altas esferas de la política nacional, generaron una corriente de factores intrínsecos recíprocos que le permitió, en algunas ocasiones, controlar la política fiscal del Gobierno, promover o deponer ministros

<sup>292</sup> AVERY, David: *Op. cit.*, p. 11.

<sup>293</sup> GONZALO Y TARÍN, Joaquín: *Descripción física, geológica y minera de la provincia de Huelva*, tomo II. Imprenta y fundición de Manuel Tello, Madrid, 1888, pp. 5-7.

<sup>294</sup> AVERY, David: *Op. cit.*, p. 162. Véase además, FLORES CABALLERO, Manuel: *La fiebre minera del XIX*. Diputación Provincial de Huelva. Huelva, 1983.

[...], obtener privilegios financieros a su medida, disponer a su antojo de las fuerzas de seguridad del Estado y ejercer un auténtico intervencionismo en la vida política de la provincia de Huelva, a través de sus representantes políticos oficiales y oficiosos.[...] la provincia de Huelva operó en todo momento, como su trampolín de cara a las altas cúpulas del poder”<sup>295</sup>.



Fotografía 1.16.- Corta Atalaya en Riotinto (A.P.H.)

En esta misma línea de argumentación, parece interesante profundizar en este aspecto de la enorme presión e influencia ejercida por la Compañía, dada la gran capacidad económica que demostró ante el Gobierno nacional y provincial. Por ello, destacaremos los beneficios y privilegios que solicitó, a principios del siglo XX, el director de la *Compañía de Río Tinto*, por su significativo tráfico, a cambio de permanecer en el Puerto de Huelva. La respuesta de la entidad no se hizo esperar a través del Dictamen de una Comisión de la Junta del Puerto. Las peticiones y soluciones fueron las siguientes:

1. Una parcela de terreno en la que se facilitaría la construcción de muelles para la Compañía. La Junta se comprometió, con la condición de que se respetara el trazado de las vías de comunicación proyectadas.
2. El dragado del fondo del río a una profundidad de ocho metros bajo el nivel de bajamar.
3. Colmatar con los materiales del dragado mencionado el terreno solicitado en el primer punto.
4. Una vez que terminaran las obras acometidas en estas fechas, la Junta no seguiría construyendo muelles para facilitar a los exportadores su actividad, aunque sí continuaría con las obras de conservación. El organismo portuario respondió que no podía emplear los fondos comunes en interés de una entidad, en particular.
5. Representación en la Junta con dos vocales, pero eso era inviable al no estar recogido en el Reglamento de organización de la Junta, aunque prometió gestionar

<sup>295</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva...*, p. 103.



la petición.

6. Impedir el uso del terreno, sin consentimiento de la Compañía, situado entre el estero de Cien Ramos y el muelle de la Compañía.
7. Poner a disposición de la Compañía dos embarcaderos en el nuevo muelle, con preferencia a otras empresas y con tasas acordadas. Aunque dejó claro que no eran posible tales distinciones, la Junta facilitaría el tráfico de minerales e instalaría un depósito en exclusiva para la institución minera, a la vez que las vías y el material móvil necesarios. Con respecto a la tarifa especial, sólo estaba de acuerdo en no elevar la existente y reducirla a los límites que marcara el precio de coste.
8. Precios ajustados de los cánones hasta 1913, a lo que se comprometía la Junta, junto con reducciones sucesivas, sólo si las condiciones económicas se mantenían o mejoraban<sup>296</sup>.

En consecuencia, todo lo anterior ratifica el poder fáctico de la *Compañía de Riotinto* a nivel provincial<sup>297</sup>, pero también nacional, pues la importante entidad portuaria, a pesar de que desarrollaba su actividad económica en Huelva, dependía directamente del Estado. De tal envergadura resultaba la fortaleza económica de las grandes compañías mineras que, en el último tercio del siglo XIX, se exportaron masivamente piritas a Inglaterra, Alemania y otros países de Europa e, incluso, se cruzó el Atlántico. Estados Unidos llegó a ser la primera nación consumidora de las piritas de Riotinto entre 1905 y 1913, que se utilizaron para extraer, en un principio, el cobre puro y después el azufre para fabricar ácido sulfúrico. Entrado el siglo XX, la autosuficiencia forzada que tuvieron que llevar a cabo a consecuencia de la Primera Guerra Mundial países como Alemania o Estados Unidos, importantes clientes de la provincia, hizo que terminara la fortuna para la minería onubense y se iniciara una caída irreversible. Así, a partir de 1911, las dos empresas más potentes de la zona, la *Rio Tinto Company Limited* y la *Tharsis Sulphur and Copper Company*, firmaron un acuerdo hasta 1921, año en que se nivelarían las ventas repartiéndose los clientes, pero la huelga de 1920 las hizo entrar en una lucha de precios que las perjudicó. Poco después, en 1923 se fundó en Londres la *Pyrites Producers Association*, con la finalidad de repartirse el mercado de piritas mientras el consumo no pasase de un límite, 3.170.000 toneladas; por lo que, a pesar de la caída del precio del cobre hubo ganancias, pero los niveles de 1911 no se recuperaron hasta 1924<sup>298</sup>.

Posteriormente, la depresión de 1929, aunque, a juicio de Ferrero Blanco<sup>299</sup>, no afectó a la economía en gran medida, sí hizo que la aportación de la minería a la producción industrial bajase desde un índice de 10,4 en 1929 hasta el 5,9 en 1932. Esto demuestra, claramente, que la crisis internacional tuvo efectos en la minería española, igual que en el resto de los proveedores mundiales de materias primas, en general. Ya en 1928,

<sup>296</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-3-1908, libro 30 y A.C.C.I.N. *Memoria 1908 presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 31 de enero de 1909*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 12-15, leg. 31.

<sup>297</sup> En este punto, son concluyentes las cifras que se pueden consultar en A.F.R.T. *Estadística de Extracción y distribución de minerales*, 1874-1930, libros 932-964.

<sup>298</sup> PINEDO VARA, Isidro: *Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*. Summa, Madrid, 1963, pp. 58 y ss.

<sup>299</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Huelva se abre al mundo: la minería y el puerto (1853-1997)”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 137-139.



la Cámara<sup>300</sup> afirmaba que los negocios en la provincia de Huelva no podían estimarse florecientes ni brillantes. El estado de la minería era angustioso, con bastantes minas paralizadas, influyendo, en gran medida, la competencia del azufre americano, el pequeño margen de utilidad que dejaba la cotización de estos minerales y los numerosos gravámenes que soportaba la minería –entre los que se mencionaba el alto coste de los embarques por los impuestos de la Junta de Obras-. Sólo *Río Tinto* y *Tharsis* se defendían por ser unos negocios grandes y por la ventaja del primero de vender el cobre como subproducto de sus inmensos yacimientos.

A continuación, se dedicarán unas líneas a los efectos negativos producidos por la mayor compañía minera existente en Huelva. Ante todo, a juicio de Ferrero Blanco, creó, a escala local y nacional, un enorme malestar en la cuenca minera de Huelva, tanto por los métodos de beneficio del mineral –de los que hablaremos más adelante–, como por las relaciones laborales, modelo de lo que estaba desarrollando en el mundo el colonialismo moderno: inversión de capitales en países subdesarrollados sin limitación en su forma o explotación y amparados por una legislación que les era totalmente favorables, ocupando Riotinto un lugar en los contactos económicos de España y Gran Bretaña que se puede tachar de tercermundista. Además, en esa línea de avanzar sin detenerse ante nada, llegó a comprar a toda clase de técnicos que legitimaran sus actuaciones. Asimismo, hubo una clara manifestación de rivalidad de los caciques hacia la compañía desde que llegó y comenzó a disputarle su terreno, siempre con un gran apoyo del Gobierno<sup>301</sup>.

En este sentido, es interesante reflejar las conclusiones a las que llega Tedde de Lorca en su obra<sup>302</sup> referentes a los escasos réditos en España de la minería en manos extranjeras, pero que constituye una crítica más suavizada que la anterior. El autor admite que se ha discutido ampliamente la inversión extranjera en la minería española y, sobre todo, en la andaluza, llegándose a calificar de colonialismo económico, basándose en dos ideas muy claras: en primer lugar, por la salida de la economía nacional y regional de una parte del valor de mercado de los productos minerales –sin olvidar los dividendos percibidos por los accionistas–; así, en 1923 un 50% de la riqueza minera española estaba en manos de extranjeros. En segundo lugar, porque el mineral exportado suponía la venta de un producto de muy bajo valor añadido, puesto que se elaboraba fuera del país por etapas, aunque no siempre resultó así, sino que se produjo sobre todo en el cobre de la provincia de Huelva, que en 1914 significaba el 66% de la producción mundial. En 1896, la *Compañía de Tharsis* –con más del 18% de interés sobre el capital– poseía maquinaria y talleres en España por valor de 90.495 libras, mientras que en Gran Bretaña suponía 122.723, lo que demuestra, a las claras, la teoría de transformación del producto en el exterior<sup>303</sup>. Ahora bien, para Tedde, las críticas recibidas por el sector minero referente a la

<sup>300</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928, redactada en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 65 del Reglamento general del 14 de marzo de 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1930, pp. 37-41, leg. 32.

<sup>301</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Capitalismo minero...*, pp. 190-191.

<sup>302</sup> TEDDE DE LORCA, Pedro: “Sobre los orígenes históricos del subdesarrollo andaluz: algunas hipótesis”. En VV.AA.: *La modernización económica de España 1830-1930*. Alianza Editorial, Madrid, 1991, pp. 312-313.

<sup>303</sup> Al hilo de lo mencionado, es interesante poner otro ejemplo de minería de la que sí se supo sacar beneficio en la propia nación, y es el caso del hierro de Vizcaya, a la que ya nos hemos referido. A pesar de que hoy en día se discute sobre el papel financiador de este mineral en la industria vizcaína, no cabe duda de que hubo unos beneficios económicos fuertes en Vizcaya,

penetración de capital extranjero han de sopesarse con factores positivos, ya que parte del capital invertido en esta parcela en 1913, 50%, era español, aunque no cabe ninguna duda de que las empresas más rentables no estarían en mano de los capitalistas nacionales. Por otra parte, la balanza de pagos se favoreció enormemente del desarrollo minero, tanto la balanza de capitales como la comercial. Finalmente, la minería estimuló la actividad de mercado y la economía monetaria de Andalucía; así, parte del valor de los minerales exportados se quedaba en el país, mientras que la demanda de trabajo del sector minero debió elevar los salarios.

Otra opinión interesante, a propósito de este tema que se valora, es la de Prados de la Escosura<sup>304</sup>, que considera que el ferrocarril y la minería conformaron los grupos en los que tuvo mayor fuerza la inversión del capital internacional. Asimismo, las investigaciones reciente de Anes, Tedde de Lorca y Gómez Mendoza han demostrado, claramente, que el factor determinante en el progreso del ferrocarril español lo constituyó la demanda interna. A pesar de todo, las perspectivas existentes en el país de cara a la exportación tuvieron una clara influencia a la hora de invertir los financieros extranjeros. Ya Jordi Nadal lo deja claro en sus trabajos cuando asevera que la línea férrea, desde su origen, estuvo pensada como un trascendental elemento de colonización y explotación. Ahora bien, la demanda externa en minería resultó determinante para la inversión de los extranjeros y este estímulo externo atrajo capitales foráneos hasta la agricultura exportadora, caso claro del vino. Partiendo de estas premisas, para Ferrero Blanco, aunque no se puede cuantificar lo que supuso la contribución extranjera, sí es fácil concluir que representó una importante partida en la gestación de capitales en España durante la segunda mitad del siglo XIX<sup>305</sup>. En esta misma línea, Gómez Mendoza concluye de sus trabajos que la inversión extranjera fue ventajosa en la medida que ayudó a España a aprender técnicas y conocer tecnologías, equilibrar la balanza de pagos y permitir importar técnicas y manufacturas imprescindibles. Sin inversiones extranjeras no se hubiera desarrollado España como lo hizo y tampoco hubiera existido el fuerte avance de la minería. En cambio, hay que admitir que la inversión de capital extranjero en deuda pública sí fue menos favorable. Probablemente, en este aspecto sí cabe afirmar el derroche de recursos, si bien no a consecuencia del ahorro extranjero, sino de quien recibía el capital, o sea los gobernantes. Éstos lo emplearon en sangrientas guerras civiles en vez de en la modernización de la sociedad española. En definitiva, el capital foráneo fue positivo para el transporte y la industria, pero negativo para el Gobierno<sup>306</sup>.

Por último queremos reflejar la opinión de otro autor, Coll Martín<sup>307</sup>, que ve en el

---

fruto de su papel jugado como abastecedora de materias primas a los países europeos industrializados, que, en nada, es comparable con lo que ocurrió en Huelva. En aquella, la actividad extractiva minera fue un fenómeno coyuntural, cuyo efecto de arrastre, unido al auge de la siderurgia, permitió un desarrollo armonizado de numerosos sectores de la economía, que protagonizaron en la primera década del siglo XX la consolidación del progreso industrial vizcaíno.

<sup>304</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: "El comercio exterior y la economía española durante el siglo XIX". En VV.AA.: *La modernización económica de España 1830-1930*. Alianza Editorial, Madrid, 1991, p. 169.

<sup>305</sup> Sobre la importancia de la participación extranjera en la minería onubense, véase FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, pp. 415 y ss.

<sup>306</sup> GÓMEZ MENDOZA, Antonio: "Los sectores de inversión..."

<sup>307</sup> COLL MARTÍN, Sebastián: "Las empresas mineras del sudoeste español, 1850-1914". En

factor trabajo casi el único provecho: en 1900 se dedicaban a la minería y metalurgia del cobre en la provincia de Huelva unas doce mil personas y en 1914 más de veinte mil -6% de la población total de la provincia y 20% de la población activa-. Asimismo, este sector en Huelva contrasta con otros tipos de minería, sobre todo la del hierro en el País Vasco, en el que la participación del capital local en las grandes empresas extractoras estuvo en la base del desarrollo posterior de la siderurgia y la banca vascongadas.

De todo lo expuesto hasta el momento en referencia a la minería, puede concluirse que entre los sectores más dinámicos de la economía española a fines de siglo contaba con la minería, sobre todo la dirigida a la exportación. La escasez de demanda interior unida a la de capital y de conocimientos técnicos fue la causa de que la riqueza mineral de subsuelo español permaneciera subexplotada durante la mayor parte del siglo XIX, salvo el plomo y el mercurio de beneficio relativamente sencillo. Hubo que esperar hasta finales del siglo, prácticamente, para que la iniciativa de los empresarios extranjeros desarrollaran, adecuadamente, el potencial del subsuelo español. En este sentido, Ferrero Blanco se muestra contundente en sus análisis cuando afirma que si la minería onubense, y la mayor parte de la española, hubiera sido dependiente de la demanda interior, no habría avanzado como lo hizo<sup>308</sup>. Por otra parte, hay investigadores, caso de Jordi Nadal o Sánchez Albornoz, que piensan que la exportación masiva de mineral constituyó un expolio y un derroche de recursos no renovables; pero también hay otros autores, como Leandro Prados o Gabriel Tortella, que piensan que esta exportación resultó lucrativa para la economía española puesto que la demanda interna nunca hubiese sido suficiente para estimular la producción, y la exportación de minerales se necesitaba para equilibrar una balanza comercial fuertemente deficitaria<sup>309</sup>.

En otro orden de cosas, dada la importancia de la pesca onubense, creemos que dentro de un apartado dedicado a la economía hay que detenerse en este sector<sup>310</sup>. Huelva ha sido durante siglos una ciudad que ha vivido, fundamentalmente, de esta actividad, aunque se ha tratado de una pesca sobre todo artesanal. Ya Agustín Mora<sup>311</sup> lleva a cabo una semblanza de la Huelva de 1700 en su obra, despuntando el lugar de venta, La Calzada, como una zona no sólo comercial, sino además muy visitada por curiosos y “playeros” que se acercaban a conocerla:

“A la verdad, sola la Calzada de Huelva es sitio de la mayor diversión. Da salida de ésta la Ría un espacioso Arco, sobre el que está fundada una Capilla de nuestra Señora de la Estrella, que arruinó el Terremoto del día primero de Noviembre de 1755. Y tenía dos Balcones, uno que miraba a la Playa, y otro á la Calzada, ambos de la mayor diversión, así para ver las Embarcaciones, y aun el Pescado, que traían, como para verlo vender amontonado. El concurso de gente, y Playeros es grande: cercan el partido, y se empieza á pregonar, descendiendo del numero mayor á el menor. En llegando a el que acomoda á el Comprador, da este un tocido, y con el pie á el Pescado, con que queda por suyo, y se apunta el remate,

VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983, p. 428.

<sup>308</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *El empresariado minero...*, pp. 405-406.

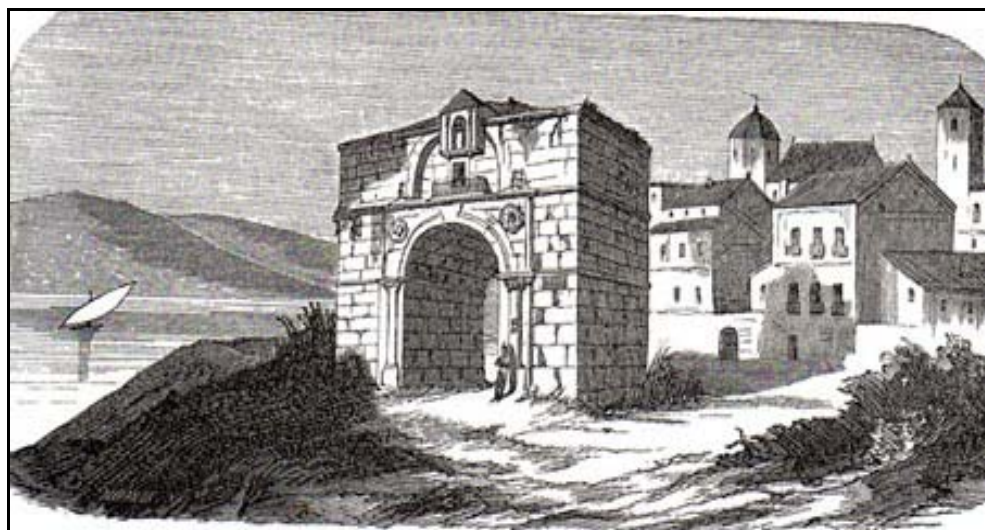
<sup>309</sup> TORTELLA CASARES, Gabriel: “La economía española...”, pp. 141 y ss.

<sup>310</sup> Sobre los antecedentes de la pesca en Huelva, véase un interesante trabajo que incide no sólo en la producción y el tráfico de este sector, sino también en las artes pesqueras y en la construcción naval. GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: “Las actividades pesqueras del Puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX)”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 73-86.

<sup>311</sup> MORA NEGRO Y GARROCHO, Juan Agustín de: *Op. cit.*, pp. 50-51.

para la carga de los Derechos”.

Ya desde la época colombina, el Puerto no estaba situado al terminar la calle de su mismo nombre, sino más al sur, al final de la nueva calle de La Calzada, actual calle Marina, trazada en siglo XV como verdadera arteria económica de la población y de fácil acceso; mientras que la zona de la calle Puerto se denominó con el tiempo del Puerto Viejo. La Calzada<sup>312</sup> se emplazaba entre dos marismas, por lo que en marea alta estaba entre dos aguas, destacando como insignia de la entrada a la ría y símbolo visual del Puerto el Arco de la Estrella<sup>313</sup>.



**Fotografía 1.17.- Arco de la Estrella (Grabado aparecido en 1866 en CLIMENT, Manuel: *Crónica de la provincia de Huelva...*)<sup>314</sup>.**

Amador de los Ríos<sup>315</sup>, un siglo después, ofrece otra estampa típica de la época referente a la llegada de los pescadores al Puerto con el producto de su trabajo:

“[...] el muelle para el pescado, en el cual no deja de ser ciertamente animado el espectáculo que se ofrece, en el momento en que á él llegan, impulsadas por la brisa, las faluchas, los quechemarines y las demás embarcaciones destinadas á la industria de la pesquería, recogiendo sus largas velas blancas, y preparándose á atracar, con el fruto alcanzado durante largas horas de trabajo. Allí, por los andenes colocados á los lados de la vía férrea, acude la muchedumbre á proveerse del famoso pescado de Huelva, y regocija el movido cuadro que á la hora del crepúsculo presentan en grupos distintos, los pescadores recogiendo afanosamente sobre la cubierta de sus barcos en pequeños cestos de caña los pescados, para colocar después aquellos sobre una tabla y sacarlos al andén de esta manera, y los compradores y los curiosos que se oprimen y se aprietan por lo estrecho del sitio, ó

<sup>312</sup> Para conocer la evolución de este importante núcleo urbano, de enorme relación con el Puerto, véase DÍAZ HIERRO, Diego: *Historia de las calles y plazas de Huelva*, vol. 1. Imprenta Colón, Huelva, 1983, pp. 87-103.

<sup>313</sup> GONZÁLEZ CRUZ, David y LARA RÓDENAS, Manuel José: “Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: el puerto, las rutas y los negocios del mar”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 65-66.

<sup>314</sup> CLIMENT, Manuel: *Crónica de la provincia de Huelva*. Aquiles Ronchi, Madrid, 1866 (edición facsímil, *La Voz de Huelva*, Huelva, 1999).

<sup>315</sup> AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo: *Huelva...*, pp. 490-491.



haciendo demandas y ofrecimientos, ó contemplando sin otro interés y sin otro propósito que el de pasear, el resultado de la pesca en aquel día. Es evidente que la mejor y mayor parte de ésta corresponde á la exportación, y a las veces suele ocurrir que en Huelva se carezca de pescado fresco; pero esto sucede en contadas ocasiones, aunque las líneas de Sevilla y Zafra respectivamente sean las que alcancen con efecto mayor lote en el reparto”.

A finales del siglo XIX, “en las costas hay pescado de todas clases, y se preparan con perfección salazones, dedicándose con especialidad a la pesca de atún, bonito, sardina, corbina [sic], merluza ó pescada”<sup>316</sup>. Al analizar la evolución de la pesca en Huelva, todos los autores estudiados concluyen que la captura del atún fue una de las prácticas más antiguas de la zona, por ser el paso natural de esta especie. La almadraba clásica estaba conformada por un enorme laberinto de redes anclado a cierta distancia, por donde se presuponía que iban a pasar los atunes. Según los estudios de Forneau<sup>317</sup>, parece ser que en Isla Cristina y en Ayamonte se instalaron las primeras almadrabas de la costa sur española. Aunque era frecuente pescar atunes de 300 o más kilos, el peso medio de las capturas se situaba entre 125 y 150 kilos. A principios del siglo XIX, las almadrabas de la costa llegaban a capturar entre 20.000 y 25.000 atunes al año<sup>318</sup>, normalmente, lo que representa una cifra nada desdeñable. Pero este tipo de pesca necesitaba enormes capitales, por lo que resultaba desde el principio un arte privilegio de los nobles adinerados: algunas las recibieron los condes de Niebla del rey don Sancho, y luego pasaron al ducado de Medina Sidonia, que las conservó durante más de cinco siglos. Este privilegio se abolió a principios del siglo XIX, lo que dio lugar a su decadencia, a juicio del padre Mirabent, al colocarse unidades demasiado pequeñas que no cubrían los gastos. Sin duda, a fines de siglo XIX, las almadrabas estaban en fase de declive, pero se revitalizaron por el auge de la industria conservera y la facilidad de entrar en otros mercados -no sólo con la sardina-. En efecto, si en 1898 en la costa de Huelva había tres almadrabas caladas, en 1905 existían ocho, con el consiguiente aumento en los puestos de trabajo, al exigir este arte un gran número de marineros.

En general, existía una insuficiencia de capitales privados para la explotación de las almadrabas, unido a una escasez de técnicos en la materia. Por todo ello, Primo de Rivera concedió el monopolio de esta pesca en la costa de Huelva y Cádiz al Consorcio Nacional Almadrabetario<sup>319</sup>, recibiendo el Estado 25 millones de pesetas y una anticipación de los beneficios. El aludido consorcio se estableció el 20 de marzo de 1928 entre el Estado y los almadrabetarios de las provincias marítimas de Huelva, Sevilla, Cádiz y Algeciras, constituidos en Sindicato Nacional Almadrabetario, con el objetivo de explotar la pesca del atún y toda clase de pescas con artes fijos en el Golfo de Cádiz. Dicha explotación se refería, íntegramente, a la pesca, el transporte, la industrialización y la comercialización. El consorcio, obligatorio durante veinte años y prorrogable hasta cincuenta, tenía la facultad

<sup>316</sup> RODRÍGUEZ, Emilio José: *Geografía estadística de la provincia de Huelva*. Huelva, 1895 (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1997).

<sup>317</sup> FOURNEAU, Francis: *La provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1983.

<sup>318</sup> MIRABENT Y SOLER, J.: *Memoria sobre las pescas que se cultivan en las costas meridionales de España desde el Cabo de San Vicente hasta el Estrecho de Gibraltar*. Huelva, 1850, p. 12.

<sup>319</sup> Conjunto de empresas que monopolizaron las pesquerías y conservas del atún hasta bien avanzado el siglo XX. Esta concentración favoreció a los conserveros más poderosos frente a las pequeñas compañías, que perdían el control en los precios pues tenían que vender en los muelles de las industrias del Consorcio. Todo ello trajo al final conflictos. FOURNEAU, Francis: *Op. cit.*, p. 121.

de limitar el número de almadrabas, así como de situarlas en los lugares que creyera conveniente, lo que suponía un gran adelanto con respecto a los reglamentos anteriores<sup>320</sup>.

Por otro lado, la pesca de la sardina hacía más de dos siglos que había sido la actividad más significativa de este litoral. Junto a la pesca artesanal, también existía otra industrial, conocida en la zona como arte tarrafa; sin embargo, la pesca a gran escala de la sardina data de principios del siglo XVIII, según el padre Mirabent. Hacia 1720 llegaron a la costa ayamontina los primeros pescadores catalanes, durante los meses de julio y agosto. Pescaban a diario miles de sardinas, que salaban y prensaban en pequeñas barricas, emplazadas en la misma playa, antes de repartirlas, y volvían cada año. Quizás los pescadores locales, siguiendo el ejemplo, comenzaron a capturar la sardina con barcos cada vez mayores o jábegas. Sin embargo, los catalanes fueron durante largo tiempo los industriales de la sardina, pero pronto se convirtió en la actividad principal del sector. En el Catastro del Marqués de la Ensenada se recoge que la mitad del tonelaje de la flota pesquera de la zona se destinaba a este menester, por lo que emplearía gran parte de los 400 marineros registrados oficialmente.

En Galicia y el Cantábrico se propagó el arte de cerco de jareta para la pesca de la sardina y boquerón, mientras que en Andalucía Occidental el de la tarrafa, ya mencionado, parecido al anterior, pero de mayores dimensiones, por lo que el coste era más elevado que el del primero y el acceso a la propiedad estaba más al alcance de empresas con recursos económicos que de pescadores artesanales. A pesar de todo, la capacidad de difusión existente en las pesquerías españolas, unido a las migraciones entre el norte y el sur y viceversa, permitió la comunicación de conocimientos e intereses. La llegada del desarrollo industrial a la pesca y, en concreto, a la sardina, fue más temprana en la cornisa cantábrica y Galicia que en la zona suratlántica. En 1887 se encuentra en Huelva el galeón procedente de Galicia, en 1889 el arte de tarrafa y el primer galeón a vapor en 1905, tanto a vela como movido por hélice, el cual requería un conjunto de embarcaciones auxiliares, denominadas galeoncillos, faluchos y botes que apoyaban la faena pesquera.

A pesar de que el capital de explotación necesario para la utilización del arte de tarrafa, como se ha aludido, tenía que ser alto, y por ello sólo acometido por empresas de gran nivel de capitalización, éstas se dieron en Ayamonte en la segunda mitad del siglo XIX, y alcanzaron su cénit, con algún retraso, a fines de la Primera Guerra Mundial<sup>321</sup>. En verdad, la Gran Guerra posibilitó la transformación cualitativa que la industria conservera necesitaba, afectando no sólo a la región suratlántica, sino también a Galicia, que si bien sufrió el conflicto más que el sur, al terminar el enfrentamiento regresó a su punto de partida y consolidó su posición como potencia conservera. En este sentido, las técnicas evolucionaron lentamente, industrializándose y desembocando en la concentración de la pesca e industrias derivas en manos de sociedades capitalistas cada vez mayores, que trajeron consigo la especialización y el desarrollo económico de los dos puertos en donde se hallaban aglutinadas: Isla Cristina y Ayamonte. El apogeo de esta actividad significó, incluso, el lujo en los barcos, pero hubo un gran olvido, el que se trataba de una actividad ligada a una especie migratoria y que la prosperidad se debía, en parte, a la coyuntura nacional.

<sup>320</sup> RUIZ ACEVEDO, Juan Manuel: *La almadraza de Nueva Umbría (El Rompido)*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2005, pp. 33-35.

<sup>321</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, José Antonio: *Op. cit.*, pp. 106-107.



Tal como se desprende de las fuentes consultadas, el período de bonanza a raíz de la guerra terminó en los años treinta, una vez que la crisis de 1929 obligó a los países europeos a que, prácticamente, dejaran de importar los productos conserveros españoles; todo ello unido a que la sardina se retiró de las costas onubenses hacia aguas marroquíes, porque las condiciones de las aguas cambiaron, encareciéndose los costes de explotación de los buques -los vapores de tarrafa, no rentables, se vendieron a armadores portugueses-. En el fondo del problema se hallaban los abusos de la pesca ilegal de sardinas pequeñas por pescadores artesanales y la destrucción de la riqueza pesquera a causa del avance del arrastre industrial. Con tales características, la rentabilidad de las tarrafas llegó a ser deficitaria. También destaca en estos años las prohibiciones de 1928 y 1929 referentes a la pesca de la sardina y al empleo del arte de jábega, por el sobreesfuerzo pesquero llevado a cabo<sup>322</sup>. Además, desde 1927 se obligó a consumir carbón nacional en la pesca de bajura, mientras que en la de altura se permitía el uso de hasta un 80% de carbón extranjero, pues la diferencia de precio era notable<sup>323</sup>.

Realmente, la moderna flota pesquera onubense se remonta a los años finales del siglo XIX<sup>324</sup>, cuando Guillermo Sundheim compró las primeras embarcaciones a vapor<sup>325</sup>, provistas de arte de arrastre con toda seguridad, porque su uso estaba generalizado, utilizándola incluso marineros locales con embarcaciones a vela. Los nuevos barcos produjeron en la comunidad de pescadores un hondo temor a que se ahuyentaran los bancos de peces abundantes en la zona. No obstante, poco a poco, aceptaron la situación, pues la experiencia les demostró que las innovaciones no eran negativas, sino, muy al contrario, traían progreso y, así, se adquirieron nuevos vapores que se conocieron como “parejas inglesas”, quizás porque iban provistas del arte de arrastre llamado *trawl*. Como se desprende de lo referido, a finales del siglo XIX se inició un firme auge en la pesca, que trajo consigo una nueva era en las actividades marinerías, pasándose de la pesca de bajura a la pesca de altura. El pescado alcanzó en el Puerto un gran volumen de entrada, que propició en 1893 la construcción de una lonja en la zona del Dique<sup>326</sup>, de la que nos ocuparemos en otro apartado de este mismo capítulo. Concretamente para 1910, la *Memoria de la Cámara* proporciona la cifra de tres “parejas inglesas”, convirtiéndose estos trabajadores del mar en protagonistas y pioneros del nuevo arte de pesca, o sea, de la moderna actividad pesquera onubense. Posteriormente, conforme avanzaba el siglo XX, los barcos a remos y los veleros se sustituyeron por los de vapor, llegando en 1926 a representar en número más de 40<sup>327</sup>. El Puerto de Huelva adquirió una gran importancia en el sector pesquero, convirtiéndose en foco de atracción para armadores y marineros de

<sup>322</sup> A juicio de Fourneau, causante de la desaparición de la sardina, ya muy criticado en el siglo XIX por Mirabent y Madoz.

<sup>323</sup> RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, José Antonio: *Op. cit.*, pp. 109-110. También en la prensa local se recoge la preocupación ante cualquier disposición que pudiera obligar a consumir carbón, pues sería causa de la ruina total. *La Provincia*, 23-6-1927.

<sup>324</sup> MONTERO ESCALERA, Francisco: *Aires de Bacuta. Historia de la Huelva del mar. Relatos pintorescos de un pasado, ya en el acervo, de la vieja Onuba*. Huelva, 1955.

<sup>325</sup> *Onuba y Atlántico*..

<sup>326</sup> FLORES CABALLERO, Manuel: “El desenlace de la economía onubense”. En FERNÁNDEZ JURADO, Jesús (dir.): *Huelva y su provincia*. Tartessos, Cádiz, 1986, p. 285.

<sup>327</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1926...*, p. 75, leg. 32. Se puede encontrar un interesante cuadro de la flota pesquera onubense en la época, en el que se recoge el nombre del armador, del vapor y de la clase de pesca a la que se dedica en A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928...*, pp. 89-90, leg. 32.

otras regiones de España<sup>328</sup>.

Fundamentalmente, la pesca onubense era comercial, con gran movimiento exportador. Es interesante la información recogida por Miñano a principios del siglo XIX: “hay tres compañías que llaman andanas para llevar el pescado fresco a Sevilla a medio porte, cada una consta de 12 mulos. Provee en gran parte a la ciudad de Sevilla, a todos los pueblos del Condado y Jarafe y parte de la sierra de Andévalo”<sup>329</sup>. Otro dato lo recoge Madoz, que indica que se exportaban salazones, aunque no pescado fresco. Pero, con respecto a la industria conservera, en Huelva no ha existido nunca verdaderamente, como en Isla Cristina y Ayamonte, a excepción de la de Torre Arenillas<sup>330</sup> y alguna otra dedicada a salazones que ya hoy no encontramos. Casi todo el pescado que entraba en Huelva se consumía fresco en la propia localidad o en otras cercanas, y algunas cantidades de crustáceos se vendían cocidos y envasados. A juicio de Sancha Blanco, la falta de espíritu conservero constituía un mal endémico en el mundo pesquero onubense<sup>331</sup>.

Ahora bien, en lo referente a la evolución de las industrias derivadas de la pesca, despuntaban las industrias de salazón y conservas, que tuvieron un gran un gran peso específico, sobre todo a comienzos del siglo XX, para el desarrollo económico de Ayamonte e Isla Cristina, aunque, actualmente, estén en decadencia<sup>332</sup>. A finales del siglo XIX se firmaron importantes tratados comerciales con países europeos para potenciar esta industria; así, el Tratado Italo-hispano se prorroga, afirmando la Cámara que los pueblos de Ayamonte e Isla Cristina se conocían desde tiempo inmemorial por la trascendencia de sus pesquerías y fábricas de salazones, ocupando a gran cantidad de familias. Asimismo, al gran movimiento que significaban las pesquerías y prensados se sumó el nuevo ramo del atún en conserva para su exportación a Italia. Con respecto al otro Tratado significativo en estos años, el de Portugal, al ser sometido a la aprobación de las Cortes, la Cámara, siempre mediadora con los intereses del comercio provincial, pidió la modificación de las bases, pues perjudicaban al país, al conceder franquicias de derechos a varios productos del vecino reino, tales como maderas ordinarias, salazones y otros, por la competencia que se produciría con las provincias limítrofes<sup>333</sup>.

Efectivamente, de los textos consultados se deduce el enfrentamiento de ambas poblaciones por la importancia de la industria, aunque al final llegaran a un acuerdo. La cantidad de problemas que surgió resultó ineludible y hubo numerosas huelgas en 1913-

<sup>328</sup> SANCHÁ BLANCO, Manuel: *La actividad pesquera del Puerto de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1975, pp. 58-59.

<sup>329</sup> MIÑANO, Sebastián de: *Diccionario geográfico estadístico de España y Portugal*, tomo V, Madrid, 1826, p. 25.

<sup>330</sup> La fábrica de Torre Arenillas pertenecía desde su fundación a la firma Tejero y Cía. S.R.C. Se ha dedicado tradicionalmente a la conserva de sardina, caballa, atún, gamba, berberecho y mejillón.

<sup>331</sup> Los cocederos de gambas, langostinos, morunos y cigalas eran numerosos, dedicándose casi un tercio de los remitentes de marisco a esta actividad.

<sup>332</sup> En realidad, se remontan a la más alta antigüedad, concretamente la del atún, mientras que las conservas se desarrollaron a partir de 1905 con las sardinas, que conocieron su apogeo entre 1914 y 1922, con ciento de fábricas concentradas casi todas en Ayamonte e Isla Cristina. Mientras Ayamonte ha destacado por el desarrollo de las industrias conserveras, Isla Cristina llegaba a ser la capital de las salazones. Era fácil para la primera aprovisionarse de pescado fresco en Portugal, prácticamente sin pagar derechos.

<sup>333</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 29 de julio de 1894*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1894, pp. 8-9, leg. 31.

1914, 1920-1921 y 1929-1931. El movimiento huelguístico tenía enorme incidencia por las grandes pérdidas que suponía la inexistencia de cámaras frigoríficas. En momentos de prosperidad, los conflictos acababan para surgir, nuevamente, con las crisis; exactamente, en 1920 fueron de gran envergadura por el cierre de mercados durante la guerra, lo que provocó, a su vez, la devaluación de la moneda e impidió continuar los intercambios con España. Así se vio favorecida Portugal que, antes de la guerra, exportaba poco por la escasa calidad de sus productos, al utilizar aceite mal refinado. Pero las exigencias de los clientes le obligó a emplear aceite de oliva, que compraba en Andalucía, y a contratar técnicos ayamontinos y de Isla Cristina. El punto álgido de la crisis se situó entre 1929 y 1932<sup>334</sup>. La Cámara hacía alusión en 1927 a los grandes problemas del sector pesquero desde hacía tiempo: en este año se dice que, aparte de la escasez de pesca apresada en Ayamonte e Isla Cristina, disposiciones del poder público decretando el consumo obligatorio de carbón nacional para flotas pesqueras y otras relacionadas con la jornada de trabajo en los buques habían agravado aún más las dificultades<sup>335</sup>.

Llegados a este punto, no se debe olvidar que también otras industrias ligadas directamente a la pesca corrieron la misma suerte, entrando en declive: salinas, astilleros, embalajes para transporte y expedición de pescado<sup>336</sup> -los talleres de construcción de envases de madera alcanzaron su máximo esplendor cuando las sardinas se salaban y se vendían en barricadas-. Ciertamente, se constata el uso de la sal desde tiempos muy remotos para conservar el pescado, concretamente desde el primer milenio antes de Cristo. Durante mucho tiempo, la salazón constituía el único método conocido para este menester. El Catastro de la Ensenada habla de que la mayor cantidad de salinas estaba en la zona de Ayamonte, ascendiendo a 7, luego en el litoral de Almonte con 4 y en Huelva con 3. A pesar de todo, la evolución de esta industria no ha resultado todo lo positiva que se esperaba por los elevados costes de explotación. En Huelva, con buenas condiciones naturales para la existencia de salinas, éstas han funcionado desde el pasado por necesidades de la pesca, para no tener que importar el producto. Bastante abundantes hasta hace pocos años, se diferenciaba la instalada en el Molino de la Vega, aguas arriba del Odiel, hoy desaparecida por la expansión de la ciudad<sup>337</sup>.

Por otra parte, los astilleros navales no tuvieron en Ayamonte e Isla Cristina la trascendencia de las salazones y conservas, mientras que en Huelva jugaron un destacado papel. Así, el Catastro de Ensenada habla de la existencia, en 1751, sólo de 5 maestros carpinteros de ribera, 2 obreros y 2 aprendices en Ayamonte y un maestro carpintero en Cartaya, mientras en Huelva trabajaban un total de 23 personas. Isla Cristina no existía por entonces ni como villa, ni mucho menos como municipio. Según Madoz, los astilleros de este litoral alcanzaron una importancia a nivel nacional y, a pesar de que sólo se construían barcos de pesca, éstos eran de gran trascendencia en la economía de la época. La desaparición de la construcción naval en Huelva, para Sancha Blanco, se remonta a fines del siglo XIX, y las causas pudieron estar en que se vieron imposibilitados o, simplemente, no quisieron acometer tan grandes construcciones como las que se necesitaban para la pesca de la sardina y grandes arrastreros.

<sup>334</sup> FOURNEAU, Francis: *Op. cit.*, pp. 130-136.

<sup>335</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1927, redactada en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 65 del Reglamento general del 14 de marzo de 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1929, p. 86, leg. 32.

<sup>336</sup> Solían ser cajas de madera.

<sup>337</sup> SANCHÁ BLANCO, Manuel: *Op. cit.*, p. 181.

Al hilo de todo lo argumentado, conviene incidir en que si bien la pesca, junto con la minería y la agricultura, conformó el triángulo del despegue económico de fin de siglo en la provincia onubense, como refleja Peña Guerrero en su obra<sup>338</sup>, la inexistencia de buenas comunicaciones entre los centros productores y la capital impidió un total desarrollo de los empresarios pesqueros de la costa, ya que el ámbito de comercialización difícilmente se podía ampliar más allá de Sevilla. De ahí, que una de las mayores reivindicaciones de este grupo de comerciantes durante toda la Restauración fue la construcción de una línea férrea que promoviese los intercambios, la línea Huelva-Ayamonte, ya referida. Lo lógico es que con la línea de ferrocarril de Sevilla a Huelva la exportación se viera beneficiada, por la rapidez que suponía el nuevo medio de transporte; pero debía tener bastantes deficiencias cuando la misma Cámara de Comercio reconocía en 1910 la necesidad de que se mejorara su servicio para “proveer de pescado a las poblaciones interiores y que encuentre la pesca mejor colocación”<sup>339</sup>. Y otro dato interesante en este contexto lo aporta Rodríguez Santamaría en su obra, en la que recoge que para 1923 la población marinera onubense se componía de 1.380 pescadores<sup>340</sup>; bien distinto a lo que señala la doctora Peña Guerrero en 1930: 3.275 trabajadores y 73 factorías. La creación del Consorcio Nacional Almadrabeto, además, había monopolizado el atún en sólo cuatro factorías, las cuáles se situaban todas en la costa onubense –una en Ayamonte y tres en Isla Cristina-, que se repartían el 100% de la elaboración.

TABLA 1.2  
*Exportación de caldos corrientes españoles (millones de litros)*

| <i>Años</i> | <i>Cantidades</i> | <i>Años</i> | <i>Cantidades</i> | <i>Años</i> | <i>Cantidades</i> |
|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|
| 1865        | 62                | 1877        | 187               | 1889        | 919               |
| 1866        | 70                | 1878        | 254               | 1890        | 1.108             |
| 1867        | 115               | 1879        | 345               | 1891        | 654               |
| 1868        | 113               | 1880        | 580               | 1892        | 501               |
| 1869        | 92                | 1881        | 723               | 1893        | 397               |
| 1870        | 95                | 1882        | 725               | 1894        | 520               |
| 1871        | 103               | 1883        | 615               | 1895        | 655               |
| 1872        | 106               | 1884        | 680               | 1896        | 525               |
| 1873        | 174               | 1885        | 697               | 1897        | 630               |
| 1874        | 114               | 1886        | 797               | 1898        | 479               |
| 1875        | 53                | 1887        | 872               | 1899        | 382               |
| 1876        | 143               | 1888        | 840               |             |                   |

Fuente: VICENS VIVES, Jaime: *Op. cit.*, p. 590.

Ya para finalizar este apartado económico, se realizará un estudio de las circunstancias que rodearon la exportación del vino, que durante algunos años fue de gran categoría en el comercio portuario onubense. Se puede considerar al Condado como la zona de viñedos de Huelva, ya que supone el 95% de la superficie total cultivada de este producto. La viña requiere sol abundante, temperaturas suaves en primavera y calurosas en verano; asimismo suelos móviles, sobre todo ricos en caliza. A finales del siglo XIX, Braulio Santamaría se expresaba sobre la importancia del vino, pero también sobre su problemática:

<sup>338</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva...*, pp. 139 y ss.

<sup>339</sup> A.C.C.I.N. *Memoria 1910 presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 29 de enero de 1911*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, p. 13, leg. 31.

<sup>340</sup> RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, Benigno: *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*. Madrid, 1923, p. 640.

“En el litoral y la campiña la agricultura es la primera fuente de riqueza, produciéndose caldos y granos de bastante mérito, como ha demostrado el gran número de premios obtenidos en las últimas exposiciones de Viena, Filadelfia, y muy especialmente en la vinícola de Madrid, celebrada en el año de 1877, en cuyo certamen figuró esta provincia entre las más preferentes, siendo la séptima en el número de expositores y la primera en la variedad de los productos, correspondiéndole uno de los diez premios de honor [...] Pero a pesar la demanda es escasa, [...] siendo necesario vender muchas veces a menos precio del corriente en los grandes mercados”<sup>341</sup>.

Pues bien, el lagar tradicional subsistió en Huelva, como en Jerez, hasta el siglo XIX. -existían 33 en Bollullos y 140 en Moguer, lo que demuestra la importancia de este centro, que suponía más de un tercio de los lagares del Condado-<sup>342</sup>. Sin duda, las exportaciones de los vinos del Condado hacia América formaban parte de una larga tradición comercial, acompañando a los vinos jerezanos en sus expediciones al norte de Europa e Inglaterra. Una vez que se firmó el Tratado anglofrancés en 1860, el Condado de Huelva perdió el mercado inglés, básico para la mejora de sus exportaciones, pues no era fácil competir con los vinos franceses. Pero, a raíz de la gran crisis de la filoxera francesa, se produjo la revolución del cultivo en el viñedo de la provincia onubense -desde 1868 crecieron vertiginosamente las exportaciones de vinos, y sobre todo desde 1878, como se recoge en la Tabla 1.2-. Sin embargo, el gran aldabonazo lo constituyó la rúbrica del Tratado comercial franco-español de 1882, a partir de la crisis del *oidium*<sup>343</sup>. El profesor Larraz coloca la viña como uno de los principales elementos agrícolas que, junto con el olivo, las almendras, las naranjas y otras frutas, contribuyó a hacer posible la denominada “cuarta expansión de la economía española decimonónica”, que se extendió desde 1870 a 1890. Al observar la mencionada Tabla 1.2 confirmamos el desarrollo de la vid, desde 95 millones de litros en 1870 hasta 1890, cuando alcanza su culmen con la cifra de 1.108 millones de litros. En 20 años la producción había crecido casi 12 veces más. Sus productos formaron, al lado de los minerales, la plataforma básica de la economía española del siglo XIX<sup>344</sup>.

En resumen, tras la crisis de la filoxera en Francia las compras fueron masivas, en tal medida que el 90% de las exportaciones de vino de Huelva se trasladaron a aquel país<sup>345</sup>. Concretamente, en 1890 se exportaron 37.838.500 litros de vino blanco común desde el Puerto de Huelva, 5% del total de exportaciones de vino español a Francia. Por lo demás, está demostrado que, hasta el año 1891, punto culminante de las exportaciones de vinos españoles a Francia, e incluso hasta finales de siglo, los franceses absorbieron la producción del Condado, donde no dejaron de aumentar las superficies plantadas de vid hasta 1900, fecha en la que apareció la filoxera en la zona. Por otra parte, no se debe

<sup>341</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, p. 125.

<sup>342</sup> FOURNEAU, Francis: *El Condado de Huelva: Bollullos capital del Viñedo*. I.E.O. “Padre Marchena”, Huelva, 1975, p. 51.

<sup>343</sup> FLORES CABALLERO, Manuel: *Op. cit.*, pp. 264-265.

<sup>344</sup> Las causas fueron dos: la dedicación tradicional a los aguardientes y vinos, que le daban un prestigio a nivel mundial, y los destacados agricultores que fueron los viticultores. Claramente, de las cifras del viñedo sobresale su carácter continuamente expansivo, debido al aumento continuo de la exportación: si en 1800 se producían 3.850.000 hectolitros, en 1900, la cantidad era de 21.600.000. VICENS VIVES, Jaime: *Op. cit.*, pp. 588-589.

<sup>345</sup> La Cámara de Comercio de Huelva señalaba en sus respuestas al cuestionario de *La crisis agrícola y pecuaria*, vol. 7, 1887-1889, que “desde hace 6 u 8 años, el principal mercado para los vinos de la provincia es Francia, con los puertos de Sète y Burdeos e incluso desde hace 2 años París [...] la producción ha pasado de 40.000 botas (de 500 ls.) en 1887 a 70 u 80.000 en 1887”.



olvidar el olivo, cultivo tradicional, que tuvo en el siglo XIX un progreso eminente y llegó a su mayor producción hacia 1850, según el profesor Larraz, y entre 1880 y 1900, según Salvador Millet. Precisamente, el olivar español se desarrolló al unísono del mercado americano y, sobre todo, por el aumento de los inmigrantes españoles e italianos a Hispanoamérica, grandes consumidores de aceite y aceitunas. No obstante, la falta de organización industrial propició el que gran parte de este tráfico se desviara hacia Italia, donde el aceite español se refinaba y envasaba con destino a América del Sur<sup>346</sup>.

### ***iii) Los negocios en Huelva y el enclave portuario***

En este apartado dedicado a la economía propiamente onubense y portuaria comenzaremos por destacar, en relación con los negocios, las sociedades mercantiles que se crearon en la etapa de nuestro análisis, como un medidor más de la temperatura económica de Huelva, y en esto se sigue a Miró Liaño, que comienza su estudio en 1886, año en que se inició en Huelva el Registro Mercantil<sup>347</sup>. El final del siglo XIX se caracterizó por la poca modernización de la economía onubense, que se deduce del predominio de las sociedades personalistas, colectivas y comanditarias, que requerían menos capital, sobre las anónimas, con poca representación. Este caso provincial no fue un islote aislado en la historia del país, sino la tónica de la época en toda la nación, salvo algunas excepciones como la del País Vasco. El mayor peso económico vino de la banca, sector en el que se colocaron los mayores capitales nominales. Pero, además de la inversión nacional, en España en el siglo XIX también se diferenció la extranjera, a raíz de las leyes progresistas promulgadas durante los años 1854-1856, que abrieron la nación al exterior. El ferrocarril, la mina y la banca conformaron los destinos elegidos por los inversores de otros países, hasta que con la llegada del siglo XX, este capital foráneo se dirigió a otros sectores de la actividad económica como las industrias químicas y eléctricas y los servicios urbanos<sup>348</sup>.

Del total del capital invertido por las sociedades en Huelva desde 1897 a 1905<sup>349</sup>, correspondieron al capital nacional un 91,8% y al extranjero un 8,1%, aunque en los años en que hubo inversiones extranjeras, despuntó por su mayor cuantía en comparación con la nacional y se centró, sobre todo, en la compraventa de maderas y aserrados -Gustavo Brandt y Hermann Vichts-, en la fabricación de guano -Wetzig y Weickert- y en la banca -Thomas Morrison-<sup>350</sup>. La única excepción resultó la del año 1904, cuando el capital nacional estuvo por encima del foráneo con la constitución de la sociedad *Hijos de Vázquez López*. En general, los empresarios sociales se dedicaron más a la banca y a la fabricación, mientras que el comerciante individual se repartió entre las restantes actividades mercantiles de manera equivalente, excepto en la compraventa de combustible, sector que

<sup>346</sup> VICENS VIVES, Jaime: *Op. cit.*, p. 591.

<sup>347</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *Op. cit.*

<sup>348</sup> FERRERO BLANCO, María Dolores y MIRÓ LIAÑO, Lourdes: "Las sociedades mercantiles de la provincia de Huelva (1886-1936). Sociedades no mineras y mineras". En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Universidad de Córdoba.

<sup>349</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: "Las consecuencias del desastre del 98 en la economía onubense". *Aestuarina. Revista de investigación*, núm. 6. Diputación Provincias de Huelva, Huelva, 1999, pp. 21 y ss.

<sup>350</sup> Pérez Cebada lo califica de empresario poco común en Huelva por su inversión al margen del sector minero con un enorme éxito, que consiguió en poco tiempo, veinte años, una gran solidez con ramificaciones nacionales e internacionales. PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*



estuvo muy relegado. A pesar de todo, los motores económicos de la ciudad fueron los negocios, las actividades de compraventa de artículos de primera necesidad y los productos fabriles. Entre los comerciantes dedicados al sector 1 –Compraventa en general–, por citar alguno, se encontraba Juan Mascarós y Pons y Rafael Llanes Pérez y, entre las sociedades, *Pérez Hermanos* de 1895 o la *Vinda e hijos de Gonzalo Delgado* de 1904, ambos dedicados a la compraventa de coloniales y ultramarinos.

Es bien patente que el aumento del tráfico mercantil del Puerto hizo que abundara todo tipo de negocios relacionados con el sector, diferenciándose los comisionistas, consignatarios de buques, agentes de negocios y aduanas, corredores de comercio, prestamistas, etc. Son muchas las personas dedicadas en estos años al préstamo, sobre todo de consumo, destacando personajes de la ciudad como Claudio Saavedra, vocal de la Junta de Obras en 1901-1902 y, nuevamente, en 1905 por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio. Asimismo, en el campo de la banca, parece oportuno mencionar por su importancia la sociedad colectiva *Hijos de Vázquez López*, constituida por los hijos de Manuel Vázquez López a su muerte, siguiendo la tradición de su padre. Además de ocuparse de operaciones de banca, también explotaba minas<sup>351</sup>, se dedicaba a la construcción y producía y exportaba vidrios y derivados. Otra banca señalada fue la mencionada de *Morrison*. A su vez, en una localidad en pleno desarrollo normalmente surgían empresas de abastecimiento y servicios. Así ocurrió con la electricidad, pues la antigua *The Huelva Gas and Electricity*, que funcionaba desde 1881, tuvo que ser reforzada con otras, como la sociedad comanditaria *César Tello y Cía.* en 1899 y la *Electro Industrial Río Piedras* en 1903. Lo mismo sucedió con la instalación telefónica que, aunque existía desde 1892, se amplió a principios del siglo XX<sup>352</sup> con la *Compañía Rodríguez, Suárez y Cía.* Concretamente en el Puerto, el teléfono se estableció por primera vez en 1889<sup>353</sup>, y este punto será desarrollado convenientemente en el capítulo correspondiente<sup>354</sup>. Por otra parte, la electricidad posibilitó la implantación de fábricas y talleres, destacando la Fundición de Hierro y Bronce de Matías López.

En cuanto al tema de los barcos, éstos eran pequeños y pertenecían a un solo dueño. En realidad, no se encuentra en Huelva grandes armadores, si bien a finales de siglo se puede constatar la existencia de algunas familias dedicadas al mundo pesquero que, con el tiempo, llegaron a ser dueñas de numerosos barcos de pesca, como el caso de la familia Rodríguez Cordero o Duclós<sup>355</sup>. Asimismo, los estudios de Miró Liaño concluyen que los empresarios no estuvieron en esta etapa por la labor de invertir en actividades pesqueras y el único caso que se conoce no tuvo éxito. Ahora bien, conviene advertir que el año 1897 fue significativo por el aumento del número de empresas y empresarios, además de por la recuperación agrícola, la abundancia de la pesca del atún y el crecimiento de la población y del tráfico portuario. Todo ello explica que se hable a final del siglo XIX y principios del XX de despegue moderado, como en el resto del país; de hecho, la economía creció de

<sup>351</sup> Sobre la faceta minera de Manuel Vázquez López, importante empresario de origen onubense, véase PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*

<sup>352</sup> *Gaceta de Madrid*, 12-3-1893 y 12-1-1901.

<sup>353</sup> Mientras que en la ciudad, en general, no se instaló hasta fines de 1906. Poco después se suprimió hasta 1911 el servicio de Madrid con Andalucía, para cursar la línea internacional con África.

<sup>354</sup> Véase MOJARRO BAYO, Ana María: *Pequeña historia del Puerto de Huelva*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 2004.

<sup>355</sup> Apellidos que también sobresalieron en la política onubense, en general.

manera lenta, pero firme, debido, quizás, a la reorientación hacia los mercados europeos tras la pérdida de los americanos y, por otra parte, a la llegada de capital desde este continente, lo cual se extendió a toda España. A esta conclusión se llega por la regularidad del número de iniciativas anuales, la escasa cantidad de compañías disueltas y la estabilidad de los empresarios individuales. Por ello, se puede afirmar que el año 1898 no supuso una crisis en los negocios onubenses.

Indudablemente, en la urbe se estaba produciendo un gran cambio, al evolucionar progresivamente de núcleo fundamentalmente agrario a centro de importancia comercial, gracias sobre todo a su Puerto; cambio que recoge en 1905 el presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación al hablar de la posición que ocupaba Huelva, en las *Memorias* de la entidad<sup>356</sup>, distinguiéndose el brillante porvenir de la vida mercantil e industrial de la provincia. Fue interesante también en este año, según se recoge en la *Guía de Huelva de 1905*, la inauguración de la fábrica de hielo y cerveza de los señores de Mahou en Gibraleón<sup>357</sup>.



**Fotografías 1.18-1.20.- Calles comerciales de Huelva.**

Claramente, a partir de 1900, constatando lo mencionado, se percata un aumento de iniciativas empresariales, pues, si el promedio de compañías hasta esa fecha había sido entre tres y cuatro al año, el nuevo siglo se inauguró con mayor número por año -entre 7 y 9-. Exactamente, entre los años 1900 y 1922 presenciamos una entrada incipiente del capitalismo en los negocios onubenses, ya que se inició un interés por las sociedades anónimas, a pesar de que no desaparecieron las formas arcaicas de la economía, pues continuó el predominio absoluto de la sociedad colectiva. Pero entre los contribuyentes, el

<sup>356</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 29 de enero de 1905*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 4-5, leg. 31.

<sup>357</sup> FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José: *Op. cit.*, p. 73.

sector Negocios superó en número y en recaudación al sector Consumo, que ocupaba anteriormente el primer lugar; por lo que de todo ello se intuye un cierto carácter comercial, debido quizás al aumento de las transacciones portuarias. Dentro del grupo textil, la sociedad de mayor envergadura económica fue la Comanditaria *Fidalgo e Isla*, creada en 1918; en el ramo de la alimentación se significó la sociedad regular colectiva *Delgado y Cía.*, constituida en 1912. A su vez, la sociedad colectiva *Muñoz y Jiménez*, que vio la luz entre 1916 y 1917, se dedicó a los materiales de construcción y cemento. Para finalizar las citas, hablaremos de banca, pues en estos años se emplazaron en Huelva una serie de sucursales: el Banco de Cartagena en 1910, el Banco Hispano Americano en 1917 y el Banco Español de Crédito en 1922.

Realmente, este progreso fue circunstancial y muy coyuntural, debido a las guerras, pues la clase mercantil e industrial, a pesar de que comenzaba a desarrollarse, aún no tenía peso en la economía de la ciudad. Además, reflejaba que la economía no estaba consolidada, y no se supo aprovechar las buenas circunstancias, por lo que al desaparecer los factores que propiciaban la bonanza, los negocios retrocedieron. En este sentido, el despertar de los negocios resultó leve por la escasa duración de las compañías -a partir de 1921 las inscripciones registradas disminuyeron, como reflejo de una época de crisis-. En cuanto al capital extranjero, en estos años sufrió una sustancial reducción, mientras que las inversiones nacionales fueron mucho más significativas<sup>358</sup>.

A nivel nacional se puede hablar de un estancamiento o ligero crecimiento entre 1919 y 1924, mientras que desde 1924 a 1930 hay un notable alza en el país. Con respecto a Huelva, 1923 y 1924 representaron un descenso en las inversiones, que se inició a partir de 1921 y que continuó hasta 1936. La bajada fue, indudablemente, con respecto a los años inmediatamente anteriores, pues si se exceptúa la caída de 1926, estas inversiones estuvieron todas por encima de las realizadas entre 1886 y 1915. Pero, al contrario de lo que pueda parecer, las actividades no iban en Huelva, en el aspecto de los comerciantes, tan en auge como se puede esperar del resto de los acontecimientos. Las investigaciones de Miró Liaño<sup>359</sup> constatan que desde 1923 los negocios cayeron en la localidad, en oposición al desarrollo económico que experimentó el país entre 1923-1930, como se observa del descenso de las iniciativas empresariales y de la vuelta a la tarifa I<sup>360</sup>. La localidad volvió a las profesiones más tradicionales, no creándose nuevas actividades mercantiles, aunque las formas de asociación se relacionaban más con economías en desarrollo<sup>361</sup>, lo que significaba que Huelva se incorporaba en su vida mercantil al modo capitalista de asociación. Asimismo, el capital invertido no se puede considerar tan mermado con respecto a años anteriores, lo que significa que se constituyeron pocas compañías, aunque de mayor envergadura que la de etapas pasadas; además, no obedecieron a causas coyunturales, sino a perspectivas económicas bien estudiadas, llegando a ser más sólidas, ya que sólo se disolvieron la mitad de las creadas. Y para

<sup>358</sup> No hay que olvidar la política de intervención económica y de nacionalismo determinada por la guerra de Cuba y la Primera Guerra Mundial. Se van a desarrollar medidas de protección al exterior, los aranceles de 1906-1922, además de otras; todas encaminadas a menguar la presencia del capital extranjero y reservar el mercado nacional a las empresas y productos españoles.

<sup>359</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 389.

<sup>360</sup> Los contribuyentes de esta tarifa se dedicaban a la compraventa de artículos alimenticios, textiles, ropa, calzado y al ramo de la hostelería y papelería al por mayor y menor.

<sup>361</sup> Hubo un aumento de las compañías anónimas y limitadas, que lograron ponerse al mismo nivel que las personalistas.

ilustrar aún más los negocios en Huelva a comienzos de Dictadura, se incluye una cita recogida por la Cámara de Comercio, que da una imagen de prosperidad:

“Posee Huelva fábricas de harinas, de superfosfatos y de abonos animales, dos fábricas de electricidad (una de ellas en construcción) una fábrica de hielo, salinas, talleres de fundición de hierro, así como dos fábricas de salazón y conservas de pescados, proyectándose otras dos que serán instaladas en la zona sur del puerto; cuenta, además con alguna flota pesquera y numerosos almacenes de cereales, cuyo comercio es activo y uno de los más importantes de la plaza”<sup>362</sup>.

Efectivamente, para Miró Liaño, la obligación de tributar que correspondía a todas las sociedades mercantiles por ley a partir de 1920, unido al excesivo intervencionismo económico, posiblemente frenó el avance de sociedades. En cuanto a los capitales extranjeros, sólo se registraron sociedades extranjeras en determinados años en Huelva, pero subió notablemente, como ocurrió a nivel nacional. Así, un caso claro lo tenemos en la sucursal de la Casa Nestlé en la carretera de Gibraleón, que se inauguró en 1923. Así las cosas, casi todas las sociedades constituidas entre 1923 y 1930 se encontraban dentro del ramo textil, como por ejemplo la sociedad colectiva *Rodes y Roldán* de 1929 y *Padilla y Sánchez Guerra*, constituida en 1925. Por otro lado, las compañías pesqueras, a pesar de la subida realizada por CAMPSA, no desaparecieron; la más potente fue la colectiva *Félix García-Juan López* para pesca a vapor, creada en 1930. Entre los propietarios de barcos individuales aún se distinguía la familia Rodríguez Cordero, aunque también existían otros empresarios no menos afamados, como Antonio Oliveira, la familia Duclós, los Zalvide, etc.

Por otra parte, y ya entrando de lleno en los dominios portuarios, las fuentes informan de que en la zona de servicio del Puerto de Huelva se constituyó, desde la creación de la Junta de Obras, un área de comercio y negocio en la que se asentaban los grandes y pequeños industriales del momento, normalmente al calor de la institución, solicitando la autorización o concesión correspondiente, por la que pagaban una tarifa o canon fijado. Estas construcciones eran de mayor o menor envergadura, según el destino que tuvieran, aunque, en general, en la primera etapa de la actividad portuaria existían negocios de escasa consideración que, con los años, aumentaron, a la vez que se crearon industrias o empresas más complejas. Nos referimos a un apartado de la economía onubense que relaciona estrechamente el Puerto con la capital y, naturalmente, estos negocios revirtieron, en alguna medida, en la entidad, que, a su vez, pudo invertir este capital así generado para mejorar sus instalaciones y sus servicios. Todo ello redundó en un mayor y más productivo movimiento comercial para la ciudad y la provincia<sup>363</sup>.

<sup>362</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1922-23 redactada en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 65 del Reglamento general del 14 de marzo de 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1925, p. 23, leg. 32.

<sup>363</sup> Si bien la Ley de 1880 autorizaba al Gobierno a ceder parte o partes de la zona marítimo terrestre en determinadas circunstancias, ya la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 en el capítulo 8º recogía la normativa de las concesiones de dominio público y del Estado. Concretamente la Ley de Puertos de 1880, en el artículo 38º, establecía que “en ningún punto de las costas, playas, puertos y desembocaduras de los ríos, ni en las islas formadas en la zona marítima, se podrán ejecutar obras nuevas, de cualquier especie que fueren, ni construirse edificio alguno sin la competente autorización”. Todo el capítulo 6º estaba dedicado a las obras construidas por particulares.

Así, entramos a ocuparnos de los conceptos de autorización y concesión, que ocupan el capítulo 6º de la Ley de Puertos de 1880, tratando de determinar su significación y sus diferencias. En esta normativa se habla, en general, de aprovechamientos temporales o de carácter permanente. En el primer caso estaban los permisos para levantar barracas o construcciones estacionales con destino a baños, de carácter breve, que se concedían por los gobernadores o alcaldes, según fueran capitales marítimas o pueblos; de acuerdo con la Autoridad de Marina cuando la construcción se instalaba fuera del puerto y, en caso de que se ubicara en el interior, además había que informar al ingeniero jefe (artículo 39º)<sup>364</sup>. Asimismo, dentro del primer caso se encontraba el establecimiento de otros servicios o aprovechamientos de carácter temporal, que los concedía el comandante de Marina, de acuerdo con los gobernadores e ingenieros jefes de Obras Públicas cuando estas concesiones afectaban a Fomento u otras ramas de la Administración (artículo 40º)<sup>365</sup>. Por otra parte, cuando las construcciones y aprovechamientos que trataban los artículos anteriores eran de carácter permanente, la autorización se otorgaba por el ministerio de Fomento, oyendo al de Marina<sup>366</sup> (artículo 42º).

Siguiendo con este recorrido legislativo, las autorizaciones para construir muelles, embarcaderos, astilleros, diques flotantes, varaderos...(artículo 44º) correspondían al Ministerio de Fomento, oyendo a las autoridades de Marina; igualmente, las de salinas y fábricas (artículo 45º). En cuanto a la concesión de toda clase de pesquerías, almadrabas, corrales, parques para la cría y desarrollo del marisco competía al Ministerio de Marina (artículo 46º). Posteriormente, por Real Decreto de 17 de agosto de 1905<sup>367</sup> se aprobaron una serie de reglas aclaratorias a este último artículo, referido a la tramitación de los expedientes de concesión de toda clase de pesquerías. En resumen, la gestión se debía ajustar a lo que dispusieran los respectivos reglamentos dictados por el Ministerio de Marina para cada tipo de pesca. Ahora bien, las autorizaciones para desecar, cultivar o aprovechar las marismas del Estado o del dominio público, y no pertenecientes a los propios de los pueblos ni a los bienes de aprovechamiento común, se concedían por el Ministerio de Fomento (artículo 51º). Algunos años después, la Ley de 1928 añadía: “Si las obras afectaran a las zonas de un puerto a cargo de una Junta de Obras, el gobernador, antes de otorgar el permiso, oirá también el informe del ingeniero director del puerto” (artículo 48º). Por otra parte, en el artículo 58º de la Ley de 1880 se fijaban las premisas que tenía que cumplir toda concesión de obras públicas o de carácter particular: plazo de la concesión, plazo de la obra, presupuesto, condiciones de obras, fianza y caducidad.

Como puede apreciarse en estas líneas, en la Ley de 1880 no quedan claras las diferencias entre autorizaciones y concesiones. Precisamente, una de las escasas aportaciones del Decreto-Ley de 1928 es que discrimina ambas figuras. Existen características en las autorizaciones que, más bien, son limitaciones a los titulares que no tiene lugar en las concesiones. Éstas se detallan en los artículos 35º y 36º de la mencionada Ley de 1928 y en los artículos 64º y 65º del Reglamento de la misma fecha. En resumen, el

<sup>364</sup> Por Orden de 31 de agosto de 1933 estos permisos se concedían en cada provincia marítima por el jefe de puertos.

<sup>365</sup> La Ley de Puertos de 1928, en su artículo 36º, retiraba la competencia al comandante de Marina cuando requirieran la construcción de obras en la concesión, y éstas no fueran desmontables o formadas por materiales ligeros.

<sup>366</sup> En la Ley de 1928, estas autorizaciones las otorgaba el gobernador civil de la provincia si su parecer coincidía con los del ingeniero jefe de Obras Públicas y el comandante de Marina.

<sup>367</sup> *Gaceta de Madrid*, 19-8-1905.



rasgo que más claramente define a las autorizaciones frente a las concesiones consiste en la precariedad de las primeras. En el Reglamento de 1928, justamente en el artículo 65º, se puntualiza en pocas palabras la diferencia: 1.- limitación temporal y 2.- limitación en cuanto a obras e instalaciones<sup>368</sup>. Según Pablo Acero, la concesión de dominio público se puede definir como “el título otorgado por una Administración titular de dominio público o con competencias de gestión sobre el mismo, mediante el cual se atribuye a un beneficiario la utilización exclusiva o aprovechamiento especial de una porción de dominio público”<sup>369</sup>.

En relación con la temporalidad, interesa señalar que la Real Orden de 20 de agosto de 1883 precisa que el artículo 50º de la Ley de 1880 -artículo 47º de la de 1928- se incluyese siempre en todo título concesional: “En el caso de que hubieran de ejecutarse en un puerto por el Estado, por las Diputaciones o por los Ayuntamientos obras declaradas de utilidad pública, y para realizarlas se necesitara utilizar o destruir las construidas por particulares, en virtud de concesiones que les hubieran sido otorgadas, sólo tendrían derecho los concesionarios a ser indemnizados del valor material de dichas obras, previa tasación pericial ejecutada conforme a las prescripciones del Reglamento general para la ejecución de esta Ley”. Posteriormente, el Real Decreto de 22 de enero de 1926 recoge, expresamente, que las concesiones referidas en los artículos 42º, 44º y 45º de la Ley de 1880, la Administración podía “hacerlas cesar cuando obras o servicios de importancia o utilidad pública así lo exijan”. Por su parte, la Ley de 1928, en su artículo 55º, incluye una cláusula resolutoria, que impedía que la concesión llegara a producir sus efectos en caso de que no se llevaran a cabo las obras en el tiempo reglamentario. Otro punto interesante consiste en la obligación de prestar fianza, que se encuentra regulada en los artículos 73º y 75º del Reglamento de 1928, donde se preveía un depósito de éstas del 2 y del 5% -fianza provisional y definitiva, respectivamente- del presupuesto de la obra.

Complementariamente, sobre las causas de extinción, parece ser que el vencimiento del plazo es la menos problemática, aunque la más clara manifestación de la temporalidad de la concesión administrativa. Revela una de las características más importantes del dominio público: su inalienabilidad<sup>370</sup>. Ya la Ley General de Obras Públicas, en su artículo 101º, disponía que las concesiones demaniales se otorgarían por un plazo máximo de 99 años, salvo que las leyes especiales de obras públicas establecieran un plazo mayor. Para determinar la temporalidad de las concesiones han sido fundamentales los cambios introducidos por la Ley de Patrimonio del Estado de 1964 y la Ley de Puertos de 1992 al delimitar claramente su finalización. La normativa anterior era confusa, pues las Leyes de Puertos de 1880 y 1928 distinguían entre concesiones sin plazo limitado, a perpetuidad y por tiempo limitado. Tampoco el Decreto de 22 de enero de 1926 ayudó mucho cuando, refiriéndose a las concesiones, reglamentó que se otorgarían “a título precario y sin plazo

<sup>368</sup> “No se consideran como servicios o aprovechamientos de carácter temporal los que se establezcan por plazos mayores de un año, o que exijan construcciones de fábrica”. De hecho, esta distinción había aparecido poco después de la Ley de 1880, a través de la Real Orden de 20 de agosto de 1883, que recogía la Instrucción reguladora de los expedientes de otorgamiento de las concesiones en los puertos a particulares, concretamente en su artículo 2º. Y precisamente, este aspecto es el que se regló principalmente por la nueva Ley de Puertos de 1928, con la intención de abreviar los trámites de las concesiones. *Gaceta de Madrid*, 1-9-1883.

<sup>369</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales*. Thomson Aranzadi, Navarra, 2002, p. 190.

<sup>370</sup> *Ibidem.*, p. 276.



limitado”.

Concretamente, durante la etapa de Primo de Rivera hubo interesantes modificaciones relativas al ámbito de las concesiones; así, la Real Orden de 25 de octubre de 1924 sobre el artículo 76º del Reglamento de 1912 -equivalente al artículo 75º del Reglamento de 1928- disponiendo la no obligatoriedad de comunicar el expediente íntegro a las entidades implicadas, sino sólo la propuesta y solicitud del interesado<sup>371</sup>. Sobre el tema de la nacionalidad en el otorgamiento de concesiones se había legislado algo en 1921<sup>372</sup>, referido al aprovechamiento de las aguas -sólo se admitían españoles o sociedades constituidas y domiciliadas en España-. Pero nunca se había dictado nada que regulara las concesiones en la zona marítimo-terrestre, lo que había dado lugar a grandes dificultades administrativas en la tramitación de expedientes. Por ello, por Decreto de 22 de enero de 1926, las autorizaciones y concesiones se harían por el Ministerio de Fomento a título precario y sin plazo limitado, y podían ser otorgadas o transferidas a foráneos cuando los Ministerios de Guerra y Marina dieran su conformidad -a fin de evitar inconvenientes relacionados con los intereses de la defensa nacional-. A pesar de todo, las compañías o entidades españolas tenían derecho de opción por el plazo de un mes<sup>373</sup>. No se puede perder de vista la trascendencia de la normalización legislativa en esta materia, debido a las grandes inversiones que realizaban los extranjeros, concretamente los que contaban con capital. Posteriormente, disposiciones como la Orden Ministerial de 8 de julio de 1926 permitieron otorgar concesiones en la zona de servicio de los puertos para fines no portuarios, ampliando el concepto de interés público, para incluir aspectos como el meramente recaudatorio<sup>374</sup>.

A continuación, se va a estudiar, además de las autorizaciones menores que solicitaban los comerciantes del momento para instalaciones desmontables en un corto período de tiempo, las concesiones de carácter permanente -tanto en el tiempo como en el tipo de construcción-. Cabe significar los casos más interesantes y nos detendremos en los negocios más abundantes, pero también en las particularidades para entresacar una idea general del proceso comercial en la zona portuaria. El análisis se ha hecho a través de los *Libros de Actas del Consejo de Administración* y las series correspondientes de *Autorizaciones*<sup>375</sup> y *Expedientes de Concesiones* confirman lo recogido en los libros. Comienza a haber noticias en enero 1886, cuando José Casas solicitó un puesto de refresco; posteriormente, en el mes de mayo, a Enrique Sánchez Romero y Fermín González Márquez se les concedió en las inmediaciones del caño de la Cabilla una zona con destino a astilleros, en la que emplazaron una casa de madera para una máquina de vapor. En el mismo mes, igualmente se accedió a que Manuel Rodríguez ubicara un puesto de verduras, José Mantilla Pérez un despacho de refrescos y *Gustavo Brandt y Cía.*, en un terreno cercano al astillero de la punta del Dique, un asiento de vigas largas con máquina

<sup>371</sup> La significación y alcance de este derecho de opción lo fija la Real Orden de 3 de mayo de 1926.

<sup>372</sup> Reales Decretos de 14 de junio y 7 de julio de 1921.

<sup>373</sup> *Gaceta de Madrid*, 23-1-1926.

<sup>374</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, p. 272.

<sup>375</sup> A.P.H. *Expedientes de Autorizaciones de terrenos*, legs. 1433 y ss. A través de ellos se puede estudiar la evolución de aquéllas; asimismo, es interesante destacar cómo la cantidad de solicitudes hizo que se normalizaran las peticiones y, a partir de los años cuarenta, hallamos un impreso regular en el que se recogían los datos de la empresa o persona a la que se autorizaba, actividad a la que se dedicaba el terreno, etc.

móvil<sup>376</sup>. Ya en junio de 1887, Francisco García Andivia, Fernando Ricart, Enrique Anaya y Dolores Menudo demandaron el establecimiento de un kiosco-café, un restaurante, un café-cervecería y un aguaducho, respectivamente. Al mes siguiente, a Antonio López y Pedro Salas se les permitió establecer un juego de bolos y un kiosco para la venta de refrescos, respectivamente.

En tanto, la zona comercial del Puerto se utilizaba, también, para exposiciones temporales, por el gran movimiento de personas que allí se desarrollaba, pues eran muchas las que, asiduamente, visitaban el entorno por motivos laborales. Así, en febrero de 1888, Matías López situó en la explanada frente a la Aduana una muestra de prensas para la extracción de vinos y aceites. Por otra parte, en abril del mismo año, se dividió la zona avanzada del terraplén entre dos concesionarios, Francisco Jaramillo y Francisco García Andivia; a Francisco Fournon se le permitió construir una caseta<sup>377</sup> y a León de Coto y Andivia un depósito flotante de carbón para que los buques dispusieran de combustible en el Puerto y no tuvieran que recalar, forzosamente, en Gibraltar<sup>378</sup>. Posteriormente, en julio se accedió a que Manuel de Arcos, presidente del Club Onubense de regatas, estableciera una casa-bote para proteger del sol a las canoas y demás material de la institución en la orilla izquierda del caño del Dique de la Cabilla.

Siguiendo un orden cronológico, en 1889 a Carlos Kaiser se le concedió permiso para la extracción de tierras arcillosas en varias marismas con la intención de fabricar cemento y a Manuel Ruiz Torrejón el corte de juncos en terrenos de la Corporación portuaria<sup>379</sup>. Unos años después, en 1890<sup>380</sup>, comenzamos a tener noticias de la antigua Pescadería de Huelva<sup>381</sup> cuando el alcalde solicitó terrenos de los ganados al mar para establecer un edificio provisional con esta finalidad. La Junta no creía que se tratara del lugar más adecuado, ya que, a su juicio, no resolvía “la cuestión higiénica”; además, el local no podía ser definitivo, aunque dejó en manos del Ayuntamiento la decisión. En 1892 volvemos a conocer sobre el asunto al dirigirse, nuevamente, la Corporación municipal al Puerto, insistiendo en trasladarse desde la carretera de Gibraltón hasta la zona de servicio del Puerto por la conveniencia del tráfico, higiene y salubridad pública, según se recoge de la documentación consultada. Se hablaba de “foco de infección y un depósito de inmundicias”. La Junta estuvo de acuerdo e, incluso, se ofreció a llevar a cabo una obra consistente en una rampa que avanzara algunos metros más de la bajamar para la descarga de pescado<sup>382</sup>. Así, por Real Orden de 25 de mayo de 1892 se autorizó al Ayuntamiento, “con carácter provisional y esencialmente precario”, a construir una pescadería en los

<sup>376</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1886, libro 9.

<sup>377</sup> A los tres meses se le amplía su concesión para establecer una tonelería.

<sup>378</sup> Ante la conveniencia de establecer en algunos puertos españoles pontones o almacenes-depósitos flotantes de carbones nacionales o extranjeros, por Real Orden de 28 de diciembre de 1885 se resolvió su ubicación para aprovisionar barcos de vapor, con la prohibición absoluta de alijar en tierra dicho combustible en algunos puertos, entre los que estaba el de Huelva. Además, sólo se autorizaba el establecimiento de un pontón, a excepción de los puertos de Barcelona y Cádiz, en los que se podían instalar dos. *Gaceta de Madrid*, 12-1-1886.

<sup>379</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1889, libro 12.

<sup>380</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-5 y 24-6-1890, libro 13.

<sup>381</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Construcción de un edificio destinado a Pescadería Municipal en la zona sur”*. Ayuntamiento de Huelva, 1892-1963, leg. 1331.

<sup>382</sup> El presupuesto de ejecución material ascendió a 12.919,13 pesetas.

terrenos de la zona de servicio, aunque con una serie de condiciones. Ya en enero del año siguiente se solicitó una ampliación, a la que la Junta accedió, consistente en prolongar 13,50 metros por el frente oeste y construir un andén cubierto de 6 metros<sup>383</sup>.

En fin, tras las distintas tentativas frustradas desde 1869, el proyecto se materializó el 31 de octubre de 1891 y se debió al arquitecto Trinidad Gallego, encargándose, finalmente, Pérez y González de la dirección de las obras, que se iniciaron en 1892 y se inauguraron parcialmente el 31 de agosto del año siguiente, pues, realmente, finalizaron en marzo de 1894<sup>384</sup>. La documentación se refiere a la instalación como “extenso y amplio edificio, fuera de la población para efectuar en él todas las operaciones del pescado [...], cuyo embarque en los vagones de Sevilla y Zafra se hace todo en el mismo edificio, con gran comodidad y economía. Esto hará aumentar la concurrencia a este puerto del producto de las artes pesqueras de toda la costa, en vez de concurrir a los de Sanlúcar y Cádiz”. Verdaderamente, se desarrolló una gran cantidad de campañas en favor de la pescadería<sup>385</sup>. A través de Díaz Zamorano se conoce que, posteriormente, hubo multitud de propuestas de ampliación y reforma “debido a la pertinaz inadecuación de las elevadas pretensiones de un edificio de este tipo y las condiciones reales de su plasmación en una ciudad con las carencias que entonces padecía Huelva”<sup>386</sup>.

Retomando la línea argumental, entre 1890 y 1894 no existieron prácticamente peticiones para ubicaciones en la zona de servicio del Puerto. En 1890 encontramos el caso de Antonio Mayorga y García-Macho que solicitaron la apertura de una salina en las marismas de Bacuta. También ese mismo año, hay una instancia de Amalio López, capataz encargado en el Dique por varias casas de comercio y consignatarios de esta localidad, pidiendo permiso para colocar en esta zona una caseta portátil de madera para recoger y custodiar las herramientas y útiles para las operaciones de carga y descarga y de oficina o despacho de los asuntos que les encomendaban sus clientes. La Junta, sin duda, accedió con el fin de dar facilidades al comercio<sup>387</sup>. Asimismo, hay que reseñar dos solicitudes interesantes en este último año referido: la primera del administrador principal de Aduanas de Huelva, interesado en un croquis de los terrenos del Puerto para estudiar la posible localización de un edificio para Aduana; en cuanto a la segunda, la Comandancia demandaba que se preparara un terreno adecuado, próximo a la población, con la suficiente capacidad para varar y carenas las embarcaciones pesqueras y relativas al tráfico portuario -cuyo número ascendía en el registro de inscripción a 34-. En este caso, la Junta se sentía obligada a ayudar, puesto que, debido a las obras ejecutadas en este Puerto, habían desaparecido los diques o cabillas para la construcción y carena existentes en la antigüedad. A su vez, recomendaba la necesidad de espacio para talleres de carpintería o depósitos de materiales y otros servicios<sup>388</sup>.

<sup>383</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 19-8-1892 y 4-1-1893, libros 15-16.

<sup>384</sup> A.M.H. *Obras municipales. Expedientes de Obras en la Pescadería*, leg. 656.

<sup>385</sup> *La Provincia*, 2-9-1893. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 28.

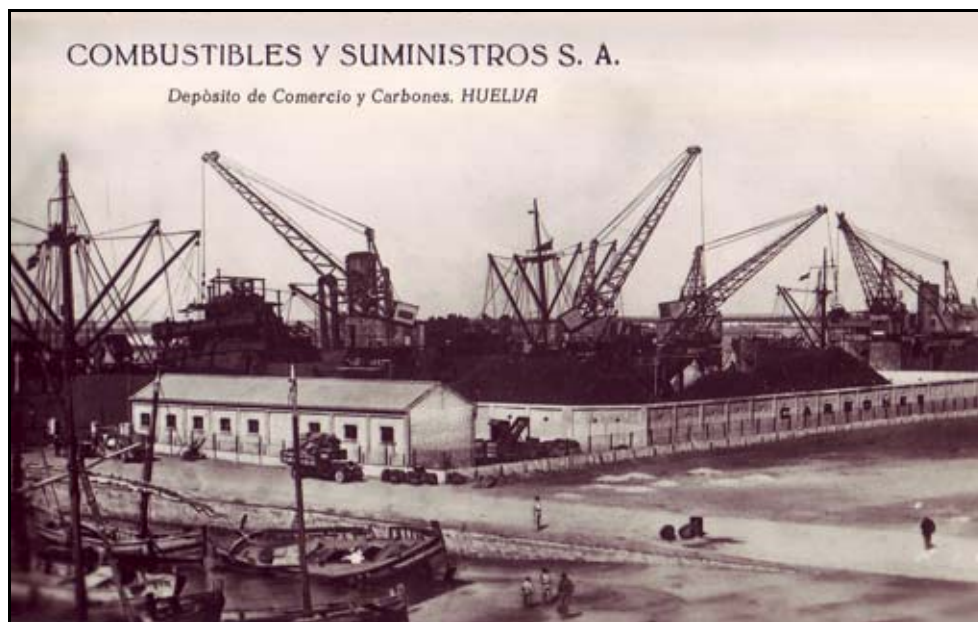
<sup>386</sup> DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: *La construcción...*, p. 223.

<sup>387</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-8-1890, libro 13.

<sup>388</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-11-1890, libro 13. Son los antecedentes de la actual Aduana, cuyas obras comenzaron a finales del año 1949, y de los astilleros. Sobre su construcción se puede consultar ÁLVAREZ CHECA, José, MOJARRO BAYO, Ana María y VILLA MÁRQUEZ, Lourdes de la: *Guía de Arquitectura de Huelva*. Colegio

Ya alcanzado 1895, a Juan Cornejo Falcón se le concedió la construcción de un depósito con destino a materias explosivas en terrenos de marismas y a Antonio García Toscano un puesto de leche de vaca en el muelle; y en 1896, se presentó un proyecto de restaurante en la zona del dique de la Cabilla en el cruce de caminos que conducía a la Pescadería, que se aprobó. Al año siguiente se emplazó un taller de tonelería y reparación de bocoyes por José Jiménez Pérez y, en 1898, a Eugenio Friart se le aceptó la instalación de un depósito de mineral en la zona de servicio del Dique.

Pues bien, la Junta, guiada por el deseo de apoyar los intereses del comercio y buscando el desenvolvimiento de la pequeña industria, señaló provisionalmente para la construcción y reparación de embarcaciones menores y negocios análogos la parte de la marisma situada aguas arriba del muelle de la *Compañía de Zafra*. En esta misma línea, y debido a la gran cantidad de comerciantes que se iban localizando en la zona de servicio, en 1900 decidió formar una comisión que redactase un plan de bases para organizar y normalizar estas ocupaciones<sup>389</sup>. Y en este sentido, resulta evidente que las empresas ubicadas en la zona sur del Puerto que más abundaban eran las dedicadas a la explotación y exportación del mineral, necesitadas de terrenos, sobre todo para depósitos de minerales, por el gran movimiento de estas mercancías que había en la época. Así, a la *Sociedad Anónima Peninsular de Bruselas*, propietaria de la mina Peña de Hierro, se le concedió para embarcar los minerales por el muelle de hierro, que serían transportados por el ferrocarril de vía estrecha de la *Compañía de Río Tinto*, una superficie de los terrenos ganados al mar para depósito de 3.798 m<sup>2</sup> y el establecimiento de algunas vías por Real Orden de 27 de mayo de 1899.



Fotografía 1.21.- Instalación de *Combustibles y Suministros, S.A.* en la zona de servicio del Puerto de Huelva (A.P.H.).

De la exposición se concluye que las autorizaciones en la zona de servicio del Puerto

---

Oficial de Arquitectos de Huelva. Huelva, 2002, pp. 200-201.

<sup>389</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1895-1900, libros 18-23.

desde su constitución hasta finales del siglo XIX son muy variadas, lo que confirma que los negocios en Huelva eran variados y, lógicamente, su envergadura dependía del capital invertido. En cualquier caso, abundaban los pequeños negocios familiares, tales como puestos de verduras, despachos de refrescos, puestos de leche, kioscos-cafés, aguaduchos, etc. Estas instalaciones quizás no necesitaran tanto la cercanía del Puerto, pues se podían localizar en cualquier otro punto de la capital, porque su dedicación no estaba relacionada con las tareas portuarias, pero sí es cierto que aprovechaban el movimiento humano que existía en la zona para que sus ventas fueran mayores, caso claro con el negocio del café o los refrescos.

En cambio, otras pequeñas empresas, que también tuvieron su lugar en el Puerto, y que sí necesitaban del espacio portuario por su relación con el comercio de la zona, eran los astilleros, aunque en pequeña proporción, las relacionadas con el cemento y los talleres de tonelería. Mención especial merecen los depósitos flotantes de carbón y, sobre todo, los de minerales que, hasta finales del siglo XIX, proliferaron en la misma cantidad que años después; para ser exactos, durante todo el tiempo del auge de la explotación y exportación minera. Prácticamente, todas las empresas mineras existentes en la provincia onubense en estas fechas tenían relación con la entidad portuaria, ya que el transporte de mineral por mar era el único medio utilizado en la época para exportar a los países consumidores las preciadas materias primas extraídas de las minas. Además, la necesidad de unos terrenos o depósitos donde emplazar el mineral hasta su salida en barco, hacía que las compañías mineras fueran clientes seguros de la zona de servicio del Puerto. Un ejemplo lo tenemos en 1901 con la *Sociedad de Minas de San Pedro*, que solicitó 500 m<sup>2</sup> para el citado menester; lo mismo ocurrió con la *Compañía Vasco Andaluza*<sup>390</sup>.

Por supuesto, con la entrada de siglo los negocios siguieron adelante, caso del kiosco solicitado por Juan Villar Centeno para la venta de refrescos y bebidas a la entrada del muelle de Viajeros, que se le concedió pero con otra ubicación, “más allá del teatro provisional que estaba en la zona del muelle”. Otras peticiones se referían a la zona de la Pescadería antigua, como la de Joaquín Palacios, vendedor y remitente de pescado, que necesitaba un tendido para airear la mojama del atún. También, en noviembre de 1901, hubo requerimientos de una caseta de madera para habilitarla como escritorio por José Medel López y un pequeño café para Juan Escala Carmona en la Pescadería<sup>391</sup>.

En fin, resulta trascendental en la etapa que se estudia la buena comunicación de los muelles con las estaciones, porque hacía viable el trasvase de la pesada carga que, en casi la totalidad de los casos, se transportaba en vagones desde las minas hasta el buque que la exportaba. De ahí, la facilidad con que se le concedió a la *Compañía de ferrocarriles Madrid, Zaragoza y Alicante* el terreno necesario en la zona del Dique para el enlace de las dos primeras vías de su estación. Por otra parte, la sociedad *Peña de Hierro* realizó por estas fechas varias peticiones a la Junta sobre los enlaces viarios -vías apartaderos y de descarga-.

Llegado 1902<sup>392</sup>, Fermín de la Sierra obtuvo unos terrenos con destino a depósito

<sup>390</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1899 y 1901, libros 22 y 24.

<sup>391</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-5 y 5-11-1901, libro 24.

<sup>392</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-4-1902, libro



provisional de carbón para una partida que esperaba en la zona del Dique, lugar utilizado para estos asentamientos; mientras que Antonio Gutiérrez Vélez, en el mismo año, colocó un despacho de comestible y efectos navales en terrenos próximos a la Pescadería<sup>393</sup>, a la vez que un depósito de vinos y aguardientes -sólo para abastecer a las embarcaciones pesqueras, pues estaba prohibida la venta al público de bebidas alcohólicas-. Pero los depósitos de minerales continuaban en el primer puesto de las demandas de autorizaciones y, así, *Friart, Urruty y Cía.*, a través de su representante, ocupó dos trozos de terrenos en noviembre del último año citado para este menester<sup>394</sup>. Asimismo, las autorizaciones de kioscos de bebidas, como hemos observado y comentado, eran comunes en la zona portuaria. Éstas tenían que cumplir una serie de requisitos característicos, como el caso de Pedro Salas en 1903, concesionario de un establecimiento de este tipo junto al parque deportivo; en general, todas las autorizaciones y concesiones estaban sometidas a una reglamentación emitida desde la Junta de Obras. Ya en 1887 existían noticias de hasta siete condiciones para dar la autorización “hasta donde alcanzaren los terrenos, sin que se perturben en lo más mínimo los servicios del puerto”:

“Primero: No se permitirá en dichos establecimientos la venta de bebidas alcohólicas.

Segundo: La ocupación del terreno será provisional y temporalmente.

Tercero: La demarcación de la superficie se hará por el Ingeniero de esta Junta teniendo a la vista la no interrupción de los demás servicios que presta aquella zona.

Cuarto: Las concesiones se han de sugetar [sic] en todo tiempo a las instrucciones que la Junta le dé para sus establecimientos para la policía y limpieza de la construcción de los terrenos ocupados, quedando además obligados a hacer por su cuenta las obras necesarias para no entorpecer las cunetas y demás accesorios de las vías próximas de comunicación.

Quinto: Los concesionarios quedan obligados a levantarlos en el momento en que se le ordene por esta Junta.

Sexto: Quedan obligados a dejar las cosas en el ser y estado en que hoy se encuentran y tan luego se les ordene el levantamiento del establecimiento.

Y Séptimo: Los concesionarios quedan asimismo obligados a pagar anualmente por anticipado cien reales por arbitrio sobre ocupación del terreno por cada diez metros cuadrados que ocupen”<sup>395</sup>.

Siguiendo el hilo argumental, en 1905, Juan Lazo, que ocupaba una serie de edificios destinados a “bodega y vinagera”, extendió sus concesiones y Rafael Durán y Sigler ocupó la zona del Dique para depositar carbón mineral, con un canon de 0,31 pts./m<sup>2</sup>. Al año siguiente, las *Compañías de Zafra-Huelva y Río Tinto*, que tenían grandes relaciones con el Puerto de Huelva, solicitaron el establecimiento de dos ramales de vías unidas a sus líneas generales; y en ese mismo año, Manuel López Castilla estuvo interesado en la venta de masa frita en la zona de servicio del Puerto, ocupación que aparece por primera vez. En verdad, las peticiones en este año son abundantes; *Friart, Urruty y Cía.* siguió ampliando su concesión, a la vez que los señores Rodríguez se situaron en 1.745 m<sup>2</sup> del Puerto. Por otro lado, los *Hijos de Vázquez López*, igualmente, se expandieron a la espalda de unos terrenos ocupados por una bodega a nombre de su difunto padre.

25.

<sup>393</sup> Al año siguiente, José González Cuesta, Juan Ortiz Bayo y Francisco Palma de la Fuente consiguieron en la misma zona establecimientos similares.

<sup>394</sup> En 1905, la empresa solicitó una faja de terreno para mineral.

<sup>395</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 4-6-1887, libro 10.



Por su parte, el año 1907 también resultó bastante prolífico en la tramitación de autorizaciones, relacionadas la mayoría con la minería -*Sociedad de Minas de San Pedro*, Camilo Perreau y la *Sociedad Francesa de Piritas de Huelva*, a la que se le cedió un depósito de mineral, antes de los *Señores Morrison* y, por otro lado, los *Hijos de Carlos Duclós*, a nombre de quienes estaba el ferrocarril de Buitrón, ampliaron la concesión que tenían en los Depósitos de minerales-. Por el contrario, en 1908 aparecieron menos datos sobre peticiones en la zona de servicio, sólo la sociedad *San Miguel Mines Copper* ocupó un depósito de mineral en el Dique, mientras que la *Compañía de Río Tinto* solicitó, por el plazo de cinco años, usar exclusivamente un lado del muelle antiguo. Realmente, desde la fecha mencionada hasta 1914 hubo bastantes reducciones en el número de solicitudes de comerciantes y mineros. Hay que tener en cuenta que la mayoría de los depósitos de minerales, prácticamente, constituían una concesión y, además, duradera, lo que dificultaba el que hubiera movimiento de peticiones. Concretamente, en este último año *Juan Domínguez y Hermano* solicitó el depósito número cuatro del Dique, una vez que quedó vacante, pues no tenía suficiente con el número cinco y, de momento, se dejó pendiente el requerimiento<sup>396</sup>.

Retomando el asunto de la Pescadería, de nuestras investigaciones se deduce que desde que se aprobó el proyecto de muelle de mareas y toda su zona de servicio, por Real Orden de 2 de noviembre de 1907, estaba recogido el hecho de su traslado a la zona sur del muelle de *Río Tinto*. Realmente, en 1908<sup>397</sup> hubo noticias de que el Ayuntamiento estaba dispuesto a dar facilidades para ello, pero en 1912 todavía no se había avanzado nada. Una zona que se barajaba para construir la nueva Pescadería era, entonces, el Real de la Feria de ganado, actual Barriada de la Navidad<sup>398</sup>, solución no muy aceptada por los marineros y transportistas del pescado; otra era la solicitada por el Ayuntamiento, entre el muelle de *Río Tinto* y el muelle Norte, no apoyada por el Puerto, porque el espacio estaba destinado a otros fines en sus planes de obras.

Ya desde principios de 1914, se advierten, nuevamente, movimientos: Antonio Checa<sup>399</sup> solicita situar un depósito de carbón donde antes tuvo corcho y Fernando Suárez

<sup>396</sup> También ocurre con otro tipo de ocupaciones, la zona de servicio tenía sus límites y, en muchas ocasiones, había que esperar a que caducara una concesión para poder dar otra. Es el caso que se produjo en 1909 con un kiosco a la entrada del muelle de Viajeros a nombre de la *Compañía Arrendataria de Tabacos*. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1905-1914, libros 28-37.

<sup>397</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 14-2-1908, libro 53.

<sup>398</sup> Concretamente sobre el Real de la Feria de ganado, la documentación analizada relata que “Hallándose la carretera de Gibrleón, lindero este del sitio que nos ocupa, en prolongación de las grandes vías Alameda Matheson y Vega Larga que con la Plaza de la Merced constituyen el lugar donde se celebra en esta población la feria y velada de Nuestra Señora de la Cinta”. Además de estar relativamente próxima y bien comunicada con los lugares mencionados, era de fácil acceso para el ganado, que no tenía que atravesar vías de considerable tránsito. Asimismo, como dato curioso para conocer la Huelva de la época, conocemos que la escasa altura sobre el nivel del mar facilitaba al Ayuntamiento el proveer la zona de agua potable para el servicio de los ganaderos y del ganado; unido a que las tierras de labor que estaban cercanas podían servir para alimentar a los animales. A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Marismas en la margen izquierda del río Odiel para Real de la feria de ganado”*. Ayuntamiento de Huelva, 1903-1920, leg. 3029.

<sup>399</sup> Se tendrá noticias de él posteriormente, en 1916 y en 1922, por la ampliación de sus instalaciones.

amplió hasta 3.000 m<sup>2</sup> su concesión de depósito de vino. También interesa la ocupación de Francisco Cordero García a partir del mes de abril de la zona donde estuvo emplazada la Fábrica de gas para depósito de cenizas y barreduras de los buques. Por otra parte, 1915 fue un año en que se concedieron algunas autorizaciones para el tema del mineral, tanto a la *Sociedad Francesa de Piritas*, como a una compañía de Cardiff, siempre interesadas en los preciados depósitos para carga y descarga. Igualmente, en verano de este mismo año, se sabe, por los datos recogidos en el Archivo Municipal<sup>400</sup>, que sobre una zona de marismas ganadas al Odiel y cerca del Puerto, en la plaza XII de Octubre, se inició el trazado de los Jardines del muelle<sup>401</sup>.

El año 1916 se distinguió por multitud de peticiones<sup>402</sup>, entre las que destacaron las realizadas por carpinteros de ribera o pequeños constructores navales para tener casetas de madera, de poca entidad, donde guardar sus herramientas, y debido al desbordamiento de solicitudes se regularizó la situación. En este año también conocemos la localización de depósitos de carbón mineral y leña para los barcos de Enrique Rodríguez Moreno, de una caseta para el guarda de un paso a nivel sobre la vía de Zafra y de una oficina para agencia de carga y descarga en las inmediaciones del muelle de Larache por Alonso Mora Márquez. Asimismo, en este año creemos interesante resaltar que se seguía hablando sobre el traslado de la Pescadería, ya construido el muelle de mareas para el servicio de la pesca, y se recordó a la Corporación municipal que debía edificar en el lugar que se le tenía designado, pues el expediente estaba por ultimarse. Posteriormente, en 1918<sup>403</sup>, el Puerto accedió a que se levantara el edificio en los nuevos terraplenes de la zona sur, pero hubo que esperar a los años sesenta para ver la nueva Lonja de pescado en pie, aunque construida por el Puerto de Huelva<sup>404</sup>.

Con respecto a la Pescadería hay una cuestión interesante de tratar, pues encontramos, a finales del siglo XIX, que este negocio estaba explotado por el Ayuntamiento, que pretendía incluso construir un nuevo edificio en las primeras décadas del siglo XX ante el deterioro del antiguo. Sin embargo, cuando se levantaron unas nuevas instalaciones no las gestionó esta institución sino el Puerto de Huelva. Y ante tal asunto, cabe preguntarse qué cambio hubo en la legislación que permitió el paso de la explotación de unas manos a otras y la respuesta nos la ofrece el secretario de la institución portuaria de la etapa que tratamos, gran conocedor de los entresijos del tema. En el documento consultado en cuestión se dejaba claro que la construcción, disposición y explotación de la Pescadería no eran competencia municipal, pues tal servicio no estaba encomendado a los Ayuntamientos. La Pescadería, destinada a la descarga, depósito, venta, manipulación, envase y transporte del pescado que arribaba al Puerto con destino a la exportación y

<sup>400</sup> A.M.H. *Obras municipales. Construcción y reformas de paseos, parques y jardines*, leg. 653.

<sup>401</sup> Posteriormente, se conoce el expediente que se inicia con la subasta en septiembre de 1937 del arriendo del kiosco instalado en la plaza central del Puerto, que se destinaría a la venta de café y refresco. A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Kiosco-bar en los Jardines del muelle"*. Miguel Rodríguez Sánchez, 1937-1969, leg. 1415.

<sup>402</sup> Los carpinteros de ribera Rafael Neto, José Robles Rosa, Andrés Martín Cuntí y Juan y Ramón Carrasco y los armadores Juan M. Rodríguez y Manuel Narváez. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-3 y 5-4-1916, libro 38.

<sup>403</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10-7-1916 y 6-9-1918, libros 38-39.

<sup>404</sup> A.P.H. *Expediente de Obras "Instalaciones pesquera en la zona norte del muelle de Levante"*, 1963-1974, legs. 164-167.

consumo, en su mayoría fuera de la capital, era competencia de las Juntas de Obras, que dependían directamente del Estado. Apoyado en la legislación vigente declaraba que “el Ayuntamiento, atando por encima de las leyes generales del Reino, ha acordado cargar sobre su presupuesto [...] unos servicios que el Estado debe, puede y está dispuesto a sufragar con sus propios recursos”.

Por otra parte, la Corporación municipal no podía cobrar tasas en su beneficio a costa de la explotación de la mencionada Pescadería. La Ley de Puertos de 1880, que reguló y organizó los servicios de puertos en España, recogía, expresamente, que a éstos correspondía todo lo que pudiera afectar a la industria y comercio pesqueros, de interés primordial para la economía nacional. En verdad, hay ciudades como Huelva, en donde ha sido tradicional el desarrollo de la industria pesquera desde fecha anterior al de la nombrada Ley y, desde sus inicios, se atendió por los Ayuntamientos, pero en la etapa que tratamos las circunstancias no eran las mismas. Además, había que tener en cuenta que este tipo de instalaciones no debía contar sólo con locales para venta de pescado, sino con los medios para su limpieza, clasificación, transporte, fábrica de hielo, envases, terrenos para secadero, compostura de redes, etc. Todas estas necesidades sólo las podían cubrir los puertos<sup>405</sup>.

Retomando el hilo cronológico, 1917 se diferenció por las abundantes solicitudes que se hallaron, sobre todo de depósitos de carbón, predominando la *Viuda de Fermín Sierra*, empresa consignataria y representante de la naviera *Ibarra y Cía.*, que requirió 1.200 metros para ampliar su carbonera. Conviene apuntar que la Junta veía con buenos ojos el que se aumentaran las reservas de este combustible, con mayor razón al tratarse de una línea española de cabotaje. Por el contrario, en 1918 sólo encontramos recogido en los *Libros de Actas* tres solicitudes: un edificio para pescadería, un depósito de madera y leña y otro de carbón para José Monís y Enrique Rodríguez, Juan Rodríguez, y Luis Romero, respectivamente. Con respecto a 1919, la construcción y urbanización del muelle Norte y los nuevos muelles de marea posibilitaron la utilización de terrenos recién preparados para usos industriales. En el plan de obras se destinó a varadero de pequeñas embarcaciones una franja a lo largo del terraplén sur y se concedió a José Monís García una zona para construir y reparar barcos de su propiedad cerca del muelle Norte; y a Rafael López Díaz, 529 m<sup>2</sup> próximos al muelle de inflamables para trabajar con embarcaciones menores. Como es lógico, seguía la demanda de depósitos de minerales, por lo que había que esperar a que unos terrenos se desocuparan para que otras empresas o particulares lo ocuparan. Pero no siempre se podía contentar a los peticionarios, tal es el caso de los *Señores Azqueta y Cía.*, que no pudieron ampliar su depósito de carbón en la zona del Dique pues no había terrenos disponibles<sup>406</sup>. También descubrimos ejemplos de instalaciones de depósitos de sal y de elaboración de vinos.

A continuación, en 1920 hay, nuevamente, muchas páginas en los *Libros de Actas* que hablan de la marcha de los negocios onubenses, que crecían sin duda. Comenzamos con José Quintero, que emplazó en la zona de Pescadería un secadero de redes. Por otra parte, hay que volver a insistir en la cantidad de terrenos que demandaban los traficantes de mineral, que superaba la oferta. Justamente, en julio de este mismo año, ante una petición

<sup>405</sup> GARCÍA Y GARCÍA, Guillermo: “La construcción del puerto pesquero y el Excelentísimo Ayuntamiento”. *Intereses Huelvanos*. Imprenta Hispánica, Madrid, 1925.

<sup>406</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 6-6-1919, libro 40.

de depósito de mineral, la Junta tuvo que contestar que no existía ninguno libre ni tampoco parcelas. Una práctica que abundaba consistía en traspasar las propiedades de unos beneficiarios a otros y la institución, con la intención de evitar el acaparamiento de terrenos sin aprovechamiento, exigía el tráfico de 4 tm/m<sup>2</sup> cada medio año para no dar por caducada una autorización de este tipo. En la misma fecha, hubo una instancia de la *Compañía General de Carbones, S.A.* para trasladar un pontón o depósito flotante desde el Puerto de Marín, a lo que la Junta accedió con gran convencimiento, pues consideraba que convenía a los intereses generales del Puerto de Huelva contar con todos los medios posible de carboneo. Otra ocupación destacada tras la finalización de la guerra consistió en terrenos para depósitos de madera -Rafael Vallejo, Feliciano Fernández, Ildefonso Batanero y José Núñez Parra fueron algunos de los favorecidos-; también se solicitaron concesiones para preparación de vinos y mariscos de cara a la exportación.

Los años 1921 y 1922 despuntaron por la reaparición de las ocupaciones relacionadas con la industria de la madera y la reparación de embarcaciones menores<sup>407</sup> y, a su vez, localizamos peticiones de depósitos de grafito<sup>408</sup>. Asimismo, se diferencian las actividades vinculadas al mundo pesquero: depósitos de efectos de pesca, almacén de envases para el transporte de marisco y pescado fresco y locales para secar y preparar artes de pesca. Una petición especial, en 1922, mientras se reparaba la carretera del Odiel, fue la de un depósito para las escorias de las obras, lo cual se concedió gratuitamente por tratarse de un servicio público<sup>409</sup>.

Por otro lado, el expediente de la Pescadería municipal seguía su curso y en la documentación coetánea consultada hallamos que, entre 1915 y 1924, se redactó una propuesta para situarla en las inmediaciones del Puerto por los arquitectos municipales Gonzalo Aguado y José María Pérez Carasa. Precisamente, se firmó un anteproyecto en julio de 1915 y el segundo arquitecto confeccionó en solitario el estudio definitivo entre 1923 y 1924<sup>410</sup>. Aunque, finalmente, no se puso en pie el edificio, sí se llegó a explanar el terreno donde se iba a ubicar, concretamente junto a la Fábrica de gas<sup>411</sup>. En la memoria del proyecto rubricada en octubre de 1924, Carasa deja claro que la construcción de la Pescadería había sido impedida no sólo por “[...] dificultades de orden económico, sino objeciones opuestas a los interesados en negocios pesqueros a la estructura general y soluciones propuestas en el proyecto aprobado”.

Como balance de los primeros años del siglo XX hasta el principio de los años veinte

<sup>407</sup> Antonio Cañavate y Francisco de la Corte Rodríguez. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 14-3-1921 y 28-4-1922, libros 41-42.

<sup>408</sup> A nombre de Ventura Vázquez y José García. También destaca el expediente que se abrió a *Abonos Gráficos Nitrificantes, S. A.*, empresa que solicitaba dedicarse a depósito de abonos minerales y mineral de grafito en la zona sur.

<sup>409</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-4-1922, libro 42

<sup>410</sup> A.M.H. *Obras municipales. Expedientes de Obras en la Pescadería*, legs. 656 y 666.

<sup>411</sup> Sobre el terreno, se recoge en la *Gaceta de Madrid* de 25 de abril de 1921 que “Se le concede al Ayuntamiento de Huelva, en calidad de solar destinado exclusivamente a la construcción de una nueva Pescadería municipal, un trozo rectangular de terreno en la zona del Puerto, situado al Sur de la Fábrica de Gas, lindando con la calle de unos 23 metros de ancho, planeada en este costado de ella, y tiene 160 metros de longitud, paralela al muelle del Odiel, inmediato en la alineación de la correspondiente fachada de la Fábrica [...] de acuerdo con el proyecto base de esta concesión autorizado por los Arquitectos municipales Sres. Aguado y Pérez Carasa en Julio de 1915”.

diremos que la zona portuaria demandaba nuevos negocios, a la vez que seguía apareciendo la misma tipología de siempre: despachos de efectos navales y depósitos de vinos, aguardientes y sal, edificaciones para preparación del marisco de cara a la exportación y todo tipo de actividades relacionadas con la pesca -elaboración de embalajes de madera, secadero de redes, etc.- Por otra parte, se distingue el aumento de pequeños astilleros junto con la regularización de su ubicación y gestión, necesaria por la profusión que tuvo lugar. También, ante la dependencia del sistema de comunicaciones ferroviarias, cada vez más fuerte y desarrollado, eran muchos los casos de autorizaciones para utilizar ramales de vías auxiliares a la general del Puerto; y por supuesto, todo lo relacionado con el depósito de mineral siguió creciendo, en tal medida, que no se podían atender todas las demandas, a pesar de la construcción de los depósitos de minerales cercanos al muelle Norte, de gran capacidad, lo que constata el gran movimiento minero en la época. Fue tal su importancia, que el Puerto tuvo que poner en funcionamiento mecanismos de control para que no hubiera acopios innecesarios por parte de las empresas mineras o particulares. Todo ello para dar un mejor servicio al comercio onubense.

Ya en la etapa de la Dictadura, años que destacaron por la enorme proliferación de autorizaciones con respecto a las fechas anteriores, el movimiento de minerales seguía constituyendo uno de los mayores negocios existentes en la Huelva del momento, propiciado por la existencia del Puerto, sobre todo con los países europeos más desarrollados, a través de los muelles particulares o del Estado. A expensas de este comercio estaban los intereses de personajes que tenían depósitos flotantes para carbones en el río Odiel, bien para explotarlos directamente o bien para alquilarlos. Despuntaban empresas como *Astoreca, Azqueta y Cía.*, *Aldamiz Corte y Zalvide Hermanos, S.L.*, la *Compañía General de Carbones, S.A.*<sup>412</sup>, *Dominguez Hermanos*, la sociedad *JM. y M. Rodríguez y Cía.*, los sucesores de la *Central eléctrica San José y San Antonio*, la *Compañía de Carbones y Aglomerados*, la *Compañía de Carbones y A. Figueroa* y, también, particulares, caso de Luis Romero, Antonio Checa Núñez, Francisco Castillo Baquero y Luis Figueroa y Alonso Martínez<sup>413</sup>. El arrendamiento de depósitos de carbones en los muelles, o sea en tierra, estaba igualmente generalizado; y a veces, se hacían peticiones para descarga provisional. Había casos en que los terrenos para depósitos de carbones se aprovechaban además para otros usos, tales como el de tendadero de redes de pesca o el de tinglados para almacenar y reparar redes y útiles de pesca<sup>414</sup>; concretamente en 1922, existían noticias de que la parte trasera de uno de los terrenos de depósitos se utilizaba para “compostura de embarcaciones”, y en el mismo depósito, provisionalmente, se descargaba a veces partidas de bocoyes de vino<sup>415</sup>.

En este sentido, también hay que hablar de las demandas de los depósitos de mineral, y así recogemos multitud de modelos entre los que se diferenciaban en 1923 la *Sociedad Minera la Hispalense* y, al final del mismo año, se observó una gran profusión: *The Huelva Copper and Sulphur Mines Limitada*, *Compagnie de Mines de Cuivre de San Platón*, *Sociedad Francesa de Piritas de Huelva*, *Sociedad de Minerales, Metales y Productos Industriales, S.A.*, etc.; en 1924

<sup>412</sup> En la *Gaceta de Madrid* del día 19 de abril de 1923 se inserta la autorización a la *Compañía General de Carbones* para establecer un depósito flotante de carbones para abastecimiento de buques.

<sup>413</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1923-1930, legs. 67-74 y *Expedientes de Concesiones en la zona de servicio*, 1903-1951, legs. 1325, 1355, 1364 y 1418.

<sup>414</sup> A nombre de Juan Quintero Báez. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-3-1923, libro 67.

<sup>415</sup> Es el caso de *Ybarra y Cía.*. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9-4-1923, libro 67.



destacó la *Sociedad la Tallisca*; en 1925 *Unión Española de Explosivos*; en 1926 la *Sociedad Mendialdne y Compañía Limitada* y en 1927 la *Sociedad Arrendataria de San Telmo*. Otros tipos de depósitos específicos eran los de lingotes de hierro, sobresaliendo la autorización concedida a Florentino Azqueta<sup>416</sup> en 1923, que en 1925 se dedicó nuevamente a este mineral y en 1927 al cemento<sup>417</sup>; por otro lado, en 1924 encontramos que la *Compañía Transmediterránea* ocupaba un depósito con superfosfato de 800 m<sup>2</sup>, y en este mismo año la *Compañía Sevillana de Electricidad* utilizó unos para antracita, que volvió a solicitar en 1927; asimismo, Luis Klauss en 1927 los ocupó para corcho, igual que *Corchos Mundet España S.A.* en 1929<sup>418</sup>. Además despuntaban los depósitos de vinos y envases.

Tal como se desprende de la documentación consultada, la zona de la Pescadería antigua, denominada también zona del Dique, era bastante solicitada por comerciantes dedicados a todo tipo de actividades relacionadas con el mundo de la pesca. Tanto empresas como particulares ocupaban los terrenos con industrias de salazones y conservas de pescados, con el fin de organizar los productos frescos del mar para venderlos a las tiendas de comestibles de la época o poderlos exportar, sin deterioro, a sus lugares de destino. Algunas peticiones personales durante la Dictadura fueron las de Juan Martín Cabet -concesionario de una fábrica de conservas y fritos de pescado en 1923-, Arcadio Aragón o Juan Martín<sup>419</sup>. Igualmente, existían instalaciones pesqueras y pescaderías. Otros negocios eran los depósitos de madera, la mayoría para fabricar cajas de pescado y envases de pescado fresco y marisco, a la vez que cocederos y naves para reparación de redes y útiles y almacenes; todo con el fin de preparar pescado y marisco para la exportación. Concretamente, entre 1923 y 1928<sup>420</sup> se significaron multitud de titulares, como *Sánchez Lima y Compañía*, en 1923; otras autorizaciones se encontraban a nombre de José Ruiz Medel, Francisco Jiménez y Gonzalo Barrios. Por otro lado, Santiago Manzano Jiménez levantó un edificio saladero de pescado en 1928; y otros solicitantes de la zona fueron Juan Quintero, Rafael Repiso, Romualdo del Villar y Manuel Rodríguez<sup>421</sup>. También localizamos casetas para guardar artes de pesca y secaderos de redes, con nombres como Francisco Monís en 1924 o *Sociedad Pesquera Onubense* en 1929. Por otra parte, en 1925 aparecieron por primera vez solicitudes para locales en los que tintar redes que, a partir de este momento, comenzaron a abundar -pongamos de ejemplo a Manuel Rodríguez Beltrán y a José Manzano Jiménez-<sup>422</sup>.

<sup>416</sup> Uno de los principales empresarios onubenses dedicado a varios ramos de la actividad mercantil. MIRÓ LIANO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 135.

<sup>417</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9-3-1923, 31-12-1925 y 28-1-1927 libros 67 y 70-71.

<sup>418</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10-10-1927 y 14-2-1929, libros 72-73.

<sup>419</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio*, 1920-1941, legs. 1326 y 1398 y *Gaceta de Madrid*, 16-1-1923.

<sup>420</sup> El año 1924 sobresalió, concretamente, por la gran cantidad de peticiones.

<sup>421</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1923-1925, libros 67-68 y 70.

<sup>422</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1923-1925 y 1929, libros 67-70 y 73-74.





Fotografía 1.22.- Cartel anunciador de depósitos flotantes de carbones, 1917 (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 2223).

Además de los mencionados, otros tipos de negocios que se perfilaban bastante en la época, según se desprende de la documentación consultada en el Archivo del Puerto, consistían en la desecación, saneamiento y preparación de las marismas para luego cultivarlas, dedicarlas a polveros, salinas o con fines industriales: varaderos, talleres, etc. Así, se localizaron *Expedientes de Concesiones* a nombre de Manuel Beardo, Manuel Jiménez y Miguel Borrero, *Compañía Española de Minas de Río Tinto*, José de la Corte<sup>423</sup> y gran cantidad de propietarios más. Asimismo, algunos de los usos industriales que se diferenciaron en el período lo constituyeron un edificio para depósito de cementos de Florentino Azqueta, un almacén de lubricantes de José Casanovas, un horno de alfarería de Antonio Catalán, una fábrica de ácido sulfúrico y superfosfatos de cal de la *Compañía Anónima de Abonos Minerales* y otra de la sociedad *Carreño e Hijos*<sup>424</sup>, una nave para almacenamiento de aceites minerales de la *Compañía Petrolífera Texaco*, depósitos de petróleo de *Industrias Babel y Nervión, S.A.*<sup>425</sup> y de la sociedad *Figueroa y Campos*, la cual destacó por las avanzadas medidas de seguridad<sup>426</sup>, una cámara frigorífica y una fábrica de hielo a nombre de Serafín Romeu<sup>427</sup>, etc.

<sup>423</sup> A.P.H. *Expedientes de Concesiones en la zona de servicio*, 1890-1947, legs. 1350, 3030- 3031 y 3034.

<sup>424</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-11-1929, libro 74 y *Gaceta de Madrid*, 23-5-1929.

<sup>425</sup> La Junta veía muy conveniente la instalación, pues con ello se conseguía ocupar parte de la zona sur, muy considerada por sus grandes condiciones industriales. Y aquí, concretamente, se ubicó la sociedad, en la fracción destinada a carbones, materiales inflamables y de construcción. *Gaceta de Madrid*, 25-5-1926.

<sup>426</sup> El director del Puerto de Huelva consideraba que a las condiciones que generalmente recogía la Jefatura de Obras Públicas había que adicionar otras por el tipo de instalación: prevenir las consecuencias de roturas o salideros de los depósitos y probables incendios, aumentar la resistencia de los depósitos de contadores, cerramiento de la parcela y control de la disposición de la tubería de conducción. Por su parte, el plazo de concesión se limitaba, imponiéndose la revisión de tarifas a los cincuenta años. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-4-1923, libro 67.

<sup>427</sup> A.P.H. *Expedientes de Concesiones en la zona de servicio*, 1920-1974, legs. 1336, 1344, 1347, 1358,

En el tema de pequeños kioscos o despachos, los años entre 1923 y 1930 no se trataron de una excepción y encontramos nuevas dedicaciones, como la de productos de la industria panificadora, caso de la *Panificadora Onubense, S. A.*<sup>428</sup>; asimismo, puestos ambulantes de tortas, dulces y refrescos por los paseos del muelle; aunque también se percatan los usos tradicionales, como despachos de hortalizas, venta de masa frita, café y refresco y caseta para vender buñuelos y cerveza, fruta, castañas y almendras. Tampoco queremos dejar de relacionar otras ocupaciones en la zona de servicio del Puerto, aunque fueran de menor entidad, por su abundancia y porque contribuyeron, sin duda, al desarrollo económico en la zona: exhibición de sierras, aserrado de maderas, reparación de vapores de pesca -Manuel Amador González en 1925-, suministro de agua, surtidores de gasolina en 1926 –uno, concretamente, estuvo localizado en la Plaza XII de Octubre-. A la vez, son interesantes de señalar, por su singularidad, las siguientes solicitudes: fondeo de un buque-fábrica flotante para beneficiar ballenas y otros cetáceos por Cipriano Roque Careasa y Cortina en 1923<sup>429</sup>, caseta para guardar el coche encargado de la correspondencia entre Huelva y La Rábida a nombre de Luis Bocanegra<sup>430</sup> en 1926; terrenos para un gran hotel municipal en 1927<sup>431</sup>; en el mismo año, el proyecto de construcción de un molino para la sal; y al año siguiente, un edificio para almacenar cemento. También 1929 trajo interesantes ocupaciones, como la de un taller de reparaciones, un almacén de efectos necesarios para obras y tinglados para preparación de corchos, vinos y castañas de cara a la exportación.

Por otra parte, la Junta de Obras del Puerto de Huelva tuvo noticias de una Real Orden del Ministerio de la Gobernación de 26 de enero de 1923 en la que solicitaba al Ministerio de Fomento la cesión de un solar en un sitio adecuado del Puerto para la construcción de la Casa de Correos y Telégrafos, a lo cual no tuvo inconveniente la entidad portuaria<sup>432</sup>. De hecho, ya aparecieron noticias de esta trascendental instalación, tan necesaria en una ciudad que estaba avanzando progresivamente en el comercio como Huelva, unos años antes, exactamente en 1915. Aprovechando la estancia del director general de Comunicaciones en Sevilla, el Presidente de la Cámara, Pedro Luis Casto, tuvo con él una reunión sobre el tema de Correos. Uno de los problemas más acuciantes en el momento lo constituía la supresión del reparto de la correspondencia por la noche, que fue inmediatamente corregido, a la vez que se tramitó la solicitud de que se restableciera la

---

1390, 1415 y 3031.

<sup>428</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 4-5-1923, libro 67.

<sup>429</sup> La Junta emitió informe apoyando la instalación en las proximidades del Cabezo de los prácticos. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-11-1923, libro 68.

<sup>430</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-11-1926, libro 71.

<sup>431</sup> El proyecto no llegó a consolidar, aunque el Puerto estaba muy interesado en esta instalación porque podía cubrir unas necesidades existentes en Huelva, con un puerto comercial de la envergadura del existente, y ante la inminente celebración de la Exposición Iberoamericana. Los planos encontrados en el Archivo lo ubicaban en la parcela que hoy ocupa la Aduana. A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Construcción de un hotel municipal"*. Ayuntamiento de Huelva, 1927-1945, leg. 1332.

<sup>432</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9-3-1923, libro 67.

Estafeta de Correos del Muelle<sup>433</sup>. Asimismo, el director general prometió solucionar la carencia de un establecimiento propio, cuya edificación contribuiría a mejorar el servicio y proporcionar puestos de trabajo<sup>434</sup>. Posteriormente, por Reales Órdenes de 21 de enero y 25 de marzo de 1924 se autorizó a la Junta a hacer traspaso al Gobierno Civil de un solar de 2.499 m<sup>2</sup> para la ubicación del edificio citado, que no se pudo entregar hasta 1925, una vez que se desplazó el tinglado número 2 desde aquel lugar. Finalmente, la propuesta la redactó Carlos G. Espresati<sup>435</sup>. Y en 1929 se aprobó el concurso, por Real Orden de 1929, para contratar la totalidad de las obras del nuevo edificio de Correos, según los arquitectos Joaquín Otamendi y Luis Lozano<sup>436</sup>. También se sabe del proyecto de construcción de un cuartel para carabineros desde 1927<sup>437</sup>. Asimismo, la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España en 1928 solicitó una parcela en la zona del Puerto de 2.500 m<sup>2</sup> para situar unas escuelas, presentando en un principio un anteproyecto del arquitecto Francisco Alonso Martos y el ingeniero de caminos Luis Ponce de León. Por Real Orden de 9 de diciembre de 1929 se le concedió la autorización y al año siguiente se presentó una propuesta completa, en la que se recogían detalladamente las características del edificio<sup>438</sup>.

En consecuencia, de todo lo anterior se deduce que durante la década del veinte los negocios en la zona de servicio del Puerto se caracterizaron por una gran proliferación de peticiones y de nuevas ocupaciones para usos industriales que no se habían encontrado en períodos anteriores e, incluso, para otros usos como un edificio de Correos, un cuartel para carabineros, unas escuelas, etc.; aunque la mayoría de las concesiones son reiterativas: pequeños kioscos, usos relacionados con la pesca, depósitos de minerales -la gran estrella en la fase estudiada-, con las compañías mineras como las mayores clientas. Mientras, los depósitos flotantes de carbón, a pesar de que existían desde un principio, cada vez escaseaban más, surgiendo toda una reglamentación referida al combustible líquido que fue tomando cuerpo hasta imponerse totalmente avanzado el siglo XX. Todo parece indicar que la localización de este tipo último de depósitos iba en aumento por las ventajas que ofrecía en las comunicaciones marítimas; por ello, se tenía claro que su adopción sería exclusiva, como así ocurrió. No cabía duda de que se debía dotar a los puertos de los medios necesarios para que el armador los empleara, pues con la seguridad de su abastecimiento se fomentaba su utilización; en cambio, la importancia del carbón

<sup>433</sup> Dictada la Real Orden concediendo la creación de la Estafeta Postal, se procedió a solicitar al ministro de Fomento la construcción del pabellón para tal menester, según proyecto de la Junta de Obras del Puerto de Huelva y sin gastos para el Estado.

<sup>434</sup> A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria de los trabajos realizados durante el año 1915*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1916, pp. 48 y ss, leg. 32.

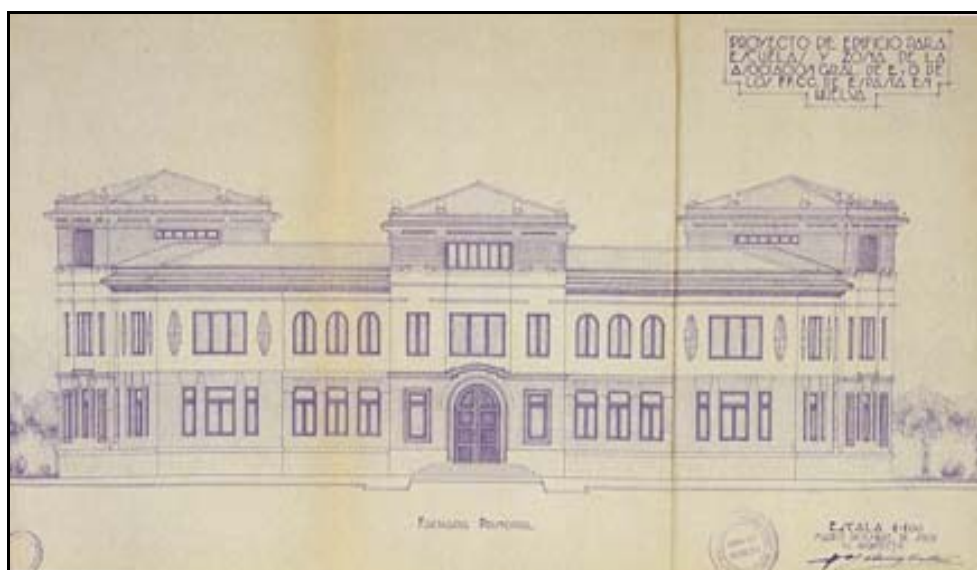
<sup>435</sup> Con el mismo objetivo, también se tuvo que demoler la antigua cochera de locomotoras y sus servicios pasaron al tinglado núm. 1, que se remodeló para tal fin. A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Construcción de un edificio destinado a Correos y Telégrafos"*. Ministerio de la Gobernación, 1923-1970, leg. 1399.

<sup>436</sup> *Gaceta de Madrid*, 15-12-1929. Este tema ya se encuentra recogido en nuestro trabajo: *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, 2003, p. 114.

<sup>437</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Construcción de un cuartel para carabineros"*. Ministerio de Hacienda, 1927-1949, leg. 3099.

<sup>438</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Construcción de un edificio destinado a escuelas, academias y campo de recreo"*. Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, 1928-1983, leg. 1328, ÁLVAREZ CHECA, José, MOJARRO BAYO, Ana María y VILLA MÁRQUEZ, Lourdes de la: *Op. cit.*, pp. 150-151 y *Gaceta de Madrid*, 21-12-1929.

disminuyó.



**Fotografía 1.23.- Plano de la fachada del colegio de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España en Huelva, 1929 (A.M.H. *Expedientes de construcción de edificios*, leg. 717 y A.P.H. *Expedientes de Concesiones en la zona de servicio*, leg. 1328 ).**

Por lo demás, puede decirse que el desarrollo del combustible líquido tuvo un papel importante desde el comienzo de la Dictadura -de hecho, en esta etapa se creó el monopolio del petróleo y derivados, CAMPSA-<sup>439</sup>. En 1923<sup>440</sup> se procedió a recoger información de los ingenieros directores sobre las concesiones de esta variedad de depósitos en los puertos de interés general y sus zonas anejas a fin de redactar el Reglamento que había de regir en su explotación. Algunos temas sobre los que se solicitaba asesoramiento eran:

o Conveniencia y posibilidad de emplazar dichos depósitos dentro de la zona de

<sup>439</sup> España, país no productor de petróleo hasta los años sesenta, llevó a cabo una política económica de nacionalización de la mayor parte posible del largo proceso del combustible fósil desde su obtención hasta el consumidor. Esta política se inició en la fase de distribución interior de los productores petrolíferos mediante la creación de un monopolio público. Posteriormente, se abordó la fase del transporte de los crudos por medio de una flota propia y de su refinado en España. Así, hasta finalizar 1927, el mercado español de derivados del petróleo funcionó prácticamente sin intervención. En ese año, con Calvo Sotelo como ministro de Hacienda, se creó el Monopolio de Petróleos con dos fines: uno de carácter fiscal, que trataba de sustituir el monopolio privado por uno público, que evitara la evasión fiscal; el segundo fin era de corte económico, que pretendía emancipar la economía nacional adquiriendo yacimientos en países extranjeros, con la construcción de una flota de buques-tanques y montando la industria del refinado en España, con el fin de que la importación se contrajera exclusivamente a los crudos. El Monopolio pasó a abarcar la importación, manipulaciones industriales de todas clases, almacenajes, distribución y venta de todos los combustibles minerales líquidos y sus derivados. Todo ello funcionando como organismo del Estado adscrito al Ministerio de Hacienda, con jurisdicción sobre todas las provincias peninsulares y Baleares y administrado por la *Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A* (CAMPSA). TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Introducción a la economía española*. Alianza Editorial, Madrid, 1998, pp. 204-205.

<sup>440</sup> *Gaceta de Madrid*, 11-9-1923.



servicio.

- Clases de combustibles líquidos.
- Plano general del puerto con señalización de la zona apropiada para las instalaciones.
- Medidas de precaución.
- Condiciones para la ubicación de tuberías de conducción de los combustibles líquidos.
- Tarifas procedentes.
- En el caso de existir ya instalaciones, características y remisión de los planos de su localización.

En efecto, los informes de los directores de los puertos permiten afirmar que, en la mayoría de estos organismos, no se podían establecer los servicios por falta de extensión, pero, sobre todo, por seguridad. La norma que se seguía en el momento consistía en alejar los depósitos de petróleo de la población lo máximo posible, comunicándolos con los puertos mediante líneas de tuberías, incluso con varios kilómetros de longitud. Finalmente, el Real Decreto de 23 de junio de 1925<sup>441</sup> recogía el Reglamento para la instalación y explotación en los puertos y sus zonas anejas de depósitos de combustibles líquidos. Dos años después, y debido a dificultades suscitadas en la aplicación del artículo 3º del Reglamento, la Real Orden Circular, núm. 164, de 28 de junio, recogió una nueva redacción con ampliaciones.

Como balance a lo que significó el tráfico y el comercio en el Puerto de Huelva desde fines del siglo XIX, comenzamos con una cita de Emilio José Rodríguez que, en un trabajo realizado en 1895, con respecto al comercio afirmaba: “se encuentra en un estado floreciente, contando con fábricas de jabón, yeso, aguardiente, licores, guano, ladrillo, almacenes de efectos metálicos y navales, astilleros, etc.”<sup>442</sup>. La verdad es que con poco se conformaba el autor para hablar en positivo de la economía de este momento histórico. Evidentemente, de todo lo enunciado, de los estudios de Lourdes Miró acerca de las sociedades mercantiles y de las investigaciones en los distintos archivos visitados, se puede concluir una cierta, aunque mínima evolución producida desde la llegada de los ingleses hasta 1930. Todo ello teniendo en cuenta que de la explotación minera podía haber derivado grandes riquezas para la provincia por su gran productividad. Por ello, estamos con Santos Ocaña cuando sostiene la idea de que la Huelva de finales del siglo XIX es “una provincia pobre, por debajo de la media en España, con unas estructuras bipolares disarmónicas, al mezclarse un modelo agrario tradicional con otro industrial de fuerte o exclusiva iniciativa exterior, en el que los protagonistas son el paternalismo estatal y el capitalismo avanzado, que llevaron a un desarrollo local dependiente y no satisfactorio”<sup>443</sup>.

Abundando en el tema, también Flores Caballero hace un recuento de la minería clave para entender lo poco y lento que progresó Huelva en los años de este estudio. Para el citado autor, con el que estamos de acuerdo, los efectos de las explotaciones mineras con el diseño exportador de materias primas en Huelva fueron contrapuestos entre sí: como positivo, hay que reconocer el trazado de dos líneas directas al Puerto de Huelva, *Tharsis* y *Rio Tinto*, dos a la ciudad, Sevilla y Zafra y la de Buitrón a San Juan del Puerto, que posibilitaron el que el Puerto de Huelva llegara a ser uno de los más influyentes del

<sup>441</sup> *Gaceta de Madrid*, 24-6-1925.

<sup>442</sup> RODRÍGUEZ, Emilio José: *Op. cit.*

<sup>443</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: “El regeneracionismo primorriverista...”, p. 70.

momento en el movimiento de mercancías, tanto a nivel nacional como internacional, y el que hubiera una gran ocupación de mano de obra. Entre las consecuencias negativas, Flores Caballero incide en que las grandes compañías, aunque tenían un enorme poder, no se preocuparon del desarrollo de la zona en la que estaban emplazadas, sino en solucionar sus propios problemas en la alta política nacional; además, la población que vivía dependiente de ellas sólo disfrutaba de unos sueldos que mal le daban para vivir. Por todo ello no se dio ningún tipo de revolución, ni siquiera de creación de burguesía<sup>444</sup>. A pesar de estar enlazado el Puerto de Huelva con puertos internacionales, ha sido a efectos de movimiento de mercancías, no de población ni de creación de un valor añadido a la zona. Huelva, siguiendo con el mismo autor, cuyas palabras sirven como síntesis, ha sido “una mera espectadora de la capitalización de las grandes empresas mineras del XIX, que han exportado por su puerto de manera colonial las riquezas de sus minas sin que se beneficiase de los efectos de su industrialización y de la aplicación de los productos fertilizantes en sus campos”<sup>445</sup>.

A continuación, la crítica de un coetáneo, simbolizada en el muelle de la *Compañía de Río Tinto*, recoge los defectos que los investigadores actuales siguen señalando, y que se unieron para que la colonización inglesa en Huelva fuera una realidad: falta de energía de las autoridades nacionales y ubicación de las infraestructuras de las empresas foráneas en terrenos que perjudicaban la navegación y anulaban zonas para la expansión y disfrute de la población autóctona -se les permitió a los extranjeros extenderse a su antojo, sin tener en cuenta el propio bien de la población<sup>446</sup>-; todo ello unido al desinterés de las compañías extranjeras en los asuntos relacionados con el avance de la propia ciudad y provincia de Huelva. En general, se acusaba al Gobierno de poco carácter, pues contempló con bastante indiferencia cómo se escapaban de sus manos grandes oportunidades económicas, sin hacer nada por evitarlo, teniendo en cuenta que con ello no se perjudicaban tampoco los intereses extranjeros. Pero, lógicamente, la labor de estas empresas extranjeras, aunque no reportara todo el bien que debía, en cierta medida trajo la “maravilla de los tiempos modernos”, simbolizada en la infraestructura levantada en el Puerto:

“¡Lástima grande que esta maravilla de los tiempos modernos se haya dejado construir, por negligencia del Ayuntamiento de Huelva y por la falta de energía de otras autoridades, en un sitio que más ó ménos tarde ha de perjudicar á la navegación por el puerto, siendo tal vez origen de serios conflictos entre el municipio y la empresa! ¡Lástima también que se hayan hecho concesiones de dilatadas marismas á la citada empresa para almacenes, talleres y estaciones en el sitio que ocupan, sin haber interpuesto la municipalidad su veto adquiriéndolas para ensanche y paseos públicos de la población, obligando á la referida empresa de Río-Tinto y á la del ferrocarril de Sevilla á Huelva á que hubieran solicitado para los respectivos servicios las marismas del O. de la capital, y emplazado sus muelles á la

<sup>444</sup> En este punto, los datos que Zamorano concluye de sus investigaciones es que la élite local junto con la británica engrosó una nueva clase burguesa y que la segunda transfirió a la primera su modo de vida, sin ningún tipo de prejuicios.

<sup>445</sup> FLORES CABALLERO, Manuel: *Op. cit.*, pp. 280-281.

<sup>446</sup> Francis Fourneau en su obra habla, concretamente, de la ausencia de una política urbanista que favoreciera a la ciudad: “reservaciones de las compañías mineras, especulaciones sobre los terrenos, beneficios de las empresas constructoras han sido las normas esenciales en la ocupación del espacio como en la elaboración de los tipos de hábitat”. FOURNEAU, Francis: *Huelva hacia el desarrollo. Evolución de la provincia de Huelva durante los veinte últimos años*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1980. p. 62.



derecha del de madera, sin perjuicio para sus intereses y servicios, con señalada ventaja para Huelva en la época presente y sin crear dificultades para el porvenir!”<sup>447</sup>.

Ahora bien, uno de los pocos favorecidos en todo este engranaje minero fue el Puerto, que se engrandeció al hilo del progreso económico extranjero. Todo creció: infraestructuras, tráfico, puestos de trabajo... Y a su vez las empresas foráneas también se vieron propulsadas por la entidad portuaria. Al final, en Huelva fue, realmente, donde repercutió este alza, pues la entidad portuaria propició una serie de actividades en su entorno, que hicieron que la economía se desarrollara y hubiera movimiento de personas y dinero en la ciudad. Si bien es cierto que el modelo económico extranjero no permitió todo el desarrollo económico y social que hubiese sido de esperar por la gran cantidad de capitales y recursos generales que se movilizaron.

Finalmente, como conclusión de todo este apartado económico, hay que admitir, con respecto a la población, que en los años finales del siglo XIX se produjo en Huelva un aumento demográfico, sobre todo en la capital y en los núcleos mineros, a la vez que se incrementó acusadamente en la primera el número de viviendas, aunque las condiciones de habitabilidad no eran las adecuadas. Por todo ello, en la capital se generó un gran problema: el enorme avance poblacional no fue parejo a las estructuras de base de la sociedad; pero, poco a poco, la villa se convirtió en un enclave urbano. En la misma línea del urbanismo, hay que anotar que Huelva tuvo que invertir su crecimiento natural a causa del movimiento económico que trajeron los ingleses a fines del siglo XIX. En cualquier caso, en el equipamiento de las estructuras básicas de la capital tenemos mucho que agradecer a la década de los años veinte.

Sin duda, el progreso urbano y económico le debe una gran parte al ferrocarril, por la significación que tuvo en las comunicaciones, sobre todo en una localidad tan mal enlazada con sus alrededores. Ciertamente, los sectores que produjeron el despegue de la provincia onubense a fin de siglo fueron la pesca junto con la minería y la agricultura. A pesar de todo, la economía a finales del siglo XIX se caracterizó por la poca modernización, tónica general de toda la nación. De todas formas, en la urbe se estaba produciendo un enorme cambio en su seno, el paso de núcleo agrario a centro comercial y, en gran medida, se lo debió a su Puerto. Desde 1900 se presencié una entrada incipiente del capitalismo en los negocios onubenses, aunque el balance final refleja que el adelanto hasta finales de la Primera Guerra Mundial fue circunstancial y desde aquí se desembocó en una inevitable caída en los negocios de la localidad.

Ya para terminar este resumen, no queremos olvidar lo que supuso la zona de servicio del Puerto como área de comercio y negocio en la que se ubicaron grandes y pequeños industriales al amparo de la institución, de la cercanía del nudo comunicador y de los interesantes solares que el organismo portuario permitía ocupar a cambio de la tarifa correspondiente. Así, las autorizaciones eran muy variadas en su dedicación y tamaño y, en muchos casos, no se hallaban relacionadas con las actividades portuarias. En este sentido se encontraban kioscos y locales variados para la venta de todo tipo de alimentos y bebidas, astilleros, depósitos flotantes de carbón, depósitos de minerales -los más abundantes por la buena marcha del tráfico en estos años-, depósitos de vinos,

---

<sup>447</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 41-42. Este autor fue un activo político, diputado a Cortes, con una idea clara de crear una opinión pública provincial a través de un periodismo comprometido.

instalaciones dedicadas al negocio pesquero y sus derivados...

### 3. Los progresos sociales

Una vez estudiado en este capítulo el marco histórico -con sus esferas política y económica-, tanto a nivel nacional como regional y provincial, desde finales del siglo XIX hasta los primeros años del siglo XX, se pasará a analizar la sociedad que se desarrolló, lógicamente, como fruto de ese contexto, donde las manifestaciones huelguísticas tendrán un lugar diferenciado por su importancia en el período. Nos detendremos en los casos ocurridos en la entidad portuaria, que, obviamente, influyeron y se influenciaron del ambiente social que se vivía. Eran su consecuencia más directa y, a la vez, un arma fundamental para la mejora de las condiciones laborales, sobre todo, de los trabajadores más marginados.

Es bien patente que Andalucía a finales del siglo XIX, salvo casos aislados, era una región de predominio rural, descapitalizada y con grandes desequilibrios sociales. Su temprano progreso industrializador no tuvo las consecuencias económicas que cabía esperar. En su territorio se desarrolló un “proceso involutivo” en la formación de un capitalismo comercial e industrial. Todo ello conformó un marco muy característico a nivel económico que coadyuvó a la gestación de unos tipos sociales concretos. Lógicamente, la falta de desarrollo de la economía redundó en unos claros problemas y desajustes sociales que se pasarán a tratar.

Sin duda, en el examen de los movimientos sociales en la etapa que se estudia debe tenerse en cuenta la toma de poder político por parte de la burguesía, unido a la organización de la sociedad, la economía y el Estado de acuerdo con sus intereses. Realmente, desde que llegaron al poder los liberales en 1820 comenzó la actividad de la clase trabajadora, que, verdaderamente, se intensificó y radicalizó tras la muerte de Fernando VII. Con ello dio comienzo el socialismo utópico y el asociacionismo obrero; y la masa trabajadora acentuó su sentimiento de clase con su participación en las insurrecciones republicanas. Además, en los años setenta del siglo XIX se introdujo con fuerza en Andalucía la I Internacional, que, definitivamente, demostró la toma de conciencia. Desde las primeras décadas del siglo XX, la sociedad andaluza se caracterizó por una sólida presión demográfica y un débil desarrollo económico, continuando su excesiva dependencia del sector primario. Por otra parte, la estructura de la propiedad, extremadamente desequilibrada, motivaba la existencia de una gran masa de campesinos sin tierra -en 1920 la cifra llegaba hasta 700.000-, con unos salarios bastante bajos y que no se podían acomodar al sector secundario porque aún no se había desarrollado un tejido industrial potente que los pudiera absorber, lo cual explica las graves tensiones sociales andaluzas en el primer tercio del siglo.

Unido a todo lo expuesto, hay que reconocer las precarias condiciones de trabajo y de nivel de vida de la población asalariada, tanto del medio rural como del industrial. La existencia de grupos con situaciones e intereses diferenciados impedía la cohesión entre ellos e, incluso, a veces, facilitaba los conflictos si entraban en competencia en el mercado laboral. Prevalecía el ritmo discontinuo del trabajo campesino, sucediéndose ciclos de intensa actividad alternados con otros de labores casi nulas. En cuanto a los salarios, el abanico resultaba muy amplio y sólo hubo incrementos dignos de destacar a partir de 1918, como consecuencia de la oleada huelguística que se inició. Habida cuenta de estas

consideraciones, puede comprenderse que el trabajo fabril también se produjese en similares condiciones de precariedad, agravadas por la afluencia de la población trasladada desde el campo y que se empleaba en sectores de escasa cualificación. En realidad, los salarios eran insuficientes, pero, en el caso del medio rural, podían ser compensados con la dedicación a otro tipo de actividades -caza, animales domésticos, recogida de frutos...-, por lo que el problema de necesidad se hacía más acuciante en la ciudad. Con todo, se puede generalizar sobre la cuestión de la subalimentación de la población obrera que, además, adolecía de deficientes condiciones higiénico-sanitarias y era bastante vulnerable a las enfermedades infecciosas<sup>448</sup>.

Nos parece interesante, dada la repercusión del trabajo minero en la economía y en la sociedad de la época, dedicar unas líneas a su mercado, concretamente en la comarca minera de Riotinto, donde se dio una peculiar dualidad: en primer lugar, un mercado interior o primario que gozaba de mayor estabilidad y duración en el empleo, a la vez que de mejores salarios; normalmente, tenían más formación dedicándose a oficios cualificados, que se solían transmitir de padres a hijos, por lo que se puede hablar de una fuerte endogamia. En segundo lugar, un mercado exterior o secundario, más efímero y dependiente de la coyuntura económica del momento; sus salarios eran inferiores y presentaban más movilidad, a la vez que ocupaban el primer lugar en los despidos. De lo tratado, se deduce que el tener parientes en el interior de la Compañía suponía una buena ventaja para los que llegaban, unido a favores adicionales. Por otra parte, el papel de la mujer como mano de obra minera era nulo, pero hasta 1900 las mujeres “barcaleaban” junto con los niños en las cortas o en las cementaciones, recibiendo la mitad del salario que los hombres. A partir de esa fecha, su función se limitó a trabajos de cocineras o limpiadoras. Con esta tesitura, las familias con mayoría femenina tenían dificultades para su subsistencia y debía recurrir a ingresos complementarios como el proporcionar alojamiento a huéspedes<sup>449</sup>.

Retomando la línea argumental, ante el ambiente descrito, los trabajadores tuvieron una clara y decidida respuesta a través de un movimiento obrero organizado con intensas acciones reivindicativas, exigiendo la mejora de sus condiciones de trabajo y de nivel de vida. Las causas de su aparición no se pueden explicar sólo a través de factores económicos, pues estos estaban ya desde antaño, sino que hay que acudir, igualmente, a otros de tipo ideológicos, como la aproximación a los trabajadores de militantes republicanos, socialistas, anarquistas, etc. Concretamente, el republicanismo influenció enormemente a los asalariados andaluces por la preocupación social que inspiraba al partido. Así, en 1903, el éxito alcanzado en las elecciones municipales intensificó la preocupación de los republicanos andaluces por la esfera social.

Por todo ello, no es difícil comprender, a fines del siglo XIX, dado el escaso desarrollo industrial en Andalucía, el que las relaciones laborales resultaran claramente de subordinación de los proletarios a la autoridad del empresario; asimismo, los problemas se resolvían directamente entre el patrón y cada uno de sus obreros. Con la acción reivindicativa, las condiciones cambiaron totalmente; la táctica más utilizada consistía en la huelga, recurriéndose también al *boicot*, la persecución de los esquiroles y el sabotaje. Al principio de los conflictos, los obreros adoptaban una actitud pacífica, aunque pronto

<sup>448</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ángeles: *Op. cit.*, pp. 299-305.

<sup>449</sup> GALÁN GARCÍA, Agustín: “Familia y trabajo en la comarca de Riotinto, 1873-1936”. Universidad de Huelva, Huelva, 1997, pp. 129-132.

pasaron a otra más radical en cuanto el paro se prolongaba por la negativa de los patronos a colaborar, con la consiguiente intervención de las autoridades. En consecuencia, ante la nueva situación, los patronos reaccionaron con gran desconcierto. A su entender, las causas de los conflictos se cimentaban en los elementos anarquistas, ajenos a la producción, que tan sólo buscaban destruir la sociedad, y así redujeron el problema social a una cuestión de orden público que debían controlar las autoridades para restablecer la armonía en el mundo laboral<sup>450</sup>. Exactamente durante la Restauración, la clase trabajadora andaluza sufrió las consecuencias de la política canovista; pero luchó contra ella y contribuyó a su caída. Se trata del momento en que las dos grandes corrientes del movimiento obrero revolucionario -anarcosindicalista y socialugetista- tuvieron en Andalucía un significativo foco de implantación y progreso<sup>451</sup>.

Ya a finales del siglo XIX existían noticias de conflictos laborales en la provincia de Huelva, entre los que se diferenció enormemente, por su trascendencia, el producido por las calcinaciones de mineral que se realizaban en Riotinto<sup>452</sup>. Éstas provocaban la expansión de humos muy perjudiciales para la salud de la población y los cultivos. Realmente, nos referimos a un método consistente en colocar toneladas de mineral en grandes montones o teleros al aire libre sobre ramajes secos a los que se prendía fuego y, tras desprender el azufre por combustión y posteriores lavados de aguas agrias de la mina, daba lugar a la precipitación del cobre puro<sup>453</sup>. Una vez que se suprimieron las calcinaciones hubo industriales, comerciantes, obreros y propietarios que sintieron que sus intereses se habían lesionado, por lo que constituyeron una Asociación de comerciantes, cuya sede estaba en Huelva. Otro conflicto que recogió la prensa ampliamente trataba de la reivindicación de las ocho horas de trabajo, por lo que hubo una manifestación obrera el 1 de mayo de 1890 por las principales calles de la ciudad<sup>454</sup>. Años después, en julio de 1900, tenemos las primeras noticias de una huelga en el Puerto a través de los *Libros de Actas*, que sólo mencionan que se desarrolló el día 7 de julio, aunque sin entrar en detalles<sup>455</sup>. Al mes siguiente, se seguía hablando del perjuicio ocasionado a la *Sociedad Francesa de Piratas de hierro* con la huelga de cargadores de este Puerto.

En líneas generales, con la entrada del siglo XX en Andalucía comenzó una etapa enormemente conflictiva a nivel social, a consecuencia de la constitución del Estado Liberal y de la penetración en España de la economía capitalista. Había un enorme desequilibrio social: el poder político y económico estaba monopolizado por la gran

<sup>450</sup> *Ibidem*, pp. 306-322.

<sup>451</sup> CALERO AMOR, Antonio María: *Movimientos sociales en Andalucía (1820-1936)*. Siglo XXI, Madrid, 1987, p. 25.

<sup>452</sup> En esta operación, que se prolongaba a lo largo de todo el año, había un gran desprendimiento de gases sulfurosos, produciéndose lo que se conocía popularmente como “la manta”. Se planteaba como una lucha irreconciliable entre agricultura e industria y minería, por lo que los agricultores tachaban de abusos de los procedimientos mineros. Asimismo, a este problema se unieron otras causas de descontentos, provenientes de su condición laboral. Todo ello culminó el 4 de febrero de 1888 entre muerte y desolación. Este tema está tratado a fondo en FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Capitalismo minero...*

<sup>453</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Los conflictos de febrero de 1888 en Riotinto. Distintas versiones de los hechos”. *Huelva en su historia*, núm. 2. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1988, pp. 603-604.

<sup>454</sup> *La Provincia*, 2-5-1890.

<sup>455</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-7-1900, libro 23.

burguesía, aliada con la nobleza, mientras que la masa poblacional se encontraba marginada y con unas pésimas condiciones de vida. Por ello, una de las cuestiones más polémica en estos años consistió en el *problema social*, especialmente candente en la zona andaluza. A veces, los progresos sociales dependían de las reacciones que el planteamiento de los temas defendidos por los actores representados ante los poderes públicos produjera en éstos. La cuestión no era tanto de necesidades reales como de intereses particulares de los que tienen el poder o la capacidad de influir en él, en cada momento. A juicio de Calero<sup>456</sup>, los movimientos sociales surgieron como reacción al proceso transformador del Antiguo Régimen y la instauración del régimen liberal capitalista por una parte y, por otra, como choque contra las nuevas estructuras que, una vez establecidas, pretendían derribar.

A la vista de los estudios realizados, y tras un somero análisis, admitimos que en el movimiento reivindicativo andaluz hubo tres períodos de máxima conflictividad, coincidentes con las siguientes fechas: 1901-1903, 1910-1912 y 1918-1920. En 1900 tuvo lugar una importante huelga en Riotinto, aunque iniciada verdaderamente en Sevilla, extendiéndose luego hacia Cádiz, Jerez, Córdoba y Málaga, o sea, donde había un mayor implante del anarquismo. En esta primera época, el movimiento huelguístico se caracterizó por la poca consolidación de las sociedades obreras y la inexistente coordinación entre las localidades; por lo que la oleada reivindicativa se incineró a sí misma tras la efervescencia. En 1901, otra huelga se desarrolló en agosto, iniciada por los cargadores del muelle a cargo del destajista, de la que se informó que el día 19 estaba ya dominada. No obstante, pocos meses después se supo de otro nuevo movimiento en el que entraron en colisión los cargadores huelguistas del Puerto y los que le sustituían en su trabajo<sup>457</sup>.



Fotografía 1.24.- Trabajadores de la *Compañía de Tharsis* (A.M.A.)

En el fondo del tema estaba lo que había significado la pérdida de las colonias españolas para la industria nacional, que se había quedado sin un mercado propio, al que, incluso, le había costado satisfacer, pues la demanda era muy alta. Por ello, a principios del siglo XX se enfrentó a unas complejas circunstancias, ya que las fábricas tenían sus depósitos abarrotados, con gran dificultad para ubicar las manufacturas. No se podía

<sup>456</sup> CALERO AMOR, Antonio María: *Op. cit.*, pp. 1 y ss.

<sup>457</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 19-8 y 20-11-1901, libro 24.



seguir trabajando, de ahí el paro forzoso. En este contexto, la prensa<sup>458</sup> formulaba un enorme interrogante: ¿cómo evitar que el operario al faltarle el pan no se exaltara y desbordara? Si el problema estribaba en la falta de mercados había que conseguirlos. La América española los ofrecía claramente, pues prefería los productos españoles; además, al no poder las industrias abastecer completamente estos mercados, los compromisos se duplicarían y aumentarían los puestos de trabajo. Sin duda, a juicio del conocido diario *La Provincia*, si el Gobierno y todos los implicados en la huelga se hubieran detenido a pensar, ésta no se hubiera desarrollado. Se necesitaba la disminución de los impuestos y la firma de tratados comerciales con América; asimismo, los patronos debían enviar agentes comerciales que dieran a conocer los productos; las compañías navieras bajar los fletes y aumentar el tráfico; y finalmente, los obreros poner buena voluntad para un mañana mejor.

En tanto, en noviembre de 1902 hubo unos días de gran tensión porque los obreros del Puerto, solidarizándose con otros compañeros, se declararon en huelga, y la Junta acordó romper las relaciones con los obreros huelguistas y gestionar la contratación de 30 asalariados para que los trabajos de carga y descarga siguieran adelante; asimismo, solicitó al Gobierno Civil que destinara parte de las fuerzas públicas a custodiar las mercancías depositadas en el Puerto. Pero a los tres días el problema persistía y hubo una interesante reunión para adoptar las medidas oportunas, a fin de que las operaciones de estiba y desestiba no siguieran interrumpidas por más tiempo. Así, si los jornaleros de la población no se prestaban a hacer las labores de los huelguistas, emplearían forasteros -de hecho, ya tenían una proposición de 18-20 operarios, pero de momento estaban dispuestos a esperar “hasta ver la actitud de los naturales” porque no querían conflictos-. Ante la comprometida situación se estudiaron unos acuerdos, que se llevaron adelante y que son interesantes porque dan una clara idea de las condiciones laborales de estos trabajadores:

1. Abrir un concurso para la admisión de treinta obreros cargadores para los trabajos en el muelle de hierro y su zona de servicio.
2. Tendrían preferencia los naturales o vecinos de Huelva entre 25 y 50 años “de buena salud y robustez”.
3. Devengarían 124 pesetas mensuales pagadas por semanas vencidas.
4. El trabajo se extendía de sol a sol, con dos horas para el descanso y comida en el invierno, tres en primavera y otoño y cuatro durante el verano. Si puesto el sol el servicio exigiera continuar el trabajo, éste se pagaría a razón de una peseta por hora, aunque esta actividad extraordinaria terminaría siempre a las doce de la noche.
5. En caso de tener que trabajar un domingo, previo permiso de la autoridad competente, no habría remuneración extraordinaria, “pero devengarán su haber íntegro en los días en que no hubiese trabajo por falta de buques u otras imputables al servicio del muelle”.
6. La Dirección podría contratar las vacantes con obreros ajenos a la población, si se cumplía el plazo sin cubrirse las plazas.
7. “Si excede el número de peticiones al señalado por la Junta, serán preferidos aquellos, para las vacantes que ocurran entre los designados”<sup>459</sup>.

<sup>458</sup> *La Provincia*, 26-3-1901

<sup>459</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 21, 24 y 25-11-1902, libro 25.



Durante estos avatares parece ser que el Puerto de Huelva se convirtió en modelo de gestión, despuntando por su control en el desarrollo de las huelgas. En este mismo año de 1902, la Cámara de Comercio de Gijón consultaba a la de Huelva sobre el sistema de carga-descarga en los muelles del Puerto y, refiriéndose a la organización del personal, se quejaba de que “las obras constituidas en sociedad de resistencia, disponen a su antojo de los intereses del comercio y de la industria, dictando a su arbitrio medidas caprichosas”. La contestación consistió en que en Huelva, “La Junta de Obras de este Puerto tiene organizados los servicios con personal propio en sus muelles y desde que se implantó este sistema terminaron las imposiciones y las huelgas”<sup>460</sup>. En este sentido, pasaron unos años en los que no se tuvieron noticias de huelgas, exactamente hasta 1908, año en que el Consejo informó de que el Gobierno Civil se interesó por la huelga de cargadores de los depósitos de minerales, aunque la Corporación no tenía datos oficiales de su existencia, ni de sus orígenes o desarrollo. Ya a partir de 1909 se volvió a saber sobre conflictos huelguísticos con frecuencia y carácter diverso, predominando el ocurrido ese mismo año por el impuesto sobre tonelaje de una peseta, que provocó grandes manifestaciones en muchos puertos españoles, sobresaliendo Huelva, que llegó a temer por el gran perjuicio que se estaba ocasionando al tráfico portuario.

En noviembre de 1910 se inició, nuevamente, una huelga de cargadores del muelle de *Río Tinto* que duró el resto del año, con paro general en la localidad, incluso en las tahonas. Huelva se tomó por las tropas y en el Puerto entró el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*. La petición de los obreros consistía en un jornal mínimo de 7,50 pesetas, frente al ofrecido por la Asociación de Mineros Exportadores que era de 4 pesetas<sup>461</sup>. La prensa detalla los diversos acontecimientos vividos. En la mañana del 22 de noviembre sorprendió el paro llevado a cabo por los huelguistas del gremio de cargadores. A la hora de entrar a trabajar en el Puerto, gran número de aquéllos estaba situado en la zona para impedir el acceso a los trabajadores. Una vez que se pasó lista, los obreros salieron hacia el muelle Norte y al llegar al lugar donde se encontraban los huelguistas, se les invitó a abandonar sus tareas, por lo que se volvieron a las oficinas de lista manifestando lo ocurrido y, posteriormente, se unieron a los grupos. Por su parte, las tareas en el muelle Sur también se interrumpieron al llegar al lugar los sublevados. Ya a las siete y media los grupos se dirigían hacia la ciudad –concretamente a *Talleres Morrison y Matías López*– y, como se conocía que las autoridades carecían de organización para garantizar la seguridad del trabajo, nadie se opuso. Seguidamente, grupos de mujeres y niños llegaron a los talleres de la *Compañía de Río Tinto* y ya a las 9.30 h alcanzaron las oficinas y talleres del ferrocarril de Zafra a Huelva. Durante los sucesos relatados, las parejas de la guardia civil de caballería y los carabineros dieron varias cargas, produciéndose gran confusión. Concretamente, en la calle Zafra y en la carretera de Gibrleón y Odiel los huelguistas trataron de resistir a la fuerza pública, aunque tuvieron que desistir.

Por otra parte, en la capital los manifestantes se dirigieron a las calles del centro invitando a los comerciantes a cerrar sus establecimientos y ante el temor de que apedreasen los escaparates consiguieron su cometido. A media mañana todos los establecimientos se encontraban cerrados e, incluso, los albañiles y demás trabajadores de otros oficios depusieron sus tareas –el paro llegó a las faenas de labranza en los campos inmediatos a la población, en el instituto y en las escuelas y tahonas–. Se distinguió el

<sup>460</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 25 de enero de 1903*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1903, pp. 35-37, leg. 31.

<sup>461</sup> *La Provincia*, 24-11-1910

desagradable incidente del Dique, con el objetivo de impedir que se embarcara el pescado para Sevilla. Realmente, hacia ya varios días que obreros ocupados en la carga de mineral estaban en huelga. La llegada de tropas en la madrugada del día 24 de noviembre cambió las circunstancias, normalizándose los negocios, que abrieron sus puertas al estar garantizada la normalidad. Finalmente, la Comisión especial nombrada por el Ayuntamiento para gestionar la solución de la huelga que sostenía el Gremio de Cargadores de Mineral, que amenazaba con el paro completo de la actividad en Huelva, puso fin a la situación solucionando el conflicto<sup>462</sup>.

Ahora bien, las huelgas en el bienio 1911-1912 fueron especialmente intensas, afectando a casi la totalidad de los oficios, sobre todo en Málaga, Sevilla y Cádiz. Uno de los conflictos más relevantes lo constituyó el de los ferroviarios de la *Compañía de los Andaluces*, con un extraordinario nivel de organización, y que terminó con el triunfo de los trabajadores<sup>463</sup>. También tuvo éxito la huelga de los mineros de Riotinto asociados al Sindicato Minero, que contó con la solidaridad de todos los trabajadores de Andalucía y España. Pero pronto la victoria se diluyó por la política de represalias de la Compañía que retomó su posición hegemónica anterior<sup>464</sup>. A pesar de todo, 1913 se convirtió en el año más nefasto en huelgas en la provincia onubense, desde el primer día, con un conflicto de tarifas municipales para el pescado. Continuaron los problemas con las huelgas en primavera de los obreros de los talleres de la calle Zafra, propiedad de la *Compañía de Río Tinto*, por despidos ilegales. Ya en junio se llegó a la huelga general, pues multitud de obreros pedían la jornada de 8 horas. Realmente, todo el verano los albañiles y comerciantes respaldaron los paros parciales de los mineros; aún así, a juicio de Gil Varón<sup>465</sup> y Castro de Isidro, el resultado de la huelga lo tachan de negativo. El paro de los fogoneros de la *Compañía de Río Tinto* y el de los obreros portuarios, panaderos y empleados de los talleres se consideró una colaboración espontánea, ajenas a las consignas sindicales. Tras la estación veraniega, el ambiente volvió a ser nuevamente muy difícil, pues las tensiones que comenzaron en Riotinto se extendieron hasta la sección que la Compañía tenía en Huelva. Se sumaron los obreros del Puerto y los carpinteros. Las tropas también estuvieron a la puerta de la ciudad y el hambre hizo estragos en la población obrera.

Así como se ha referido, la agitación en diversos centros mineros se extendió por apoyo a los obreros de bahía y de la Junta de Obras. La Cámara, en sus *Memorias*, da noticias sobre la huelga en los “trabajos de bahía”<sup>466</sup>; y sabemos que el capataz del

<sup>462</sup> Montenegro declaraba abiertamente que era una huelga completamente ajena a las obras del Puerto, al que afectaba por la coacción de los obreros huelguistas y que se dilataba por la insuficiencia de fuerza armada. A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Correspondencia dirigida por Francisco Montenegro al Ministro de Fomento*, 22 al 25-11-1910, leg. 8968.

<sup>463</sup> Los movimientos huelguísticos de la etapa correspondiente a esta investigación están estudiados con detalle en CALERO AMOR, Antonio María: *Op. cit.* También es muy interesante el trabajo de SUÁREZ GONZÁLEZ, Fernando: “La huelga de ferrocarriles de 1912”. En VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983, pp. 523-538.

<sup>464</sup> CASTRO DE ISIDRO, Fernando: “Entre cobre y oro: radicales y socialistas ante la huelga general de Riotinto”. *Historia social*, núm. 5, Valencia, 1989, pp. 97-114.

<sup>465</sup> Es interesante el estudio de todas las peticiones que hacían los obreros en su lucha contra la Compañía. GIL VARÓN, Luis: “Las luchas obreras en Riotinto (1888-1920)”. En VV.AA.: *Seis estudios del proletariado andaluz (1868-1939)*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1984, pp. 129-173.

<sup>466</sup> Esta institución, temiendo la huelga, pidió a la Junta que intercediera ante el Gobierno para que

movimiento de mercancías del Dique del Puerto informó de las bases que presentaban los obreros del Gremio de Trabajadores de la Bahía<sup>467</sup>. Mientras, los consignatarios de buques se ratificaron en las tarifas acordadas por la Asociación de Industriales y Comerciantes de Huelva el día 25 de noviembre de 1902, pues para ellos no había nada que justificara ningún tipo de cambio. Finalmente, se creó una comisión para mediar en el conflicto entre patronos y obreros cargadores y descargadores de bahía, llegándose a una serie de acuerdos, que se diferenciaron por su enorme detallismo, caso del personal específico que podía efectuar las operaciones de carga y descarga, la duración de la jornada, el precio según las horas –con toda una casuística– e, incluso, una tarifa para los trabajos a destajos y, por supuesto, se prohibió todo tipo de represalias. Aunque en un principio no se aceptaron las condiciones, posteriormente, “convencidos los obreros que los patronos habían llegado al límite de sus concesiones favoreciéndolas, fueron restableciendo poco a poco la normalidad de los trabajos”<sup>468</sup>. Por su parte, la Junta envió a sus trabajadores una circular en la que se recogían las siguientes mejoras: jornada de ocho horas en todos los servicios; instalación de un botiquín permanente en la zona de servicio, dotado de personal y material sanitarios; gratificación a los obreros que pernoctaran fuera de Huelva; cumplimiento estricto de los contratos; y buen trato por parte de los jefes, capataces y encargados de las dependencias<sup>469</sup>.

A modo de síntesis, en 1913 hubo varios levantamientos del personal obrero, sin que se distinguiera ninguna ocupación. Hasta ahora siempre se hablaba de los cargadores de los muelles, pero en este caso no destacó ninguna ocupación concreta del trabajador. Existía, incluso, una Asociación de Obreros del Puerto, que dirigió varias peticiones, amenazando con la huelga si no se atendían en el plazo precisado. Por su parte, en el Consejo se llegó a debatir la proposición de uno de los vocales, Suárez, para construir un barrio para los obreros de la Junta, del que se volverá a hablar posteriormente. Por su parte, llegó a intervenir, casi a finales de año, la Cámara de Comercio, la Asociación de Mineros y la Unión gremial para que el ministro de Fomento buscara una solución a los conflictos de los obreros de este Puerto<sup>470</sup>.

Tampoco los años 1914 y 1915 estuvieron exentos de manifestaciones obreras; concretamente, se acentuaron en diversos gremios: los albañiles, que paralizaron la

---

enviara maquinistas y fogoneros de la Armada para las grúas y locomotoras de todo el Puerto, “así como de las fuerzas de diversos institutos armados que garanticen el orden y la libertad de los trabajos”. Para la Cámara, los obreros del Puerto gozaban de ventajas “tales como la inamovilidad, el jornal diario y el Montepío, al que ha contribuido el Estado en 1912, con el 76,5 por 100”. A su juicio, si se comparaban sus jornales y la jornada de trabajo con la de otros oficios, los trabajadores del Puerto tenían mejores condiciones.

<sup>467</sup> 1. Jornada de ocho horas, desde las siete de la mañana hasta las 4 de la tarde; 2. En caso de tener que continuar el trabajo, el abono de las horas a una peseta, quedando suprimidas las medias horas; 3. Abono del jornal completo al personal cuando se le necesite y 4. Jornal doble para el domingo.

<sup>468</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913, elevada a la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, en cumplimiento del art. 65 del Reglamento de 29 de Diciembre de 1911*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1914 [contiene una memoria sobre el estado de los negocios y movimiento comercial e industrial en esta provincia en el ejercicio de 1912], pp. 32-37, leg. 31.

<sup>469</sup> *Ibidem*, pp. 85-90, leg. 32.

<sup>470</sup> *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-6, 2-10, 3-12-1913 y 2-1-1914, libros 35-36.

construcción en general durante más de 3 meses, los obreros del Puerto, los almacenistas de madera, los cargadores del Dique; y la más significativa, la de los distintos departamentos de la *Compañía de Río Tinto* en las minas y en los muelles de Huelva, así como la de los talleres mecánicos de la ciudad, que encarecieron el precio de los jornales. Todo ello unido a los efectos de la guerra europea que había producido un descenso en el tráfico total del Puerto<sup>471</sup>. Ahora bien, si con el inicio de la guerra se asistió a una desmovilización de los trabajadores, como derivación de la crisis de trabajo existente -pues su preocupación principal consistió en mantener su puesto de trabajo-, a partir de 1916, el encarecimiento de los artículos básicos de consumo y el desfase entre precios y salarios suscitó, nuevamente, el afloramiento del espíritu huelguístico<sup>472</sup>, las desavenencias entre sindicalistas y las fisuras entre las secciones obreras de la cuenca y la capital<sup>473</sup>.

Siguiendo un orden cronológico, dedicaremos unas líneas a la crisis de 1917 que, sin duda, supuso el comienzo del fin de la Restauración como sistema político. En Huelva, los sucesos de la huelga llegaron a alcanzar unos tintes muy negros, convirtiéndose en uno de los focos más conflictivos del país, propio del nivel de conciencia de clase que habían alcanzado los trabajadores onubenses. Asimismo, la primera parte del año puede ser considerada como la antesala que preparó el clima para lo que vino después. Concretamente, en julio se asistió a la huelga de los cargadores de los depósitos de minerales del muelle. Posteriormente, la huelga que se inició en agosto presentó unas características que la convirtieron en un movimiento de amplia influencia en comparación con otros anteriores, de gran dimensión -además de su gravedad y violencia-. También su contenido se hizo diferente -eminentemente ideológico-. En la capital, el paro estuvo promovido sobre todo por los trabajadores de la *Compañía de Río Tinto* en solidaridad con sus compañeros de las minas. En general, fue una huelga breve, condenada al fracaso por su descoordinación y falta de preparación, y con un fin más de solidaridad que por convencimiento. Ahora bien, para reprimir la situación, el despliegue se podía considerar espectacular en la época; en efecto, existía en la provincia todo un batallón de infantería repartido entre la capital y la cuenca minera de Riotinto. Pero nunca los movimientos habidos en la capital se pudieron comparar con los alcanzados en la cuenca. De hecho, las medidas adoptadas no se debieron tanto a las acciones obreras en la capital como al temor por los atentados del día 15 de agosto contra las líneas ferroviarias, verdadero detonante de la crisis. Los puntos considerados neurálgicos en Huelva lo constituyeron el Puerto, los talleres y la Fábrica de gas y electricidad; realmente, la huelga se secundó por los focos industriales más pujantes de la ciudad, entre los que estaba el Puerto y los trabajadores de los depósitos de minerales de la Asociación de Mineros Exportadores. No obstante, sólo parece estar claro que el único grupo obrero verdaderamente concienciado y comprometido con el paro fue el de los trabajadores de los talleres que la *Compañía de Río Tinto* tenía en la localidad. Ya para finalizar la narración de estos acontecimientos, queremos puntualizar su consecuencia más inmediata en el mes de octubre, la caída del gobierno conservador. Aunque no supuso el fin de los excesos del sistema, sí podemos decir que significó un potente aldabonazo para la Restauración<sup>474</sup>.

<sup>471</sup> A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, pp. 40-41, leg. 32.

<sup>472</sup> GIL VARÓN, Luis: *Op. cit.*, pp. 323-329

<sup>473</sup> Concretamente en 1915, cabe destacar la petición que hizo la Cámara para que se cumpliera la Ley de Descanso dominical, desobedecida por los vendedores ambulantes en los alrededores de la plaza de Abastos, para evitar la desigualdad establecida con los comerciantes matriculados.

<sup>474</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia, LARA RÓDENAS, Juan Carlos de y DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, Rosa M<sup>a</sup>: *Op. cit.*, pp. 449-503.

En cierta medida, los años anteriores a la huelga de 1920 se convirtieron en una etapa de anarquía y persecución. Ahora bien, el año 1918<sup>475</sup> y los inicios de 1919 se significaron por la proliferación del asociacionismo obrero<sup>476</sup>, en un intento de conectar las actividades de la cuenca con la capital, donde se iniciaron las funciones del Sindicato Provincial de Huelva: Sección Huelva-Riotinto<sup>477</sup> y la Federación Local Obrera, con sede en la calle Miguel Redondo, que trató de unir las reivindicaciones de todas las sociedades obreras en la población. Algunas de las entidades obreras tuvieron un gran contenido sindical. Destacó la Sociedad de Obreros Cargadores y Descargadores del Muelle de Lavado y Tinglados del Puerto, nacida el 18 de marzo de 1919, por su implicación portuaria; también el personal de la *Compañía de Zafra-Huelva* conformó más de un sindicato, pues se especializaron por ramas. Claramente, hubo una gran profusión de asociaciones de todo tipo, pues igualmente despuntaron los barberos, comerciantes, pescadores, marineros, trabajadores de las fábricas de conserva y salazón, etc.

En junio de 1919 surgieron ya problemas cuando la Asociación de Mineros Exportadores informó de que, en la mañana del día 21, los obreros cargadores de mineral se negaban a entrar en el trabajo si no se les concedía un aumento del 50 % sobre los precios que venían cobrando por sus faenas. Y como no se accedió a sus peticiones, se retiraron del servicio, parando las operaciones de los depósitos y, por tanto, la carga de los tres vapores que estaban atracados al muelle Norte. En julio se siguió insistiendo en la posibilidad de acceder a las peticiones de los asalariados de los depósitos de minerales, a la vez que la asociación dejaba claro que estaba dispuesta a admitir obreros para reanudar los trabajos de los depósitos y embarque, por lo que se debía ordenar al personal de la Junta que prestara el servicio necesario con las grúas y locomotoras. Por su parte, las entidades de cargadores de mineral y consignatarios de buques protestaban por los perjuicios de la continua paralización. Llegados a este punto, el presidente del Puerto, teniendo en cuenta una serie de cuestiones -que los obreros del muelle Norte llevaban más de veinte días en paro, en solidaridad con sus compañeros; la gravedad de la manifestación de los obreros y empleados del ferrocarril de Zafra a Huelva ante el Gobierno Civil; y por supuesto, el personal de que disponía la asociación para reiniciar las operaciones, ajeno al declarado en huelga-, propuso al personal obrero volver inmediatamente a sus puestos. Si no lo hacían, éstos serían considerados vacantes<sup>478</sup>.

En estas circunstancias, el último día del mismo mes de julio hubo un enorme giro en

<sup>475</sup> Según el parte oficial del Jefe de Explotación en el muelle Norte, el día 8 de agosto, a las 10.30 h, se declaró una huelga por los operarios cargadores de mineral, quedando paralizado el servicio. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 19-8-1918, libro 62.

<sup>476</sup> De hecho, los estudios desarrollados sobre la crisis de 1917 ya hablan de una tupida red de sociedades obreras bien relacionadas y organizadas, capaces de provocar una situación de alarma de considerables proporciones. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia, LARA RÓDENAS, Juan Carlos de y DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, Rosa M<sup>a</sup>: *Op. cit.*, p. 470.

<sup>477</sup> Es interesante aclarar el concepto de sindicato para un mayor entendimiento de la cuestión, y tomamos como base la definición clásica del matrimonio Webb, formulada en 1894 y revisada en 1920: “una asociación permanente y autónoma sin fin de lucro de trabajadores por cuenta ajena para el progreso económico y social de sus miembros, especialmente para el mantenimiento y mejora de sus condiciones de trabajo a través de la contratación colectiva”. ALONSO OLEA, Manuel: *Derecho del Trabajo*. Universidad de Madrid. Facultad de Derecho, Madrid, 1981, p 414.

<sup>478</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 27-6 y 15-7-1919, libro 62.



los acontecimientos. Se reunió el Consejo de Administración, presidido por el gobernador civil, y se informó de las órdenes sorprendentes del ministro de Fomento: “Queda autorizada esa Junta si lo cree indispensable para el aumento de los jornales de los obreros que de ella dependen debiendo formular y remitir los presupuestos adicionales correspondientes”. Además, se acordó, como medida indispensable para resolver la huelga planteada, regular el trabajo que habían de prestar los trabajadores fijos de las obras, de conformidad con las bases y condiciones que se enumeran, seguidamente, y autorizadas por la representación social de los obreros y por la Dirección facultativa de la Junta, con el visto bueno del presidente, para que sirviera de contrato de trabajo<sup>479</sup>:

1. 24 jornales en el mes de febrero y 26 en los once meses restantes.
2. Aumento del 30% sobre los sueldos que disfrutaban en ese momento.
3. Incremento del 25% en las dos horas primeras después de las 8 de jornadas y el 50% en las siguientes.
4. Las mejoras serían disfrutadas por todos los asalariados de carácter fijo.
5. No se tomarían represalias con ningún obrero. Cada uno ocuparía su cargo, aunque estaba obligado a desempeñar cualquier trabajo similar cuando conviniera al servicio y lo ordenara su jefe.
6. El trabajo se reanudaría tan pronto lo dispusiera el director.
7. Estas bases comenzarían a regir el día primero de agosto.

En el trasfondo de todo estaba el clima de tensión social existente en la provincia durante 1919<sup>480</sup>. Ya en septiembre, “Obreros, maquinistas locomotoras, grúas eléctricas, fogoneros, capataces, enganchadores y todo personal movimiento [...]” del Puerto de Huelva informaron a Burgos y Mazo, a través de un telegrama, de la crítica situación atravesada durante la Primera Guerra Mundial por la disminución del movimiento de mineral. A todo ello se unió la congelación salarial y el paro junto con el incumplimiento de las bases acordadas con la Junta de Obras del Puerto tras la larga huelga de 1913. Los obreros reclamaron al ministro para volver al trabajo: “30 por 100 de aumento en nuestros jornales de antes de la guerra otorgándonos como fijos 26 jornales cada vez y que se nos pague con 25 y 50 por 100 aumento proporcionalmente las horas extraordinarias”. Todo ello con el fin de estabilizar sus ingresos. Finalmente, Burgos accedió a intervenir y colaboró en que la institución portuaria cumpliera con sus compromisos<sup>481</sup>.

Otro ejemplo cercano de movimiento huelguístico, ese mismo año, lo encontramos en Sevilla, entre el 4 y el 12 de febrero, que atravesó momentos difíciles en los que el Puerto estuvo paralizado por manifestaciones obreras, evitado el año anterior con la subida de los sueldos. Pero la Cámara de Comercio no veía con buenos ojos esta maniobra, temiendo que encareciera las operaciones y desviara los tráficos hacia otros puertos, sobre todo Cádiz, y perjudicara a la clase comercial sevillana, e incluso a los

<sup>479</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 31-7-1919, libro 63.

<sup>480</sup> La Cámara se refería en sus *Memorias* a las abundantes reclamaciones de los obreros de los tinglados “la situación en que se halla este gremio en este puerto como en casi todos [...]”. A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1919 elevada a la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, en cumplimiento del art. 65 del Reglamento de 29 de Diciembre de 1911*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1920, p. 22, leg. 32.

<sup>481</sup> BURGOS Y MAZO, Manuel: *El verano de 1919 en Gobernación*. Ed. Pinos, Cuenca, 1920, pp. 325 y ss.



obreros<sup>482</sup>.

Llegados a este punto, interesa profundizar en el tema de la gran huelga de 1920, de la que destacamos, siguiendo a Harvey<sup>483</sup>, la gran cantidad de trabajadores que se implicaron, su duración, los recursos empleados y la miseria que arrastró. Un incidente a reseñar consistió, según informó el presidente de la Sociedad de obreros de las obras de este Puerto, en que por acuerdo de la Federación Local Obrera estaban en el compromiso de no descargar nada que viniera consignado a la *Compañía de Río Tinto*. Para la dirección era muy grave la resolución de los obreros de hacerse solidarios de una cuestión entre una empresa particular y el Puerto, puesto que prestaban un servicio público que no podía negarse a nadie, por lo que se vieron en la necesidad de solicitar a la Superioridad que dictara medidas encaminadas a garantizar la explotación de los muelles<sup>484</sup>. A su vez, la *Compañía de Río Tinto*, a consecuencia de la guerra, vio congelada la explotación minera durante seis meses, por lo que la numerosa población obrera que vivía de la actividad se vio obligada a una limitación forzosa en sus gastos. Asimismo, todos los negocios que tenían relación con la poderosa Compañía se fueron al traste, repercutiendo, en general, en la industria y los órdenes mercantil y financiero. Y en esta tesitura, también se distinguió la huelga de los panaderos y de los cargadores del Puerto, aunque de menor importancia, concretamente contra determinadas casas exportadoras de vinos del condado en el verano de 1920<sup>485</sup>. Finalmente, pese a que el eco de la huelga se oyó incluso fuera de las fronteras andaluzas, la misma terminó por puro agotamiento y la infraestructura sindical quebró totalmente, hasta el punto de que no volvieron a producirse nuevos movimientos hasta finales de la Dictadura de Primo de Rivera. Tampoco en la capital hubo noticias de agitaciones obreras, aunque sí de la gestación de nuevos centros sindicales durante 1922 y 1923<sup>486</sup>.

Ahora bien, si tuviéramos que hacer una síntesis de cómo la Primera Guerra Mundial influyó en las condiciones laborales de los trabajadores de Huelva y provincia habría que asegurar que, desde luego, es bien cierta la crisis obrera por la que atravesó especialmente la región del Andévalo durante la contienda, justamente Riotinto<sup>487</sup>, pues entre los años 1914 y 1920 se produjo un descenso alarmante en la plantilla a consecuencia del referido conflicto bélico, que trajo consigo una acusada pérdida de mercados; por ello, la Compañía se vio forzada a reducir la producción y, por tanto, al personal. En esos siete años se vieron mermados los asalariados en Minas, en 5.500, pero también en Huelva, en 1.119. Las consecuencias fueron hambre y miseria, aunque la obtención de mineral hasta 1917 no sólo se mantuvo, sino que aumentó. A partir de 1918, con el recrudecimiento de la contienda, la producción cayó en picado. Y en este ambiente, en la Cuenca Minera estallaron las huelgas de 1917 y 1920, verdaderas causantes, según algunos estudiosos que muestran otra visión de los acontecimientos, del descenso de la extracción de mineral<sup>488</sup>.

<sup>482</sup> ZAPATA TINAJERO, Amalia: *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*. Junta del Puerto de Sevilla. Sevilla, 1992, p. 62.

<sup>483</sup> HARVEY, Charles E.: *Op. cit.*, pp. 175 y ss.

<sup>484</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 31-3-1920, libro 63.

<sup>485</sup> A.C.C.I.N. *Actuación de la Cámara durante el año de 1920-1921 y memoria comercial*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 31-32, leg. 32.

<sup>486</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva...*, pp. 213 y ss.

<sup>487</sup> A.D.P.H. *Actas de las sesiones plenarias de la Diputación Provincial de Huelva*, 21-5-1915, libro 36.

<sup>488</sup> PÉREZ LÓPEZ, Juan Manuel: "Crisis de empleo en las minas de Río Tinto (1914-1920).

En cuanto a los movimientos obreros en la década del veinte, se darán unas pinceladas siguiendo a Calero<sup>489</sup>, que es bastante claro en sus aseveraciones. Evidentemente, la suspensión del régimen constitucional condicionó enormemente a los trabajadores y sus actividades. En principio, el Partido Comunista y la CNT se declararon ilegales y pasaron a la clandestinidad, con poco movimiento en la época; mientras, el Partido Socialista se mantuvo, a pesar de la inactividad forzosa de los partidos políticos. Pero el elemento que englobó a los movimientos sociales no clandestinos entre 1923 y 1930, a juicio del autor, fue el corporativismo o ideología que pretendía sustituir la lucha de clases por la colaboración de clases, a través de unos órganos que armonizaran el capital y el trabajo; concretamente los comités paritarios, que constituyeron en su conjunto la Organización Corporativa Nacional en 1927<sup>490</sup>. Calero habla de 16 en ese mismo año, de un total de 180, y sólo en cinco de las veintisiete corporaciones, precisamente metalurgia, artes gráficas, industria hotelera, comercio y oficinas y banca.

En este sentido, de una actitud inicial de expectación del proletariado ante el golpe se pasó a otra de diferente talante, según la adscripción. Así, los Sindicatos Profesionales del Sur lo vieron con buenos ojos, mientras los Sindicatos Católicos se relacionaron poco y los afiliados a UGT, al principio recelosos, se integraron. Finalmente, los anarcosindicalistas estuvieron siempre opuestos, sobre todo a partir de 1930, contribuyendo enérgicamente a su caída. Por otra parte, los patronos se aprovecharon de la organización para evitar todo tipo de trato con los obreros como clase que, a veces, le arrancaban alguna que otra mejora; aunque, en general, la conflictividad descendió en todo el país (véase Tabla 1.3)<sup>491</sup> y, aún más, en Andalucía, salvo los años de 1925 y 1926.

TABLA 1.3  
*Huelgas en España (1924-1929)*

| <i>Años</i> | <i>Nº Huelgas</i> | <i>%</i> |
|-------------|-------------------|----------|
| 1924        | 21                | 13,5     |
| 1925        | 14                | 8,5      |
| 1926        | 10                | 10,7     |
| 1927        | 10                | 9,3      |
| 1928        | 11                | 12,6     |
| 1929        | 9                 | 9,3      |

Fuente: CALERO AMOR, Antonio María: *Op. cit.*, p. 82.

Por otro lado, el crecimiento económico de los años veinte y la política de obras públicas apoyada por Primo de Rivera no afectó igualmente a todos los sectores económicos ni a todas las clases sociales. A pesar de todo, los precios al estabilizarse e, incluso, bajar, ayudaron a las exportaciones amparadas por el proteccionismo arancelario; además, la recuperación agrícola y el pleno empleo contribuyeron a la paz social. En

*Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 5. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1997, pp. 92 y ss. También sobre la huelga puede verse FERRERO BLANCO, Mª Dolores: “La huelga minera de Río Tinto de 1920. El diagnóstico del conflicto según Sir Rhys Williams, enviado de los Rostschild”. *Revista de Estudios Regionales*, núm. 67, 2003, pp. 249-303.

<sup>489</sup> CALERO AMOR, Antonio María: *Op. cit.*, pp. 80-82.

<sup>490</sup> Junto con la creación de jurados mixtos, conformados por representantes de patronos y obreros, se encargó de dirimir los conflictos laborales. El problema consistió en que, en las provincias andaluzas, los comités no se constituyeron hasta finales de la Dictadura, con lo que su efectividad fue nula.

<sup>491</sup> Datos recogidos por el Ministerio de Trabajo.

efecto, la conflictividad laboral durante la Dictadura bajó en toda España, en general, y en Andalucía, en particular. A pesar de todo, no se puede negar la política represiva del régimen contra los anarquistas especialmente. Pero tampoco se debe olvidar la proyección social de Primo de Rivera, con un moderado intervencionismo estatal en cuestiones laborales y sociales que propició esa tranquilidad entre los ciudadanos. Aún así, hay que admitir que el régimen no tuvo nunca voluntad de que el diálogo social llegase al campo, principal sector económico andaluz<sup>492</sup>. Por ello, aunque es justo reconocer algunos aspectos de la política social del dictador como loables -implantación del Seguro Obrero, vigilancia del precio de los productos de primera necesidad, subvenciones a la construcción, protección a la infancia-, realmente las necesidades básicas y las condiciones de vida de las clases populares de Andalucía, tras un balance de la historiografía de la época, se pueden definir como críticas; incluso, a veces, al borde de la pobreza extrema, lo que generó unas tensiones que estallaron poco después en grandes conflictos sociales. En general, existió en todo el período una “clara desarticulación” del cuerpo social de la ciudad. Hubo una falta de conexión entre la clase pudiente y los pobres, que sólo los poderosos transformaron a su conveniencia, ante el temor de la inestabilidad que producía el que la base de la pirámide estuviese conformada por indigentes y menesterosos. La comunicación entre unos y otros vino de la mano de la caridad que manifestaban los gobernantes, siempre de manera interesada.

Por otra parte, no se puede negar que la sociedad onubense a fines del siglo XIX y principios del XX era claramente provinciana, con una estructura dividida en tres bloques: una clase alta, en primer lugar, “venida a más”; la burguesía con dedicación al comercio y la industria; y los profesionales liberales. Todos ellos caracterizados por controlar los principales recursos económicos provinciales. El siguiente grupo era el de la clase media, cuyo gran objetivo radicaba en asimilarse al estrato superior y, finalmente, hallamos las clases bajas. Las clases populares, a principios del siglo XIX, la constituían un conjunto de trabajadores de varias parcelas económicas -campesinos, marineros, artesanos...-, que, a final de siglo, se mostraba como un grupo nutrido, mayoritariamente obrero y, además, bien organizado, tanto en el campo como en la ciudad<sup>493</sup>. Lógicamente, no es difícil deducir que este esquema social estaba íntimamente ligado a la incorporación de la provincia, como recoge Peña Guerrero en su obra, “a los circuitos productivos y comerciales del mundo industrializado y a la redistribución de la propiedad agraria derivada de la desamortización eclesiástica, sobre todo de la civil”.

Abundando en el tema, Díaz Zamorano<sup>494</sup> concluye de sus investigaciones que las relaciones de los británicos con la élite local onubense se definen como buenas, engrosando juntos una nueva clase burguesa y transfiriendo los primeros su modo de vida y costumbres, puesto que la separación que se podía intuir de la colonia inglesa hacia los naturales era sólo aparente. Por otra parte, la autora denomina “eclosión culturalista” a todo el movimiento intenso que se desencadenó en la fase de despegue económico de finales del siglo XIX hasta los años treinta del siglo XX, aunque consiguió su punto máximo con los actos de organización del IV Centenario del Descubrimiento de América, fugaz espejismo, realmente, tras el que se encontraba unas enormes cifras de analfabetismo<sup>495</sup>. Insistiendo en el balance positivo, la autora está convencida de que todo

<sup>492</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: “La Dictadura de Primo de Rivera...”, pp. 381-382.

<sup>493</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva...*, pp. 180-181.

<sup>494</sup> DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: *La construcción...*, pp. 65-68.

<sup>495</sup> El nivel cultura del conjunto onubense era en 1877 de 74,5% de analfabetos, y en 1887 de

el auge que consiguió la ciudad en estos momentos en los terrenos económico, político y social desembocó en el florecimiento de unas aspiraciones intelectuales impensables hasta el momento. La nueva burguesía onubense puso en marcha una provechosa actividad de promoción cultural, que le sirvió de base para conservar su protagonismo social<sup>496</sup>.

Como ya se ha apuntado, la presencia inglesa en Huelva está recogida con distintos tintes en la historiografía que estudia la época, y así reseñamos, con una opinión diferente a la expresada anteriormente, el trabajo de Martínez Chacón<sup>497</sup>, en el que se define la experiencia industrial como muy negativa “cuya característica fundamental es que más del 90% de nuestros minerales salen del Puerto de Huelva sin elaborar, sirviendo como materias primas para la industrialización europea”. Para el autor no hubo ninguna ventaja económica, prácticamente, y sí muchos perjuicios sociales: “A cambio de todo esto se concentra en nuestra tierra grandes cantidades de peonaje lo cual implica que Huelva va a succionar marginación social y económica no sólo de su provincia sino también de otras provincias andaluzas, Badajoz, Portugal y hasta Galicia. Mientras nuestra cuenca minera queda esquilmada en favor de la riqueza de Europa, en Huelva sólo se siembra la marginación y la pobreza”.

En cuanto al asociacionismo obrero, tenemos que comenzar refiriéndonos a la taberna, lugar de encuentro al que estaba reducido. Los republicanos fueron los primeros en cambiar estos hábitos, ante la necesidad que tenía el obrero de instrucción cultural y con la intención de que coadyuvara a que se adhiriese al republicanismo. Para este fin se utilizaron una serie de establecimientos. Realmente, la organización del obrerismo en Huelva vivió uno de los movimientos proletarios más activos y adelantados de Andalucía en los inicios del siglo XX, concretamente en la comarca minera de Riotinto. Ciertamente, hasta 1908 no se constituyó la primera asociación obrera con contenido sindical, la Asociación de Fabricantes de Pan, y dos años después se inscribió en el Registro de Sociedades del Gobierno Civil la Asociación de Obreros Tipógrafos y sus Ramos Afines de Huelva. Pero el verdadero impulso de la vida societaria onubense vendrá de la mano de la mina y el ferrocarril, a través de la sección provincial de la Federación Nacional de Ferroviarios, tanto la de la *Compañía de Zafra a Huelva*, como la de *Rio Tinto*. Prevalece por su relación con el Puerto la Sociedad de Obreros Cargadores y Descargadores de Bahía *La Hércules*, fundada el 23 de mayo de 1913.

Con respecto al nivel cultural, Huelva, a mediados del siglo XIX, conformaba una ciudad con un porcentaje bajo mínimo, sin un sólo establecimiento para la venta de libros, y con la escritura y lectura bastante elitista, únicamente al alcance del clero y de una capa social muy limitada. Así las cosas, la oferta pública educativa se reducía a una escuela elemental de niños. Hubo que esperar hasta 1856 para la creación del Instituto de segunda enseñanza y hasta 1859 para la de la Escuela Normal de maestros, lo cual ayudó al desarrollo de un mejor ambiente educativo. Resulta curioso que todo este tipo de establecimientos de cierta trascendencia estuvieran ubicados en la calle del Puerto, que se convirtió en centro educativo y cultura de la urbe durante años. Aquí también se situó el

73%. MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario y TORNERO TINAJERO, Pablo: *Op. cit.*, p. 403.

<sup>496</sup> Sobre este tema, resulta muy interesante la obra de Juan Cobos, que se adentra en la sociedad inglesa en la etapa en que los británicos vivieron en Huelva, a la vez que relata los recuerdos de sus estancias en Punta Umbría, sus experiencias en general, las costumbres inglesas... COBOS WILKINS, Juan: *La Huelva británica*. Andalucía abierta, Sevilla, 2005.

<sup>497</sup> MARTÍNEZ CHACÓN, Alfonso: *Op. cit.*, p. 310.

primer teatro que se conoció en Huelva, el teatro Principal. La explicación puede estar en que se trataba de la calle donde estaba todo el movimiento económico en aquellos años, el centro neurálgico de la ciudad.

Con el correr de los años se inauguraron nuevos edificios culturales y de recreo en general, tan necesarios en una localidad con tanta escasez en estos ámbitos. Predominó el Circulo Mercantil y Agrícola, creado en 1863. También el Hotel Colón se convirtió en un revelador punto de encuentro de lo mejor de la sociedad onubense y gran centro de celebraciones, con una gran tribuna para orquesta. Y otro puntal importante de la cultura en la etapa estudiada consistió en la prensa, aglutinadora de las opiniones que circulaban. El primer periódico del que existen noticias es el *Eco del Odiel*, en 1837, en su propia imprenta en la calle Concepción. Poco después se fundó *La Realidad* y hacia 1873 *La Provincia*, obra de Josefa Pérez, viuda de Muñoz. Éste último de gran significación y enorme influencia en los acontecimientos de la ciudad, tras más de medio siglo dejó de publicarse, exactamente en 1937. Otros periódicos fueron *La Cotorra*, *El Eco*, *El Alcance...*, pero no llegaron a tener la consideración y la difusión suficientes para mantener una cierta continuidad<sup>498</sup>.

Por consiguiente, según se desprende de lo analizado, hay una clara desconexión entre el mundo burgués y el obrero. Con respecto al primero, las clases más altas dispusieron desde fines del siglo XIX de una completa red de sociedades y círculos políticos, culturales o recreativos; siempre buscando la formación y promoción de sus integrantes, a los que se puede definir como clasistas. Prototipos de estas sociedades fueron el Ateneo, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación -instaurada por el banquero Manuel Vázquez López, a su vez fundador, como se estudiará, de la Junta de Obras del Puerto de Huelva-, el Circulo Comercial e Industrial y la asociación por excelencia de la etapa, eminentemente elitista, la Real Sociedad Colombina Onubense<sup>499</sup>.

En esta misma línea, queremos dejar constancia, con respecto a la educación en Huelva, que existe un interesante trabajo de Romero Muñoz en el que se analiza el ciclo final de la Restauración y deja claro, muy al contrario de lo que se piensa, que los años que los años que se extienden desde 1900 a 1923 fueron fundamentales para la educación; asimismo, se gestaron los procesos de modernización que surgirían con la II República. De hecho, la educación se consideró por el poder político y social como la única salida a la gran crisis que se atravesaba, por lo que la lucha por su control fue dura, dejando secuelas en la sociedad. Pero si bien la legislación resultó fecunda y destaca en estos años ante la reforma educativa, ésta no encontró las condiciones sociales y económicas que le permitieran su progreso<sup>500</sup>.

Ya para concluir, como resumen final de este apartado, no se debe olvidar la importancia del marco económico en el desarrollo de los problemas sociales que se produjeron en la época estudiada en toda Andalucía. Se puede hablar de una enorme

<sup>498</sup> GONZÁLEZ LOSADA, Sebastián: *Maestros, Alumnos y Escuelas en Huelva (1857-1900)*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999, pp. 36-38.

<sup>499</sup> Existe un trabajo muy interesante sobre esta institución de MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: "La creación de la Sociedad Colombina Onubense". *Huelva en su Historia*, núm. 2. Universidad de Sevilla, Huelva, 1988, pp. 633-654.

<sup>500</sup> ROMERO MUÑOZ, Antonio: *La pugna por el control y el desarrollo de la escuela primaria en Huelva en la crisis de la Restauración*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999, p. 201.



presión demográfica, un débil avance económico, una potente degradación del sector primario y la ausencia de un fuerte tejido industrial. A todo ello se unían las precarias condiciones de trabajo y de nivel de vida de los asalariados. Por lo demás, la respuesta de los trabajadores resultó clara y tajante a través de la organización de un movimiento obrero con decididas acciones reivindicativas, en la búsqueda de una mejora de sus condiciones de trabajo y también de vida, en general. Dentro de este clima huelguístico, Huelva fue una de las provincias más consideradas, y la mina, junto con el Puerto, la parcela que con más fuerza dejó sentir sus huellas en el mundo laboral.

Y en este sentido, interesa expresar que los trabajadores del Puerto que más se dejaron sentir en este lapso de tiempo que se estudia fueron los dedicados a la carga y descarga de mercancías en los muelles. Sabemos, por la documentación consultada, que existían cargadores del muelle que estaban “a cargo del destajista”, pero igualmente se conocen algunas etapas en que la Junta tenía organizados los servicios con personal propio en sus muelles. De hecho, se diferencia entre los obreros de bahía y de la Junta de Obras; asimismo, hay datos del Gremio de Cargadores de Mineral, del Gremio de Trabajadores de la Bahía, de los cargadores de los depósitos de minerales, de la Asociación de Mineros Exportadores, de obreros cargadores para los trabajos en el muelle de hierro y su zona de servicio... Aunque no queremos profundizar en estas cuestiones, de los datos reseñados se interpreta la evolución que la organización de estos grupos de trabajadores consiguió por encima de otros trabajadores portuarios. De hecho, algunas de las entidades obreras tuvieron un gran contenido sindical, diferenciándose la Sociedad de Obreros Cargadores y Descargadores del Muelle de Lavado y Tinglados del Puerto por su implicación portuaria.

En definitiva, ciertos sectores del mundo obrero portuario van tejiendo una compleja red sindical, sobre todo en el caso de los cargadores de los muelles, que hace que a lo largo de su historia sean los que más huelgas hayan organizado, precisamente también las más sentidas, pues paralizaban la vida comercial onubense, con unas pérdidas económicas cuantiosas. Parte de estos obreros dependían directamente de la Junta de Obras, pero otra parte tenía su propia organización y a finales de los años treinta consiguieron una reglamentación del trabajo de carga y descarga, estiba y desestiba. Esta normativa dejaba claro que afectaba al personal no perteneciente a la dotación de los buques o a las plantillas de las Juntas de Obras o Comisiones Administrativas de los Puertos<sup>501</sup>.

Por otra parte, concretamente en Huelva en esta época, además de la clase popular, en la que se encontraban los obreros, estaba la clase alta y media, esquema social derivado de la desamortización y de la entrada en la España industrial, enormemente marcado por una clara división entre el mundo obrero y burgués. Y finalmente, en cuanto a la presencia inglesa existen distintas opiniones sobre su influencia a nivel social, tanto negativas, al no admitir ningún aporte social, sino marginación, como positivas, reconociendo lazos de conexión con la élite local a la que transfirieron sus costumbres; en cualquier caso, en general, la mayoría de los investigadores consultados considera que no sólo no aportaron nada en ninguna faceta sino que fueron bastante perjudiciales.

Y ya como cierre y recapitulación de todo el capítulo analizado, se pueden extraer una serie de ideas claves para entender mejor el proceso del Puerto de Huelva desde su

---

<sup>501</sup> Orden de 6 de septiembre de 1939. *Gaceta de Madrid*, 28-9-1939.



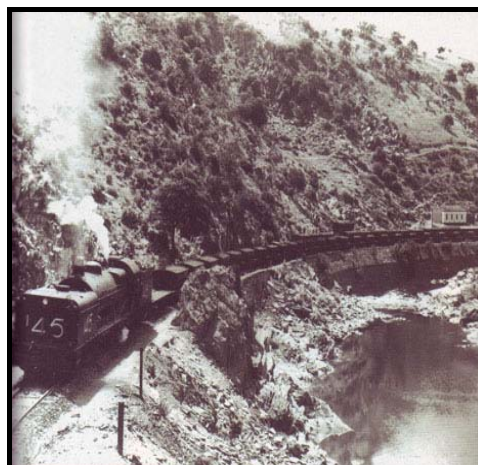
creación y la influencia de la etapa estudiada en su organización:

- Los acontecimientos que ocurrieron en España y Andalucía en la fase objeto del estudio se vieron plasmados, como si de un espejo se tratara, en los avatares que sufrió la provincia onubense desde el inicio de la Restauración hasta el final de la Dictadura de Primo de Rivera, tanto a nivel económico, como social y político, pero con peculiaridades propias.
- Los años finales del siglo XIX destacaron por la supremacía liberal, conformada por una generación de políticos en Huelva que ayudaron a su expansión a raíz del desarrollo económico propiciado por las inversiones extranjeras, y que dieron lugar a núcleos familiares con gran peso económico y social. Asimismo, la entrada del siglo XX cambió la realidad, ya que apareció en escena el Partido Conservador, que despuntó, prácticamente, hasta la Dictadura.
- El golpe de estado en Huelva fue bien asumido, de la misma manera que en el resto de España. Para entender su aceptación e influencia hay que considerar la debilitación del partido del poder, el Partido Conservador, y la inexistencia de nuevas y dignas iniciativas políticas que le sucedieran. Lógicamente, desde que Primo de Rivera tomó el mando hubo sustituciones en los personajes que representaban a los principales organismos administrativos onubenses -Ayuntamiento, Diputación y, por supuesto, el Puerto de Huelva-.
- Realmente, a pesar de que en el gobierno portuario hubo trascendentales cambios, también sobresalieron figuras que pervivieron por su valorada preparación técnica, su carisma de hombres de negocios, representantes de entidades económicas y acreditados personajes dedicados al comercio. Todos eran respaldados por el régimen que, con gran acierto, los consideraba el sostén donde se apoyaba la economía provincial.
- Una de las grandes luchas del régimen de Primo de Rivera consistió en dar el espaldarazo al caciquismo con un doble arma: la regeneración de la política y el saneamiento de las instituciones públicas. Su intento fracasó, pues, aunque se exigió una administración más transparente, los cambios resultaron sólo superficiales: pronto hubo una relajación con respecto a la subida al poder de las dinastías caciquiles y, por otra parte, la savia nueva de políticos de otro cuño fue escasa y con poca fuerza.
- No cabe duda de que Huelva creció vertiginosamente en población, lo cual no estuvo parejo con la evolución de la estructura urbana. A consecuencia hubo enormes problemas de habitabilidad, higiene y sanidad; y su repercusión fue una enorme mortandad por enfermedades digestivas e infecciosas. En fin, de nuestras investigaciones se concluye que en el establecimiento de las estructuras básicas de equipamiento urbano fue de gran consideración la etapa de los años veinte en la capital.
- A final del siglo XIX, el triángulo del despegue económico lo conformó la minería con la pesca y la agricultura. Realmente, la minería se convirtió en el sector económico más pujante de la provincia y, además, contribuyó al progreso de los otros dos por el proceso de modernización y la coyuntura comercial especial existente. El establecimiento de líneas férreas y el avance en la infraestructura portuaria abrieron la economía hacia el exterior, con una exportación masiva de productos. Por otra parte, los nuevos propietarios mineros también poseían grandes extensiones de tierras agrícola y empresas pesqueras, por lo que emplearían una parte interesante de sus ganancias en mejorar sus otras inversiones.
- Aunque la mayoría de las investigaciones están de acuerdo en la insignificancia de las

ventajas aportadas por la minería extranjera, no deja de ser cierto que hay autores que analizan algunos efectos positivos en la economía por parte del capital extranjero a consecuencia, lógicamente, de la minería -un ejemplo es la inversión en la agricultura exportadora, destacando el vino. Así, para esta segunda corriente de opinión, la contribución extranjera supuso una significativa partida en la gestación de capitales en España durante la segunda mitad del siglo XIX. Por consiguiente, la balanza de pagos se benefició enormemente del avance minero, tanto la balanza de capitales como la comercial. Finalmente, apoya que la minería estimuló la actividad de mercado y la economía monetaria de Andalucía; por ello, parte del valor de los minerales exportados se quedaba en el país, mientras que la demanda de trabajo del sector minero debió elevar los salarios.

- En cuanto a los efectos negativos de la minería, los más abundantes, son muchos los autores que hablan de una economía colonial, tercermundista y de diseño exportador de materias primas; las riquezas naturales del subsuelo se esquilmaron sin ninguna repercusión industrial.
- Por lo que respecta a la viticultura, su exportación se definió durante algunos años por su gran importancia en el comercio portuario onubense y español. Jordi Nadal proporciona unas cifras para 1879 y 1880 de 1,3 y 1,9%, respectivamente, de las exportaciones españolas a Francia, y apoyándonos en Fourneau tenemos unas cantidades nada desdeñables en esos años para el vino onubense que siguió creciendo; posteriormente, los vinos argelinos y las plagas acabaron por dar al traste con esta edad dorada.
- Por otra parte, además del vino, otros productos agrícolas comercializados en la provincia fueron: higos, castañas, corcho, frutas, aceite, sal..., lógicamente a gran distancia, pero con un volumen creciente. Finalmente, estaban las empresas dedicadas a la transformación y comercialización del pescado, justamente las industrias conserveras y salazoneras de Ayamonte e Isla Cristina. En verdad, los problemas de comunicaciones entre los centros productores y la capital impidieron el amplio desarrollo de la pesca, por lo que una de las mayores reivindicaciones de este sector radicó en la construcción de una línea férrea que abaratase el comercio, pero hasta 1936 el sueño no se vio cumplido.
- En referencia al comercio ubicado en la zona de servicio del Puerto de Huelva, las fuentes indican que consistía en construcciones de distinta envergadura, según el destino del negocio. Efectivamente, estas actividades revirtieron en la entidad, que pudo invertir este capital en mejorar sus instalaciones y los servicios. Todo ello redundó en un mayor y más productivo movimiento comercial para la ciudad y la provincia.
- Claramente, los negocios resultaban variopintos abundando los familiares, tales como puestos de verduras, despachos de refrescos, puestos de leche, kioscos-cafés, aguaduchos, etc. Otras empresas, muy necesitadas del entorno portuario, fueron los astilleros, así como las relacionadas con el cemento y los talleres de tonelería. Mención especial merecen los depósitos flotantes de carbón y, sobre todo, los de minerales, por su enorme proliferación. Las instalaciones pesqueras en la zona del Dique para la exportación también constituyeron un punto sustancial en las autorizaciones concedidas a los comerciantes de estos años estudiados.
- Finalmente, con respecto a la sociedad onubense de finales del siglo XIX y principios del siglo XX diremos que era ciertamente provinciana, con una estructura que se dividía en tres bloques, distinguiéndose una clara desarticulación social, por una fuerte desconexión entre los poderosos y los pobres, a la vez que unos altos índices de

analfabetismo. A todo se unían las precarias condiciones de trabajo y de nivel de vida de los asalariados, la gran mayoría de la población. A consecuencia de todo lo expuesto, se puede fácilmente comprender la actitud del trabajador, que respondió con un movimiento obrero organizado, con decididas e intensas acciones reivindicativas.



## *CAPÍTULO II.*

### *LA EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES*



A continuación, trataremos la realidad particular de los puertos españoles que creemos que han tenido una trayectoria sobresaliente desde fines del siglo XIX hasta los años treinta del siglo XX e, incluso, en su evolución anterior<sup>1</sup>, como ocurrió con Cádiz o Sevilla, o por su tráfico significativo ya desde finales del siglo XIX, como Barcelona. Nos detendremos en su conformación a partir, sobre todo, de la creación de las diferentes Juntas de Obras, aunque, a veces, nos remontaremos más atrás, lo que contribuirá a clarificar mejor su realidad actual. Todo ello ayudará a contextualizar convenientemente la historia del Puerto onubense y entender su proceso expansivo que, como ya se ha tratado en más de una ocasión, no fue aislado, sino dentro de un concepto muy en boga en la actualidad de sistema portuario español, en el que tuvo una trascendencia destacada no sólo por su tráfico mineralero, sino también por su especial ubicación natural en una ría necesitada de grandes procesos de dragado para su perfecta navegación, y de unas infraestructuras, tanto estatales como particulares, que han marcado un hito en la historia portuaria española. Así, se ha hecho hincapié en el capítulo correspondiente en la ejecución de algunos muelles importantes, -Rio Tinto y Levante-, que han sido objeto de interés para investigadores, técnicos y estudiosos por su peculiar estructura, y por ser adelantados a su tiempo al salvar grandes dificultades constructivas.

Otro apartado que merece un examen en profundidad es el avance de las técnicas relacionadas con el comercio marítimo, tanto de los medios de transporte como de los puertos -puntos de inicio y destino de las mercancías-, pasando por el desarrollo de las prácticas comerciales. El cambio de la vela al vapor supuso un adelanto extraordinario para los buques, pero también para los muelles y toda la zona de servicio del Puerto, que se tuvo que adaptar a las nuevas circunstancias. Este análisis contribuirá a una mejor comprensión de la evolución de los puertos españoles que, a renglón seguido, se pasarán a

---

<sup>1</sup> Para tener un conocimiento global de la evolución de los puertos españoles en los siglos XVI-XVIII que permitan entender mejor su situación en la etapa estudiada en este trabajo, véase RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: "La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna". En VV.AA. *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 61-76 y ROMERO MUÑOZ, Dolores y SÁENZ SANZ, Amaya: "La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX". En *Actas del Coloquio Internacional "El Sistema Portuario Español" (Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX)*. Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, pp. 185-212. Véase también, concretamente para el siglo XIX, ALEMANY LLOVERA, Joan: *Op. cit.*, pp. 55-96.



analizar individualizadamente. Hemos hecho una selección, refiriéndonos a los que han tenido una mayor repercusión en la época estudiada, en general, y sobre los que se ha hallado información suficiente, a través de las fuentes existentes en los archivos portuarios y la bibliografía más interesante que sobre éstos se ha editado. Exactamente, son once los que se han detallado, divididos por zonas: Mediterráneo, Cantábrico y Atlántico.

## I. LOS AVANCES TECNOLÓGICOS EN LOS PUERTOS Y EN LA NAVEGACIÓN: DE LA VELA AL VAPOR

Es bien patente la evolución de las técnicas de navegación, a pasos agigantados, desde el siglo XIX y cómo influyó en la prosperidad de los puertos, en su infraestructura y en el desarrollo del comercio en general<sup>2</sup>. Todo ello quedará demostrado en los párrafos que se dedicarán, a continuación, a este apartado. Asimismo, España favoreció políticamente todos estos cambios, al mismo nivel de las naciones más potentes, a pesar del atraso de su industria de construcción naval. Con el siglo XIX entró en escena el vapor como fuerza propulsora de los buques, aunque la implantación de la nueva tecnología resultó lenta, teniendo que competir durante algún tiempo con los grandes veleros<sup>3</sup>, que consiguieron en todo este período su edad dorada; los factores eran puramente económicos<sup>4</sup>. Pero pronto se generalizó su uso, gracias a la utilización del hierro en la construcción de los cascos, a partir de 1862, permitiendo aumentar su tamaño, la mejora de las máquinas y caldera, unido al uso de la hélice, que sustituyó a la rueda de palas de escaso rendimiento y enormemente frágiles. El primer barco de vapor utilizado en España fue el *Real Fernando*, construido en Sevilla en 1817 y que prestó servicio a Cádiz<sup>5</sup>.

Ante la necesidad de conectar las dos orillas de Atlántico por vía marítima, se comenzó a adquirir buques mercantes que realizaban la travesía con la mayor celeridad y regularidad posible. Así, se abrieron las primeras líneas transoceánicas con vapores-correo, que se destinaban al transporte de correo y pasajeros, con una confortable disposición. La

<sup>2</sup> Véase ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Un pasado, un futuro*. Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona, 2002 (2ª edición ampliada), pp. 105-121.

<sup>3</sup> Resulta curioso la gran cantidad de oficios que intervenían todavía en la construcción de un barco de vela, prácticamente los mismos que siglos atrás: carpinteros de ribera, cordeleros y veleros. Después de escoger la madera que serviría para la construcción, el trabajo principal correspondía a los carpinteros de ribera, participando más tarde los calafateadores que impermeabilizaban el barco. Ya en el agua los cordeleros se responsabilizaban del aparejo y la jarcia. Los veleros colocaban las velas al final, hechas con materiales muy resistentes o lonas. También tomaban parte en la construcción los cerrajeros de mar, que fabricaban las anclas y objetos varios de hierro y los armeros, si el barco iba provisto de cañones. Existe un interesante trabajo sobre el tema en GARCÍA-CASTRILLO RIESGO, Gerardo y SARABIA ROGINA, Pedro: *La carpintería de ribera*. En VV.AA.: *Barcos y Astilleros: la construcción naval en Cantabria*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1993, pp. 55 y ss.

<sup>4</sup> Realmente, hasta principios del último tercio del siglo continuaba en alza la navegación a vela, sobre todo los *clíper*, que resultaban más económicos y seguros que los primeros barcos mecánicos movidos a vapor por rueda, debido al gran consumo de carbón de éstos, además de que tenían que disponer de un gran espacio para las carboneras, que lo restaban a las bodegas de carga. CEREZO GUTIÉRREZ, José Luis: *La navegación a vapor en Santander*. En VV.AA.: *Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el Puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1995, pp. 83-87.

<sup>5</sup> LEFLER, Joaquín: "Síntesis de la historia de los puertos andaluces". En VV.AA.: *Obras Públicas en Andalucía*. Ministerio de Fomento, Madrid, 2002, p. 97.

primera de ellas fue la *Cunard*, creada en 1839, que llevaba el correo mensual entre Inglaterra y Estados Unidos; y tras el éxito de gran cantidad de travesías, el buque de vapor se convirtió en el más apropiado para cubrir las líneas regulares trasatlánticas, frente a los rápidos veleros *Clíper*, a pesar de que éstos eran más abundantes. El éxito creciente de la *Cunard* animó a otros navieros a transportar el correo por medio de este tipo de barcos, iniciándose, incluso, una pugna entre diferentes compañías, y los vapores eran cada vez más rápidos y cómodos, convirtiéndose en hoteles flotantes. En España, concretamente en 1857, nació *Antonio López y Cía*. Que, con el tiempo, se convirtió en la principal compañía trasatlántica española de vapores-correo por el Mediterráneo primero y el Atlántico seguidamente<sup>6</sup>.

Ahora bien, el progreso industrial en el siglo XIX permitió perfeccionar el sistema de propulsión a vapor en los buques, y con nuevos materiales se pudieron construir calderas que producían más vapor a más presión. A partir de la primera década del siglo XX se comenzó a sustituir el carbón por el petróleo, aumentando el rendimiento de los motores, la autonomía de los barcos, el ahorro de los carburantes... Todos estos cambios permitieron que los vapores-correo suprimiesen paulatinamente la vela, aumentaran los motores y chimeneas y alcanzaran la silueta característica de los trasatlánticos, cuya primera clase consistía en un auténtico hotel de lujo. Los puertos, a su vez, tuvieron que adaptar su infraestructura a estos auténticos “señores del mar”. En cuanto al material empleado en la construcción de los buques, en 1822 se botó el primer buque de vapor con casco de hierro y en 1865 se utilizó el acero por primera vez, en lugar del hierro, con muchas más ventajas, y hoy en día sigue siendo el material utilizado, casi exclusivamente, en la construcción de buques.



Fotografía 2.1.- Clíper (MONLEÓN, Rafael: *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*. Manuscrito de 1886-1892) (M.N.).

No cabe duda, como se desprende de todo lo relatado, de que la evolución fue en

<sup>6</sup> CASTANEDO GALÁN, Juan M.: “Del vapor-correo al trasatlántico”. En VV.AA.: *Gijón trasatlántico*. Autoridad Portuaria de Gijón, Barcelona, 2002, pp. 109 y ss.

perjuicio de la vela, puesto que las calderas y máquinas de vapor llegaron a perfeccionarse enormemente, convirtiéndose en el mecanismo de generación de energía de la inmensa mayoría de los barcos hasta finales de la Segunda Guerra Mundial. Ya en 1887, con la aparición de la turbina de vapor, se dio un gran salto y en el año 1913 hizo servicio el primer buque dotado de motor *diésel*, el sistema de propulsión más utilizado actualmente<sup>7</sup>. Además de los aspectos económicos, el paso de la vela al vapor dependió mucho de los países, por razones puramente institucionales. En España, según Valdaliso<sup>8</sup>, se favoreció el ritmo del cambio técnico pronto, a pesar del retraso de la industria de construcción naval. En 1870, sólo cinco países superaban el 10% del vapor frente a la vela: Bélgica, Rusia, Gran Bretaña y Francia junto a España; veinte años después, en estos mismo países el vapor superó el 50%. El cambio institucional que permitió en España la modernización del sector tuvo su base en los decretos liberalizadores de noviembre de 1869 de Figuerola. El primero suprimió el derecho diferencial de bandera –que abarató el transporte en buques extranjeros<sup>9</sup>–, y el segundo permitió que se introdujera en España buques de todas clases. Todo para salvar el comercio, aunque sufriera temporalmente la flota.



Fotografías 2.2-2.3.- Carteles que anuncian la salida de vapores en la segunda mitad del siglo XIX (VV.AA.: *Puertos españoles...*).

Realmente, la flota mercante que hasta 1867 había variado poco, a partir de este año creció espectacularmente, sobre todo en la década siguiente, debido, principalmente, al incremento del tonelaje de vapor. Los navieros españoles intervinieron en esta medida invirtiendo en buques modernos, liquidando los veleros. El tonelaje del vapor superó al de vela en 1883, ya que desde 1877 los veleros iban descendiendo drásticamente hasta 1913, año en que quedaron relegados al comercio de cabotaje, prácticamente<sup>10</sup>. Con la Primera

<sup>7</sup> SARABIA SOLANA, José Antonio: *La industria naval en Cantabria*. En VV.AA.: *Barcos y Astilleros: la construcción naval en Cantabria*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1993, pp. 107 y ss.

<sup>8</sup> El cambio se produjo comprando buques de fabricación extranjera, sobre todo a Gran Bretaña. VALDALISO, José M<sup>a</sup>: *Los navieros vascos y la marina mercante en España 1860-1935. Una historia económica*. Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991.

<sup>9</sup> Únicamente se reservó para el pabellón nacional el cabotaje y la navegación con las colonias.

<sup>10</sup> La construcción de buques de vela desapareció casi totalmente, y a muchos de los existentes se les añadió máquinas de vapor o motores *diésel*. Todo ello ocasionó unos profundos cambios en los astilleros, que pasaron de una concepción artesanal a otra industrial. El proceso fue rápido,

Guerra Mundial, los viajes trasatlánticos de pasajeros sufrieron un frenazo por el encarecimiento del carbón y la alteración de las rutas de emigración. Una vez finalizada la contienda, las grandes restricciones a la inmigración de Estados Unidos supusieron un obstáculo para el nuevo despegue; pero en la década de los años veinte volvieron a resurgir con fuerza los viajes trasatlánticos, y las compañías se dotaron de nuevos y modernos buques.

Siguiendo a Vigueras y Peña<sup>11</sup>, que se detienen en el desarrollo tecnológico de algunos puertos españoles, destacamos como ejemplo del alza paulatina de la navegación a vapor a Valencia, que en 1909 tuvo un tráfico de 2.503 buques a vapor, con 2.255.000 toneladas, frente a 500 unidades de vela con sólo 37.000 toneladas, por lo que la navegación a vapor representó en ese año más del 98% del tráfico total del Puerto, con una media de 900 toneladas por unidad a vapor frente a 70 toneladas de las de vela. En general, en todos los puertos se encontraba la misma tendencia: en Las Palmas, 4.393 buques a vapor frente a 1.747 a vela -cifra importante al tener en cuenta el tráfico insular y el del sur de la Península-. Concretamente, en el Puerto de Huelva la propensión fue más acusada en el mismo año de 1909, frente a 1.186 embarcaciones a vapor, con unas 1.400.000 TRB que salieron del Puerto, sólo hubo unas 100 a vela, con 10.000 TRB, es decir, menos del 1% de registro, cuando el tonelaje medio de los barcos a vapor ascendía a unas 1.200 TRB, frente a 100 de los de vela. Esta tendencia, como es lógico, continuó avanzando en los años que siguieron y, finalmente, la vela sólo se llegó a usar en pequeños tráficos de cabotaje, aunque hubo altibajos en el período, como se refleja en la Tabla 2.1, referida a la marina mercante española.

Con respecto a la flota de vela española, en 1914 representaba el 27% del número de unidades y el 3,8% del tonelaje, y la de vapor el 73% y el 96,2%, respectivamente. En 1924, las cifras alcanzaron para la flota de vela el 33% del número de unidades y el 8,8% del tonelaje; y para la de vapor el 67% y el 91,2%, respectivamente, aunque la tendencia hacia el vapor creció hacia el final de la etapa. Al comparar estas cifras con los datos estudiados para Huelva, se concluye que había una enorme diferencia entre la vela y el vapor, a favor del segundo en Huelva con respecto al resto de España, lo que resulta claramente sintomático del gran comercio exportador de minerales que se llevaba a cabo en los muelles onubenses, pues a mayor desarrollo comercial mayor avance en las nuevas tecnologías.

TABLA 2.1  
*Evolución de la vela al vapor en la marina mercante española*

| Año   | 1914   |           | 1923   |           |
|-------|--------|-----------|--------|-----------|
|       | Número | Toneladas | Número | Toneladas |
| Vela  | 236    | 32.970    | 591    | 97.491    |
| Vapor | 628    | 844.328   | 1.198  | 1.008.870 |
| Total | 864    | 877.298   | 1.789  | 1.106.361 |

Fuente: VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier. *Op. cit.*, p. 395.

provocando desempleo entre marineros y oficiales, ya que la nueva tecnología necesitaba menor número de mano de obra. En el conjunto de la navegación exterior española, el buque de vapor superó el 70% en 1889, mientras que, hasta 1914, estuvo entre el 70 y 80%.

<sup>11</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Evolución de las tecnologías de las infraestructuras marítimas en los puertos españoles: una investigación previa*, vol. 1. Fundación portuaria, Madrid, 2000, pp. 394-395.

En esta misma línea, no se puede negar que la mejora tecnológica siempre va aparejada de una transformación de la organización de los sectores implicados directamente. Las compañías de línea desaparecieron con la decadencia del comercio americano y surgieron otras más pequeñas, a veces de un solo buque, dedicadas al comercio *tramp* con Europa. A mediados de los años ochenta del siglo XIX, las dos principales compañías navieras estaban vinculadas a la explotación de servicios regulares que subvencionaba el Estado, la *Compañía Trasatlántica de Barcelona* y la *Flota del Marqués del Campo de Madrid*. También las navieras vascas se afianzaron progresivamente en el control del tráfico marítimo y, además, con hegemonía. El hecho queda demostrado a principios de 1900, ya que de las diez primeras compañías de navegación, seis eran vascas, mientras que sólo dos eran catalanas y dos andaluzas, de Cádiz y Sevilla<sup>12</sup>.

Como se puede deducir de lo mencionado, el tráfico marítimo cada vez era más regular, a la vez que los barcos tenían mayor capacidad. Por otro lado, la aplicación de los medios mecánicos en los muelles, la llegada del ferrocarril a los puertos, la construcción de grandes almacenes y tinglados, el empleo de las modernas dragas a vapor, etc. favorecieron el que los puertos se modernizaran y se adaptaran a las técnicas nuevas que iban surgiendo en el transporte marítimo. Mientras que los buques de vela atracaban de proa en el muelle, descargando y cargando mediante grúas manuales propias, los barcos modernos permitían atracar por la borda y trasladar la mercancía por sus propias grúas o las del muelle. A su vez, la existencia de remolcadores a vapor permitió una mayor maniobrabilidad de los buques dentro del puerto. Por otro lado, el mayor tamaño de los barcos de vapor propició el que los muelles se tuvieran que construir más amplios, para facilitar el trasiego de mercancías, y con mayor calado. Los puertos modernos y con más movimiento fueron los primeros que comenzaron a adaptar toda su infraestructura a la nueva situación. Génova y Marsella, en el área mediterránea, se adelantaron en unas cuantas décadas al de Barcelona, de los más avanzados de España, que no hizo obras similares hasta finales del siglo XIX y principios del siglo XX<sup>13</sup>.

Ya para concluir, y a modo de balance, queremos dejar claro que, si bien el vapor, en general, modernizó los puertos españoles, hay que esperar hasta finales del siglo XIX y principios del siglo XX para ver su avance. Además, tenemos que tener en cuenta que, entrado el siglo XX, las circunstancias cambiantes de España desde 1923 con la Dictadura de Primo de Rivera, la proclamación de la Segunda República en 1931 y la Guerra Civil en 1936 impidió el crecimiento del tonelaje y la velocidad de sus trasatlánticos con respecto al resto de los principales países marítimos, como Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Noruega, Francia e Italia. A pesar de todo, tenemos que admitir que España, en la fase anterior a la Restauración, no se quedó rezagada en los progresos que trajo el vapor, aunque las modestas tentativas realizadas no consiguieron colmar las demandas, por lo que se tuvieron que comprar buques de vapor al extranjero. Ya con la Restauración se entró en un nuevo ciclo en la marina, en que los puertos tuvieron grandes mejoras, gracias a la labor de las Juntas de Obras, que en pocos años los transformaron, ampliándolos y adaptándolos para el nuevo tráfico<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, pp. 88-89.

<sup>13</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, p. 11.

<sup>14</sup> VICENS VIVES, Jaime: *Op. cit.*, pp. 623 y ss.



## II. LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN GENERAL

En este epígrafe se va a dejar claro la trascendencia del sistema portuario español y los factores que hicieron posible su conformación: geográfico, institucional, económico y técnico y sociocultural. Si bien durante la primera mitad del siglo XIX no se puede hablar más que de obras parciales ante problemas concretos –la mayoría de los puertos españoles contaban con unas infraestructuras y una técnica atrasadas con respecto a los grandes puertos de Europa y América-, en la segunda mitad comenzaron las obras de nueva planta y proyectos generales. Este impulso vino, claramente, de la mano del desarrollo económico e industrial, y sobre todo del apoyo estatal.

En realidad, el sistema portuario español constituye una pieza clave para comprender la evolución económica, social y cultural de muchas de las ciudades marítimas españolas. Los puertos impulsaron la modernización del país. No es accidental que el tráfico marítimo haya predominado sobre otros sistemas de transporte hasta hace pocas décadas<sup>15</sup>. Existieron condicionantes negativos, como la dureza del relieve y la casi inexistencia de ríos navegables, que fragmentaban el territorio dificultando el transporte interno y la vertebración de un mercado nacional. Por ello, aunque algunos puertos poseyeron un *hinterland* de cierta entidad, como Barcelona, Sevilla, etc.; en general, destacó la ausencia de una amplia incidencia territorial, lo cual diferencia el mundo portuario español del de otros países europeos, como Francia o Gran Bretaña<sup>16</sup>. Verdaderamente, el sistema portuario es un ente extremadamente complejo; Broeze lo define con las siguientes palabras:

“The life of the many different kinds of individual ports, and of ports systems in general, is the result of extremely complex causes and forces, in which economic, geographical technological, political, cultural and entrepreneurial elements are indissolvably intertwined”<sup>17</sup>.

En la constitución del sistema portuario español incidieron, a juicio de Guimerá Ravina<sup>18</sup>, una serie de factores:

1.- El factor geográfico, que ha sido un componente decisivo y principal. Como refiere Alvargonzález<sup>19</sup>, un puerto es “un espacio organizado para el tráfico”; su importancia depende de la situación y emplazamiento coadyuvado por la estructura

<sup>15</sup> Hacia 1900, el transporte marítimo exterior en España se elevaba a 14 millones de toneladas, el de cabotaje a 2 millones y el del ferrocarril a 15 millones. El desplazamiento de mercancías por carretera debió ser una pequeña fracción de la que movía el ferrocarril. Ya en 1910 conocemos que el comercio marítimo exterior llegó a representar el 99% del tonelaje total de los tres sistemas de transporte mencionados. TORTELLA CASARES, Gabriel: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 1994.

<sup>16</sup> GUIMERÁ RAVINA, Agustín: “Introducción”. En *Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español”* (Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX). Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, p. 11.

<sup>17</sup> BROEZE, Frank: “The ports and ports systems of the Asian Seas: an overview with historical perspective from c.1750”. Citado en GUIMERÁ RAVINA, Agustín: *Op. cit.*, p. 13.

<sup>18</sup> GUIMERÁ RAVINA, Agustín: “El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación”. En *Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español”* (Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX). Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, pp. 125 y ss.

<sup>19</sup> ALVARGONZÁLEZ, Ramón: “Los rasgos generales del sistema portuario español a través del tráfico de mercancías”, *Ería*, Oviedo, 1983, pp. 101-106.



económica y la tecnología del transporte. Nos referimos a su perímetro portuario, a las conexiones entre puerto y *binterland*, y a los niveles y espacios de influencia.

2.- El factor institucional, que vino marcado por el nuevo Estado que surgió tras las guerras napoleónicas. Sus funciones y servicios eran diferentes del período anterior. Instauró, en primer lugar, un marco jurídico para la vida portuaria, dotado de mecanismos administrativos para su gestión y, en segundo lugar, invirtió en las obras públicas marítimas, que cambiaron la estructura de los puertos españoles en el siglo XX.

3.- El factor económico y técnico. El transporte marítimo experimentó una revolución con los barcos de vapor, plasmada en la bajada de los costes, la reducción del tiempo de navegación y la facilidad para el movimiento de los alimentos perecederos. Por otro lado, el peso de lo económico se dejó entrever con el nuevo patrón del comercio occidental, vinculado a la industrialización de la segunda expansión europea. España pudo, entonces, ofrecer a sus clientes exteriores ciertas materias primas y productos agrarios a cambio de combustibles y algunas materias primas, productos químicos y bienes de equipo, sobre todo ferroviarios, para iniciar su industrialización.

En resumen, estos factores consolidaron un procedimiento de concentración portuaria, fenómeno ya iniciado a finales del Antiguo Régimen, y provocaron una reordenación jerárquica: Cádiz perdió posiciones frente a otros puertos como La Luz o Santa Cruz de Tenerife; Barcelona llegó a ser el epicentro del subsistema portuario catalán; Bilbao se convirtió en el eje articulador de la costa cantábrica y los puertos mineros, como Huelva o Gijón, aumentaron su participación en el volumen total del tráfico y comercio marítimos.

4.- Finalmente, se encuentra el factor sociocultural, referente a la acción desarrollada por la clase dominante, desde las esferas gubernamentales a los ámbitos locales. Se crea una red de relaciones de intereses y expectativas que determinan el desarrollo portuario.

Por supuesto, el puerto es un agente de modernización y el sistema portuario es un sujeto activo. Como prototipo de este dinamismo portuario tenemos la función comercial que deviene también en función industrial, aprovechando una serie de estímulos que existen en el puerto y en la ciudad: materias primas, mano de obra, facilidad de transporte y comunicaciones, demanda social, subvenciones oficiales e incentivos fiscales. Por ello, el puerto cumple un doble papel en el proceso de industrialización: núcleo importador de materias primas y combustibles para el crecimiento económico regional y área industrial por sí mismo.

Reflexionaremos, ante todo, sobre el avance que han tenido los puertos en sus construcciones, en la generación de las Juntas de Obras y en el marco físico, cultural e histórico que ha influido en su prosperidad, además de comentar su estructura económica en los casos en que se hallaron fuentes y bibliografía que facilitaron nuestra labor, provenientes de los diferentes Archivos de las Autoridades Portuarias<sup>20</sup>. No todos los organismos han crecido con la misma intensidad, ni han tenido el mismo apoyo estatal, como detallaremos a lo largo del estudio y remarcaremos en las conclusiones, pues a ello

---

<sup>20</sup> En el tema del tráfico no nos detendremos, pues será abordado suficientemente en capítulos posteriores.

han contribuido las bases que cada uno tuviese, el *binterland* portuario, el potencial económico de su entorno, las comunicaciones y, en general, todos sus condicionantes presentes y pasados.

Durante la primera mitad del siglo XIX se llevaron a cabo una serie de labores de construcción, reparación, dragado y limpieza de los fondos marinos, con las que se intentaba corregir la frecuente y común falta de calado en los puertos. La Dirección General de Obras Públicas adquirió en Inglaterra trenes de limpia destinados a los puertos de Barcelona, Alicante y Palma de Mallorca, con la intención de aumentar el esfuerzo realizado hasta el momento en estas actividades. A su vez, hubo obras de prolongación de diques y construcción de muelles donde los barcos pudieran atracar y desembarcar sus mercancías. Estas se caracterizaron por ser aisladas, no definitivas y sin planificación ni proyectos serios. Lentamente, se estaban estableciendo las bases de un cambio en la actividad constructiva, que daría lugar a un auge en la historia de la ingeniería civil. Ya en la década de los años cincuenta del siglo XIX se proyectaron las primeras grandes construcciones y ampliaciones de puertos, que supusieron un cambio significativo con respecto a las que se aprobaron en la primera mitad del siglo.



**Fotografía 2.4.- Estiba al aire libre en el Muelle de España del Puerto de Barcelona, 1910 (A.P.B.).**

La *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España* de 1856 recoge la animación de las obras en los puertos al avanzar la década de los años cincuenta del siglo XIX:

“A pesar de nuestras intestinas discordias y de las guerras que con el extranjero ha tenido que sostener España en el último medio siglo, el país ha progresado notablemente, su agricultura é industria han recibido notable impulso, y el comercio, como consecuencia natural de este progreso extiende su vuelo y en todas partes florece. Frecuentadas cada día mas nuestras costas por las embarcaciones que de todas las regiones del globo á ellas se dirigen, ha debido dejarse sentir con fuerza irresistible la necesidad de proporcionarles puertos seguros y cómodos donde, al abrigo de los azares del mar, puedan repararse y efectuar las faenas de carga y descarga sin zozobras, dilaciones, ni gastos excesivos. De aquí ha resultado que, así como en 1854 solo había trabajos de limpia ó construcción en seis de

nuestros puertos de la Península, los hay hoy en el día en trece; se han preparado y ampliado otros muchos, y se estudian varias obras reclamadas por las necesidades del tráfico”<sup>21</sup>.

Hasta entonces, sólo se habían llevado a cabo obras parciales ante algún problema concreto, mientras que en la segunda mitad del siglo XIX éstas tenían una concepción del funcionamiento habitual del puerto: diques, muelles, dragados, etc., muy influenciadas por las experiencias internacionales en cuanto a las infraestructuras portuarias y el trabajo de eminentes ingenieros de caminos, canales y puertos como Pedro Pérez de Sala. Efectivamente, el revulsivo industrial y comercial que se estaba llevando a cabo, trajo consigo la necesidad de puertos distintos, mejor equipados, pues los existentes presentaban graves deficiencias.

Obviamente, el despegue de la industrialización en España se debió a la favorable coyuntura económica en Europa, al aumento del consumo interior y a destacadas y numerosas inversiones de capital extranjero, que llegaron a alcanzar durante los años 1848-1881 la cifra de 3.400.000.000 pesetas, destinadas a la construcción de ferrocarriles, adquisición de minas y potenciación de energía eléctrica. El pago de los intereses de estas inversiones se reembolsó gracias a las buenas campañas vinícolas, a la exportación de minerales y a la venta del tejido antillano. El remanente se utilizó para desarrollar la industria textil, la explotación de la hulla asturiana y la formación de la siderurgia vasca. Todo relacionado con el tráfico marítimo y las actividades portuarias. En el plano tecnológico, se sabe que la dependencia externa resultó elevada, informados detalladamente por la *Revista de Obras Públicas*, que comenzó su andadura en 1853, como portavoz del flamante Cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos.

La revolución de 1854 fue verdaderamente importante en las obras públicas españolas. Se tomaron medidas liberalizadoras, acabando con todo tipo de trabas comerciales, incluso eliminando las murallas de muchas ciudades, lo que derivó en un buen clima para las actividades económicas. También la desamortización tuvo su trascendencia, permitiendo que muchos fondos se dirigieran hacia las obras de fomento. Posteriormente, con el gobierno liberal se inició una “edad dorada de las obras públicas españolas”<sup>22</sup>, y aunque los puertos no disfrutaron de todo el esplendor del momento, sí hubo iniciativas y propuestas en marcha que representaron una transformación frente al estatismo anterior<sup>23</sup>.

Pues bien, el impulso a las construcciones portuarias vino de la mano del crecimiento económico y de la industrialización, pero, a su vez, de un cambio de actitud del Estado, que llegó a ser el principal promotor de las obras públicas. Los técnicos del Ministerio de Fomento continuaron con las obras iniciadas en la primera mitad del siglo XIX, que en su mayor parte eran de conservación, aunque también llevaron a cabo construcciones de nueva planta y proyectos generales. De hecho, la *Memoria* de la Dirección General de Obras Públicas reconocía lo poco que se había hecho hasta el momento en este campo en

---

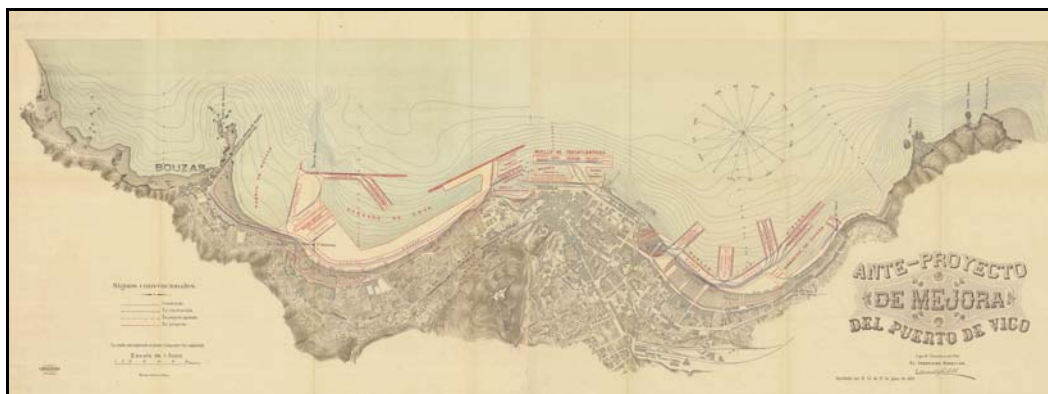
<sup>21</sup> *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España*. Imprenta Nacional, 1856 (edición facsímil, Ministerio de Fomento, Madrid, 2001), p. 92.

<sup>22</sup> ALZOLA Y MINONDO, Pablo: *Las obras públicas en España: estudio histórico*. Casa de la Misericordia, Bilbao 1899 (edición facsímil, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1994), p. 335.

<sup>23</sup> SÁENZ RIDRUEJO, Fernando “Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 107-108.

todos los países, pero la nueva situación se presentó bien distinta:

“No son seguramente muy numerosos ni importantes los trabajos de puertos que se han llevado á cabo en los siglos anteriores. Ni Francia, ni Inglaterra, ni nación alguna puede vanagloriarse de haber realizado en tiempos antiguos obras tan colosales é interesantes como las que en los modernos tiempos se ejecutan por la mayor parte de los pueblos del globo”<sup>24</sup>.



Fotografía 2.5.- Plano del Anteproyecto de Mejora del Puerto de Vigo, 1910 (A.P.VI.).

A medida que el siglo XIX iba avanzando, la ingeniería portuaria española experimentaba enormes transformaciones con la aparición de nuevas técnicas y fuentes de energía y el empleo de materiales más resistentes como el hierro, el cemento *portland*, el hormigón hidráulico...<sup>25</sup>. Asimismo, los proyectos elaborados a mediados de siglo tuvieron que modificar su proceso de ejecución y, en el caso de los puertos más significados como Valencia o Barcelona, hubo que llevar a cabo planes de ampliación a finales del siglo. En Bilbao, concretamente, se estudiaron primero las obras de encauzamiento de la ría y dragado de la barra en 1878, y diez años más tarde las del puerto exterior. Entre los puertos más acreditados actualmente, sólo Algeciras y Cádiz acometieron las obras decisivas de su arranque como puerto comercial moderno a principios del siglo XX, el resto ya tenía su base a finales del siglo anterior.

En efecto, a mediados del siglo XIX la mayoría de los puertos españoles tenían pocas obras artificiales y su situación técnica y de infraestructuras era atrasada con respecto a los grandes puertos europeos y americanos. Se trataba de momentos de gran revolución de la máquina de vapor, de avance en la construcción de buques de hierro y de paulatino aumento de capacidad y calado de los barcos, que exigían nuevas condiciones en los equipamientos portuarios. Había cada vez más necesidad de superficies de agua abrigadas, muelles con más calado y mayores áreas de tierra para almacenar las mercancías. Mientras las embarcaciones fueron pequeñas, la necesidad más imperiosa consistió en conseguir mayor cantidad de metros lineales de muelle, pero al aumentar el tamaño de los barcos el espacio terrestre dedicado a la manipulación de mercancías también tenía que crecer, aun a costa de reducir la superficie de agua. Los puertos mayores del mundo estaban transformándose a pasos agigantados, y en breve iba a vislumbrarse una colosal obra, el Canal de Suez. De hecho, las funciones tradicionales de los puertos experimentarían en la segunda mitad del siglo XIX unos cambios trascendentales para la historia. En las propias palabras de Sáenz Ridruejo: “En definitiva, el puerto, que a comienzos, e incluso

<sup>24</sup> *Memoria sobre el estado...*, p. 92.

<sup>25</sup> ROMERO MUÑOZ, Dolores y SÁENZ SAN, Amaya: *Op. cit.*, pp. 199-202.

podríamos decir que a mediados, del siglo era un mero refugio natural en la mayoría de los casos, de pequeñas embarcaciones, se ha convertido a finales de la centuria en un complejo espacio económico de intercambio, almacenaje y, a veces, de producción de mercancías y de construcción y reparación de buques, en que tanto las infraestructuras exteriores como las interiores alcanzan dimensiones y costes no superados por las obras públicas de cualquier otro tipo”<sup>26</sup>.

Abundando en el tema, diremos que, desde antaño, la función básica de un puerto había sido la de constituir un espacio marino resguardado, donde realizar la carga y descarga de personas y mercancías. Hasta el siglo XVIII, la navegación de altura no se llevaba a cabo durante todo el año, sino que se esperaba a la estación propicia, de menor riesgo de temporal. A veces, se desarrollaron obras artificiales de abrigo en la antigüedad, impulsadas por el desarrollo urbano y comercial, -existen modelos en el Imperio Romano o en la Baja Edad Media-. Pero ya con el crecimiento del comercio marítimo, a raíz del desarrollo industrial, del avance de la navegación a vapor, que hizo posible mantener líneas regulares, la introducción de la dinamita para obtener grandes bloques, el ferrocarril, las potentes dragas... permitieron el crecimiento de las áreas de abrigo de los puertos mediante la construcción de diques, difíciles de levantar en el pasado con los medios existentes.

En fin, los puertos pasaron de ser meros refugios para convertirse a finales del siglo XIX en un espacio dinámico, de comercio y negocio, con toda clase de servicios y una cantidad de infraestructuras de un tamaño insospechado hasta entonces. Asimismo, gracias a la *Revista de Obras Públicas* se hizo posible el intercambio de experiencias entre los ingenieros españoles, así como la divulgación científica de los progresos en otros países. Pero, en la segunda mitad del siglo XIX, en el país, la ingeniería portuaria evolucionó más que por el adelanto de los métodos de cálculo de estructuras y de las técnicas de proyectos, por el empleo de medios más potentes de construcción y dragado, el uso de nuevas técnicas y materiales -importados en su mayoría- y los nuevos técnicos con formación académica en ingeniería civil procedentes de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos<sup>27</sup>. Actualmente, la misión principal de los puertos comerciales es la de “constituir infraestructuras adecuadas y eficientes para los cambios de medio de transporte del sistema marítimo a los terrestres (o viceversa) o, más en general, para la carga, descarga o transbordo de mercancías”. Todas las demás ocupaciones derivan de ésta, razón de ser de los puertos comerciales. No obstante, esta función primordial ha variado a lo largo de la historia, influida por las técnicas de navegación. Si hasta finales del siglo XVIII la carga y descarga en los puertos de todo el mundo se realizaba a través de barcazas que enlazaban los muelles con los barcos fondeados, ya en la segunda mitad del siglo XIX la mayoría de los grandes puertos contaban con muelles dotados de infraestructuras completas -los barcos podían atracar de costado-<sup>28</sup>.

Por otra parte, con la creación de las Juntas de Obras de Puertos se intentaron unificar los ingresos a través de la exigencia de una serie de impuestos comprendidos genéricamente bajo el nombre de “impuestos de navegación”, los cuales se establecieron

<sup>26</sup> SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Op. cit.*, p. 102.

<sup>27</sup> VENTOSA, Javier R.: “La ingeniería portuaria en España. La lucha por someter al mar”. *Revista del Ministerio de Fomento “Guía histórica de puertos y faros”*, núm. 520. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2003, pp. 12-13.

<sup>28</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, pp. 17 y ss.



en un principio por los artículos 6º y siguientes del Decreto-Ley de 22 de noviembre de 1868 sobre descarga de las mercancías y desembarque de viajeros y, a continuación, según Decreto-Ley de presupuestos de 26 de junio de 1874, por el peso que cargaran los buques en los puertos y por los viajeros que embarcasen. Con la publicación de las Leyes de Puertos de 1880 y 1928, la cuestión varió poco, encontrándose regulada la financiación de los puertos en una serie de artículos que dejaban claro que las obras en los puertos de interés general correría a cargo del Estado. Así, fondos propios o aportaciones estatales conformaron los recursos económicos con que contaron los puertos hasta la entrada en vigor de la Ley 1/1966 de Régimen Financiero de los Puertos Españoles. Con respecto a la contribución estatal, interesa reseñar que estaba compuesta por las consignaciones contenidas en los presupuestos generales del Estado y los beneficios conseguidos por la emisión de empréstitos; y sin duda, se trató de un importante medio de obtención de recursos económicos para financiar las obras portuarias en los primeros años de gestación de las Juntas. Posteriormente, por Ley de 7 de julio de 1911, estos ingresos fueron previstos con carácter general<sup>29</sup>.

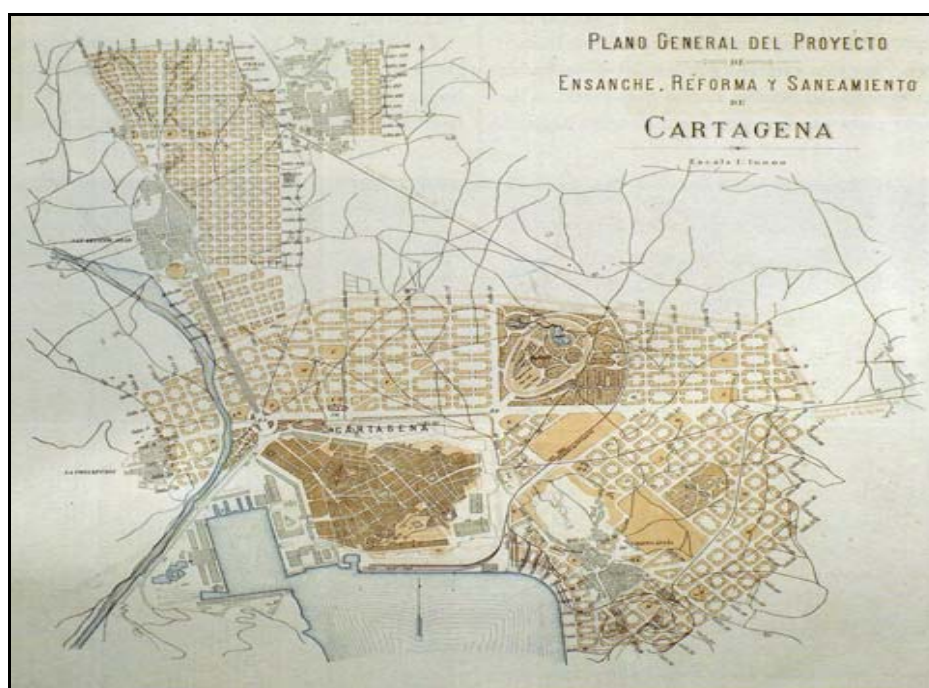
En verdad, son mal conocidas las inversiones portuarias en casi toda la primera mitad del siglo XIX, y sólo a partir de la creación del Ministerio de Fomento y de su intervención en los puertos comenzaron a existir estadísticas fiables, al menos en los puertos de interés general. En la *Memoria* mencionada de 1856, se encuentran datos de las inversiones del Estado desde 1845, observándose una participación muy exigua en los puertos con respecto al volumen total de las obras públicas. Justamente, entre 1845 y 1854 representó poco más del 3% en el total, pero su contribución creció, y así, si entre 1845 y 1850 hubo un aporte de 2,36 millones de reales (9,44 millones de pesetas), en 1854 ascendió a 8,33 millones de reales (33,32 millones de pesetas). Las inversiones se concentraron en los once puertos principales, que acapararon el 93% del total del conjunto portuario español; aunque predominando los puertos mediterráneos frente a los atlánticos y, sobre todo, Barcelona y Valencia. En el primero se llevó a cabo la cuarta parte del total de los presupuestos y, en el segundo, a pesar de que comenzó con poco capital, a partir de 1853 aumentó enormemente. Años después, en 1859, los gastos y bienes se habían elevado a 13,3 millones de reales (53,2 millones de pesetas) y seguían Valencia y Barcelona, por este orden, en la cabecera, en lógica concordancia con la recaudación de ingresos. En tiempos de Isabel II, el aporte continuó creciendo hasta llegar a un máximo en 1864; tras descender entre 1867 y 1870, volvió a alzarse para alcanzar en 1873 los 8,3 millones de pesetas. Durante los primeros años de la Restauración hubo una bajada brusca, llegándose a 700.000 pesetas anuales, si bien se remontó en la década de los ochenta, estabilizándose alrededor de los cuatro millones. Ya en los años noventa<sup>30</sup> alcanzó un máximo de 16,3 millones de pesetas, concretamente en 1898<sup>31</sup>.

<sup>29</sup> NAVAJAS REBOLLAR, Miguel: *Régimen Jurídico-Administrativo de los Puertos*. Marcial Pons, Madrid, 2000, pp. 227 y ss.

<sup>30</sup> El 26 de febrero de 1892, la reina regente decretó la transferencia de 500.000 pesetas para auxilios a las Juntas de Obras de Puertos del remanente del crédito de subvenciones de ferrocarriles. En 1897, nuevamente, por Real Decreto de 17 de marzo de 1893 se hizo un trasvase de créditos a las Juntas de un millón de pesetas, deduciendo 800.000 de las obras para prevenir las inundaciones del Segura y de 200.000 para evitar las de los ríos Júcar y Záncara. *Gaceta de Madrid*, 27-2-1892 y 18-3-1893.

<sup>31</sup> Destacan las grandes inversiones en el Puerto de Bilbao en la última década del siglo XIX, debido a la construcción de su puerto exterior, llevando la delantera a todos los puertos españoles en aportaciones económicas del Estado. *Memoria sobre el estado...* y SÁENZ RIDRUEJO, Fernando:





**Fotografía 2.6.- Plano general del Proyecto de Ensanche, reforma y saneamiento del Puerto de Cartagena. Francisco Ramos, Francisco de Paula Oliver y Pedro García, 1896 (VV.AA.: *Puertos españoles...*).**

Siguiendo con el estudio de las inversiones, se va a llevar a cabo un análisis de su evolución en relación con las obras portuarias para el siglo XIX e inicios del XX, y hemos creído interesante hacer una comparativa del Puerto de Huelva con el resto de los puertos nacionales para conocer mejor su progreso dentro del sistema portuario español. Los primeros datos que tenemos son de 1881, justamente el 2 de octubre desde Huelva se elevó al Gobierno una instancia suscrita por las Corporaciones populares, Sociedades y representantes de las clases productoras del país, en la que se exponía la situación del Puerto, su lamentable estado de navegación, recursos de la Juntas y medios indispensables para lograr su mejora con el plan de obras aprobado por Real Orden de 11 de agosto de 1880, necesario para la vida industrial y mercantil. Todo ello porque el capital proveniente de los arbitrios establecidos por Ley de 29 de diciembre de 1875 resultaba insuficiente para este cometido. La Superioridad lo tomó en cuenta dictando la Real Orden de 20 de noviembre de 1882, por la que se otorgaba a la Junta la subvención anual de 150.000 pesetas con el objeto de no detener las obras, pagaderas por trimestres vencidos, de la cantidad consignada en los presupuestos del Estado para auxilio de los puertos considerados de primer orden, entre los que figuraba en lugar preferente el de Huelva. Pero de lo concedido sólo se percibió lo correspondiente al ejercicio de 1882-1883, sin que las gestiones seguidas para cobrar el resto dieran fruto, por lo que en octubre de 1901 el Estado adeudaba 18 anualidades, o sea, 2.700.000 pesetas. Se criticaba el que se privara al Puerto de Huelva de estas cantidades, mientras que a otros puertos de orden secundario se les facilitaba extraordinarias sumas, con la concesión de ayudas desproporcionadas, según las obras, o bien al prorrogársela por tiempo indefinido, aún habiendo terminado la actividad para la que fueron objeto<sup>32</sup>.

*Op. cit.*, p. 106.

<sup>32</sup> Para reforzar más la idea, se presentó al Gobierno una relación de los puertos y de los auxilios

Años después, en 1893, se conoce que se empleó en Huelva en construcciones 301.000 pesetas, de las 12.264.500 invertidas en todos los puertos de interés general. En esta fecha ocupaba el lugar 14º de 20 puertos, inmediatamente tras Tarragona, que empleó poco más, mientras que el puerto con más capital resultó ser Vizcaya, con 3.441.905 pesetas, que representaba más de 25% del total. En 1900, el total bajó casi 300.000 y también Huelva con 242.020, que ahora ocupaba el puesto 13º -y eran cuatro los puertos en los que no se reflejaba ninguna cifra, frente a uno sólo en la fecha anterior-. Vizcaya seguía a la cabeza con una cantidad muy similar a la de 1893. Posteriormente, en 1904 el monto total volvió a subir hasta alcanzar 14.280.960 pesetas, de las que a Huelva correspondieron 743.353, con un 5º lugar, tras Barcelona en el que se empleó casi 5 millones, Santander con más de 1.800.000 pesetas y Oviedo y Valencia con poco más de 1.000.000. Así las cosas, al finalizar 1904 había en España 18 Juntas responsabilizadas de las obras de sus respectivos puertos, exactamente en un 69%, mientras que la Dirección General sólo realizaba directamente el 31% restante. En Huelva, en concreto, de la cantidad de capital ingresado, nada correspondía a ayuda estatal, sino todo completamente a los ingresos de la Junta de Obras, lo cual demostraba su creciente desarrollo. Lo mismo ocurría con el caso de otros ocho puertos más, entre los que sólo Barcelona supuso una excepción. Por otra parte, el puerto que más inversión estatal recibió fue el de Oviedo para la construcción del Musel, que llegó casi al millón; el resto de las ayudas estatales estuvieron por debajo de las 500.000 pesetas<sup>33</sup>.

A través de la *Gaceta de Madrid* se han podido recopilar datos sobre subvenciones al Puerto de Huelva a principios del siglo XX, que completan lo expuesto anteriormente y que se recogen en la Tabla 2.2.

En la evolución de los totales se constata el crecimiento paulatino de las inversiones en el conjunto nacional y en Huelva en particular. También se manifiesta claramente el problema de la guerra y sus secuelas, que igualmente afectaron a las subvenciones, de las que no se encuentran datos ni en plena guerra ni en la inmediata posguerra, sino hasta 1922. De las fuentes consultadas se deduce que el número de puertos auxiliados por el Estado aumentó a medida que pasaban los años, y si en 1903<sup>34</sup> eran 16, en 1908 eran 24<sup>35</sup>. Los puertos a los que se les concedían subvenciones eran los que, a juicio del Gobierno, las necesitaban, por la falta de recursos; de ahí que se tuviera muy en cuenta el estado de las obras, los arbitrios, recursos y gastos de cada puerto: “[...] cuando las Juntas de Obras

---

de los que disfrutaban, a la vez que, a través de las cifras del tráfico entre 1896 y 1901, se trató de dejar claro que el de Huelva era un puerto muy ligado al desenvolvimiento de la riqueza pública de España y que mejoraría con las inversiones estudiadas, las cuales se podrían acometer en cuanto se recibiesen las ayudas. A los ingresos por derechos de aduanas, había que unir los impuestos sobre los minerales, que ascendían a 1.750.312,56, totalizando los dos conceptos 6.739.901,80 pesetas. A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: exposición dirigida al Excelentísimo Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, reclamando subvención del Estado para la prosecución de las obras de mejora del Puerto*, 26-10-1901, leg. 208.

<sup>33</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, pp. 234-235.

<sup>34</sup> En la prensa de la época se recoge la importancia de la subvención concedida al Puerto para la ciudad. *La Provincia*, 18-2-1903.

<sup>35</sup> La subvención en 1906 bajó con respecto al año anterior en 500.000 pesetas en los puertos de la Península y Baleares; aunque a los puertos de la costa norte de África le asignaron 750.000 pesetas -Ceuta, Melilla y Chafarinas-, en lugar de 300.000 como le concedieron en 1906 a los dos primeros y 1.000.000 en 1908 a los tres. *Gaceta de Madrid*, 17-3-1906 y 19-1-1908.

de Puertos cuenten con dichos remanentes ó con recursos sobrados para satisfacer sus atenciones, podrán desestimarse el total ó parte de las subvenciones que les correspondan á otras Juntas que necesiten de ellas para obras y servicios de sus dependencias”<sup>36</sup>. Por ello, una normativa de 1903 recogía expresamente que dentro de las ayudas no estaba Barcelona porque “no la necesita por la cuantía de los arbitrios creados”. Recortes hay en Tarragona al tener “remanente de sus recursos” igual que en Vigo, puerto en el que se podía rebajar la ayuda sin detrimento de sus obras. Por otra parte, en el caso de Huelva, el documento legislativo recoge el sentir del ministro del ramo de que la ayuda concedida no correspondía a la consideración de su tráfico, por lo que debían ser compensados los recursos para sus obras con un aumento por la falta de la subvención concedida y no cobrada desde el año 1882. En 1915 se agradece explícitamente a Manuel Burgos y Mazo sus gestiones como ministro de Gracia y Justicia para la concesión a la Junta de 375.000 pesetas, que supusieron un aumento de 125.000 con respecto al año anterior<sup>37</sup>.

TABLA 2.2.  
*Subvenciones concedidas a la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 1902-1924 (en pesetas)*

| <i>Años</i>  | <i>Huelva</i>    | <i>Total nacional</i> |
|--------------|------------------|-----------------------|
| 1902         | 250.000          | 38                    |
| 1903         | 400.000          | 5.425.000             |
| 1905         | 400.000          | 5.150.000             |
| 1906         | 375.000          | 5.750.000             |
| 1907         | 370.000          | 7.000.000             |
| 1908         | 370.000          | 7.500.000             |
| 1909         | 370.000          | 7.650.000             |
| 1910         | 370.000          | 7.650.000             |
| 1911         | 350.000          | 7.750.000             |
| 1912         | 350.000          | 7.750.000             |
| 1913         | 250.000          | 9.500.000             |
| 1914         | 300.000          | 6.690.000             |
| 1915         | 375.000          | 6.750.000             |
| 1922         | 1.100.000        | 18.000.000            |
| 1924         | 400.000          | 5.000.000             |
| 1927         | 28.000.000       | 600.000.000           |
| 1928         | 1.500.000        | 66.450.000            |
| 1929         | 500.000          | 50.000.000            |
| <i>Total</i> | <i>2.165.000</i> | <i>941.125.000</i>    |

Fuente: *Gaceta de Madrid*, 1902-1924. Elaboración propia.

Otros datos existentes sobre este tema se refieren a la Ley de 22 de junio de 1922, a raíz de la cual se destinaron 270 millones de pesetas a estos fines, pudiendo llegar a ser 360, abonables en un plazo máximo de veinte años y para ello se consignaban 30 millones en los presupuestos anuales. Más del doble determinaba la nueva Ley distribuir desde su entrada en vigor: 600 millones, adscritos a un presupuesto extraordinario y destinados a la habilitación y equipamiento de los puertos considerados de interés nacional<sup>38</sup>. Por otra parte, en 1927 se recogían también las cifras de subvenciones entregadas a las comisiones administrativas de Denia, Motril, Pontevedra, Ribadesella y Villagarcía, que se llevaron 1,7% del total, 10.200.000 pesetas. Asimismo, hubo un salto enorme en la ayuda estatal

<sup>36</sup> Real Decreto 4 de abril de 1905. *Gaceta de Madrid*, 8-4-1905.

<sup>37</sup> A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, p. 20, leg. 32

<sup>38</sup> Concretamente para este año, los datos existentes sobre subvenciones sólo correspondían al Puerto de Huelva, puesto que el Real Decreto de subvención sólo contempla a este organismo.

<sup>39</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *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, 2003, p. 55.

desde 1922, con 1.100.000 pesetas a 1927, con 28.000.000, concretamente para Huelva – evidentemente, el crecimiento, en general, resulta espectacular, de 18 a 600 millones–; lo cual demuestra el gran apoyo a las obras públicas, asunto en el que se ha incidido ya en varias ocasiones. Mientras, en 1929 se detallaba que el crédito se distribuiría entre las Juntas, “con destino a la instalación de maquinaria moderna para intensificar la carga de las mercancías más importantes que constituyan las características de cada una de aquéllas” (artículo 1º). Era la primera vez que la normativa obligaba a que las cantidades se reintegrasen una vez que las obras estuvieran realizadas. Además, las Juntas debían adjuntar a sus planes económicos las cargas financieras relativas a este servicio, así como los ingresos que le correspondían (artículo 2º)<sup>40</sup>. En este año, cuatro puertos se llevaron el 70% del total: Bilbao, 15.000.000 pesetas; Valencia, 8.300.000; Sevilla, 7.500.000; y Barcelona, 4.000.000 pesetas.

En verdad, los puertos impulsaron la modernización del país. El avance en sus construcciones se ha puesto de manifiesto. No existen muchos datos sobre las obras públicas en España hasta mediados del siglo XIX en que el Ministerio de Fomento se convirtió en el principal promotor de aquéllas. Paralelamente, la ingeniería portuaria española experimentó enormes transformaciones en la mayoría de los puertos, en los que se llevó a cabo un proceso de ampliación de proyectos. Por lo demás, para concluir nos referiremos a la evolución de los gastos e inversiones en obras portuarias en la segunda mitad del siglo XIX, pudiéndose distinguir tres grandes etapas: la primera abarcaría desde 1851 hasta 1874, con un crecimiento o un esfuerzo sostenido en la realización de las obras por parte de la Dirección General de Obras Públicas. Se construyeron los puertos o se realizaron cuantiosas obras en Valencia, Barcelona, San Sebastián, La Coruña, Sevilla y Tarragona. La segunda etapa iría desde 1874 hasta 1884, con un importante descenso en el nivel de los gastos e inversiones en el conjunto del sistema. Sólo se registraron obras de relativa trascendencia en los puertos de Cartagena y Palma de Mallorca y, por fin, la tercera etapa, que comenzaría en 1884 y mostraría un nuevo alza en las construcciones portuarias. Son los años en que se llevaron a cabo obras trascendentales en Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Vigo, Huelva, Sevilla, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Málaga, Tarragona, Palma de Mallorca, Barcelona y Valencia. Como vemos, conforme avanzaba el siglo XIX, aumentaba el número de puertos que disfrutaba del crecimiento y dinamización que supuso la construcción y el desarrollo de sus infraestructuras. En el primero y segundo ciclo las inversiones se centraron en los puertos mediterráneos, mientras en el tercero se dirigieron, sobre todo, a puertos del Cantábrico y Atlántico<sup>41</sup>.

De todo lo expuesto se deduce que el estudio de las inversiones en obras portuarias aporta datos muy sustanciosos para conocer la evolución en el sector portuario en los años de la investigación. Las estadísticas son fiables desde la creación del Ministerio de Fomento y demuestran unos primeros años de escasa participación que va aumentando hasta que el año de 1873 representó una señalada subida; la Restauración, a su vez, supuso un traspie que se remató en los ochenta, con un máximo en 1898. El siglo XX no conoció cifra similar hasta pasada la guerra y con los años de la Dictadura de Primo de Rivera, destacando sobre todo 1927; además, el conflicto bélico supuso un golpe en seco para todo el proceso transformador.

<sup>40</sup> *Gaceta de Madrid*, 5-2-1929.

<sup>41</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, pp. 232-235.

Ahora bien, no cabe duda de la trascendencia del sistema portuario español, pues constituye un factor esencial para entender la evolución de las ciudades marítimas españolas, pues, realmente, los puertos propiciaron la modernización del país. En este sentido, el impulso a las construcciones portuarias se vio favorecido por el incremento económico y la industrialización, pero, sobre todo, por el empuje del Estado, verdadero promotor de las obras públicas. A pesar de todo, con respecto al apoyo que recibieron los puertos para su fomento interesa destacar que no sólo derivó del Estado, ya sea con fondos conseguidos por la propia Junta o con subvenciones, sino que también debemos tener en cuenta la acción desarrollada por la clase dominante, con la creación de una red de relaciones de intereses y expectativas. Realmente, antes de la gestación de las Juntas sí hubo tiempo para las iniciativas privadas, pero a raíz del surgimiento de estos organismos la situación cambió y hay autores que reconocen que colocaron a los puertos en la contemporaneidad.

No todas las entidades portuarias crecieron con la misma fuerza ni igual volumen, pues ello dependió del esfuerzo del Estado, pero también de las bases que cada uno tuviera y de su potencial económico. El Estado no subvencionó a todos los puertos en la misma medida, pues todos no lo necesitaban por igual. Se tenía en cuenta el estado de las obras, los arbitrios, recursos y gastos de cada institución. Así las cosas, del análisis de todos los datos deducimos que hubo casos en que la ciudad, a través de los negocios, inversiones, capitales, etc. propició el desarrollo de los puertos, pero en otros fue el puerto el que ayudó al progreso de la ciudad; aunque, al final, se origina un entramado de conexiones puerto-ciudad que genera una clara interdependencia. Asimismo, por debajo de los puertos siempre está el Estado, incluso desde la Edad Moderna, ya sea con su intervención directa o indirecta, y a lo largo del trabajo tendremos ocasión de comprobarlo: ventajas fiscales en el Puerto de Bilbao, reducciones aduaneras, arbitrios y recursos especiales en los puertos de Sevilla y Bilbao, liberalización del comercio con América en el Puerto de Santander, medidas proteccionistas al consumo y transporte del carbón en el Puerto de Gijón. En cualquier caso, las ayudas estatales, en general, crecieron con los años.

### **III. LOS PUERTOS DEL MEDITERRÁNEO**

#### **1. El Puerto de Barcelona**

Tras la instauración del libre comercio con las colonias americanas, gracias a los derechos de 1765 y 1778, el Puerto de Barcelona, el segundo de España tras Cádiz por su comercio exterior, pasó a ser, inmediatamente, el primero; las estadísticas publicadas en la memoria del proyecto Rafo así lo reflejaban. En el momento en que se estaba asistiendo a una serie de cambios técnicos en la navegación, junto con la mejora de los puertos y de su tráfico, las obras del Puerto de Barcelona tomaron un gran valor, adquiriendo la consideración de urgentes. Así, la ciudad de Barcelona tuvo un crecimiento fuerte desde el punto de vista económico en la segunda mitad del siglo XVIII.

Pero, claramente, el Puerto de Barcelona estuvo totalmente abandonado durante los primeros años del siglo XIX y no será hasta 1816 cuando se comience a construir un



muelle nuevo siguiendo al ingeniero Águila<sup>42</sup>. El Puerto constituyó una pieza clave en la evolución industrial de la región en el segundo tercio del siglo XIX, por la influencia del vapor, produciéndose un gran aumento demográfico dentro de sus murallas. La presión social para derribar las murallas, que se llevó a cabo en 1854, fue muy grande y, posteriormente, la propuesta del ensanche de Ildefonso Cerdá se ratificó por Real Decreto de 31 de mayo de 1860. El Plan Cerdá suponía una concepción global de la ciudad de Barcelona en el futuro: industrial y moderna, igualitaria y articulada; cuidaba sobre todo el transporte, y siguiendo esta línea se incorporó el proyecto de Puerto elaborado en 1859 por Rafo<sup>43</sup>. A mediados de los años cincuenta del siglo XIX, el Puerto de Barcelona contaba con un dique de 500 metros de longitud, un muelle adosado donde estaban los tinglados, el almacenamiento de carbón, la fundición de Nuevo Vulcano y la machina, de donde partía el viejo espigón con la antigua linterna construida en 1772. Constituía su infraestructura básica. A pesar de que se llevaban a cabo constantes dragados, proseguían los problemas de formación de barras en el interior. Con todo, era, holgadamente, el primer Puerto del país por su tráfico<sup>44</sup>; y por ello, se presentaron en estos años multitud de proposiciones para ampliarlo y mejorarlo.

Precisamente, por Orden de 28 de abril de 1859, la Dirección General de Obras Públicas solicitó la elaboración de un nuevo proyecto al ingeniero jefe de la provincia, que realizó José Rafo. Las obras exteriores planteadas consistieron en la prolongación del dique de Levante, en un primer tramo recto y con la misma alineación que tenía la parte construida, y en un segundo tramo en forma curvada, y la construcción de un dique del oeste o contradique desde el pequeño embarcadero que existía para cargar los bloques de la cantera de Montjuic. Dique y contradique delimitaban un amplio espacio interior que se dividía con los nuevos muelles propuestos en cinco dársenas. Estas obras colocaron al Puerto de Barcelona a un nivel semejante al del primer puerto del Mediterráneo, Marsella. El presupuesto total ascendía a 45 millones de reales de vellón, que se aprobó junto con la propuesta por Real Orden de 24 de mayo de 1860. Las principales instalaciones estudiadas consistían en grandes espacios de almacenes en el muelle de la Muralla, que en parte se ganaba al mar, y la construcción de cinco diques de carena en la zona del muelle Nuevo, aproximadamente a la altura de la terminación del dique de Levante en aquellos años. El proyecto constituyó un elemento determinante, tanto en el desarrollo como en la modernización del Puerto<sup>45</sup>.

Mauricio Garrán, primer director de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, creada el 11 de diciembre de 1868<sup>46</sup>, le dio un gran adelanto a las obras y al utillaje

<sup>42</sup> Aunque las obras iban con buena marcha, un temporal hizo que se vieran interrumpidas hacia 1822.

<sup>43</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, pp. 118-119.

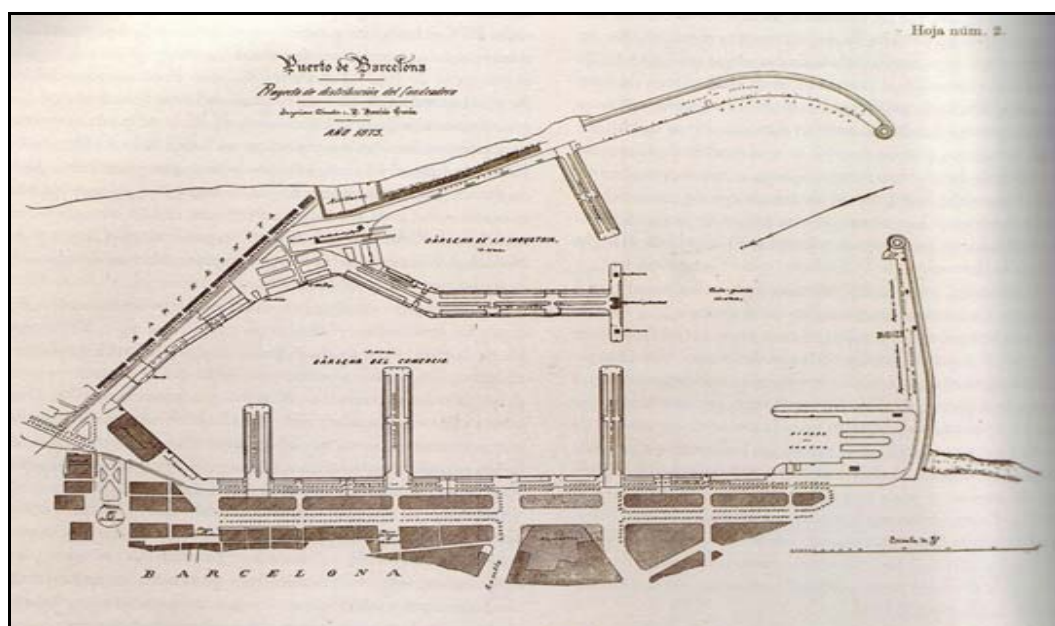
<sup>44</sup> En 1851 el valor de las mercancías ascendía a 892 millones de reales de vellón, el número de barcos atracados sumaba 7.415 en 1853 y la recaudación de aquel mismo año había sido de 40 millones de reales, aproximadamente.

<sup>45</sup> La *Memoria descriptiva del Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona*, redactado por José Rafo y aprobado por Real Orden de 24 de mayo de 1860, consiste en un documento técnico de gran valor, no sólo para la historia del Puerto de Barcelona, sino para todos los puertos españoles. Destaca porque, por primera vez en la historia de este Puerto, se planteaba globalmente su ordenación a partir de un amplio estudio de los principales elementos que conformaban su actividad. ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, pp. 120-122

<sup>46</sup> En estos años, la Junta administraba los recursos económicos reconocidos en la Ley de 30 de



portuario<sup>47</sup>, cambiando completamente en su proyecto la distribución interior de los muelles e instalaciones en 1873. Efectivamente, el gobierno progresista autorizó, a petición de los sectores económicos barceloneses con más interés en la vida portuaria, la creación de la Junta de Obras, pieza institucional clave en el futuro del Puerto de Barcelona. El Decreto que lo hacía posible, en palabras de Carreras y Yáñez, “[...] recogía los anhelos ciudadanos, y especialmente los de los medios económicos y comerciales irritados por el continuo retraso en las obras de ampliación, y permitía que se creara un órgano con gestión autónoma, mucho más ágil para captar fondos y para aplicarlos con diligencia al objetivo propuesto. Así fue. La Junta de Obras del Puerto impulsó con eficacia las obras portuarias, corrigiendo en algunos detalles el proyecto Rafo. Sus primeros resultados se apreciaron en la década siguiente [...]”<sup>48</sup>.



**Fotografía 2.7.- Plano del Proyecto de Distribución del fondeadero del Puerto de Barcelona. Mauricio Garrán, 1873 (VV.AA.: *Puertos españoles...*).**

Con las obras exteriores del proyecto Rafo, el Puerto de Barcelona había dado una gran avanzada, pero pronto demostró su insuficiencia con respecto al desarrollo comercial a finales del siglo XIX, respectivamente<sup>49</sup>. De ahí que, en 1889, el director y subdirector

abril de 1856, consistentes en unos recargos sobre unos derechos que ya se cobraban y que se destinarían a la construcción de las obras del ensanche, abrigo y mejora del Puerto. Sobre lo que supuso esta nueva administración y financiación para la institución portuaria, véase *Ibidem*, pp. 160 y ss.

<sup>47</sup> Según la *Memoria* de 1871 en aquellos momentos había 1.273 trabajadores ocupados en las obras de ampliación del Puerto y el dique del Este había avanzado desde 1856 más de 600 metros y el del Oeste más de 400 metros. A.P.B. *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras del Puerto de Barcelona durante el año económico de 1871 a 1872*. Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1872.

<sup>48</sup> CARRERAS, Albert y YÁÑEZ, César: “El Puerto en la era industrial: una síntesis histórica”. En VV.AA. *Economía e historia del Puerto de Barcelona: Tres estudios*. Puerto Autónomo de Barcelona, Barcelona, 1992, p. 102.

<sup>49</sup> El ingeniero Francisco Lagasca, que relevó al frente del Puerto a Mauricio Garrán en 1881, destacó por la construcción del primer dique flotante y deponente de España para carenar navíos, que entró en servicio en 1903 y que significó un éxito técnico, un orgullo industrial y un buen

de la Junta, Carlos Mondéjar y Julio Valdés, defendieran una nueva ampliación y distribución interior de los muelles. Posteriormente, aunque la propuesta se aprobó, el nuevo director, Carlos Angulo, presentó un nuevo estudio técnico que se llevó a la práctica en los primeros años del siglo XX. El cambio experimentado desde el proyecto Rafo fue espectacular, pasándose de 75 hectáreas de superficie total y 800 metros lineales de muelles en 1860, a 300 hectáreas y 8.400 metros lineales, respectivamente, cincuenta años después.

En los últimos años del siglo XIX y primeros del XX se levantaron algunos de los edificios emblemáticos del Puerto, como el Almacén General del Comercio, la nueva Aduana, actualmente sede de las Oficinas, de la misma manera que los grandes tinglados de los muelles de la Barceloneta y la Muralla<sup>50</sup>. Llegado el año 1900 dio inicio la construcción o ampliación de los muelles interiores de Baleares, Pescadores, Nuevo y España. También, a partir de 1906 finalizaron los muelles de la Barceloneta<sup>51</sup>, la Muralla y las Atarazanas. Desde esta fecha hasta la Primera Guerra Mundial se produjo un gran crecimiento del tráfico, por lo que se decidió prolongar el dique de Levante hasta 1.600 metros y colocar un espigón para proteger la dársena del Morrot de los temporales. En 1912 se encontraban casi acabadas las obras exteriores del dique de Levante y las interiores de gran cantidad de muelles, obteniendo el Puerto en este año la configuración definitiva en lo referente a las dársenas localizadas más al norte. Prácticamente hasta los años sesenta del siglo XIX, el Puerto mantuvo esta infraestructura descrita, existiendo sólo una obra de ampliación, el muelle adosado al dique del Este. Desde 1860 a 1912, la superficie del Puerto se multiplicó por cuatro y la longitud de los muelles por más de diez. Por tanto, la etapa de transformación del Puerto de Barcelona en un puerto moderno, que comenzó con el proyecto Rafo, se puede considerar finalizada en 1914<sup>52</sup>. En este período el Puerto cambió su fisonomía radicalmente, y Alemany lo resume:

“[...] de un fondeadero mal abrigado y permanentemente amenazado de aterramiento se pasó a un puerto moderno y de gran capacidad. Pero no solamente cambió el tamaño sino la propia concepción del puerto. El puerto dejó de ser un mero dique exterior para proteger una superficie de agua donde fondeaban los barcos y donde existía algún pequeño muelle o embarcadero para “facilitar” las operaciones de carga y descarga, y se había transformado en una compleja estructura de muelles, dársenas, grúas, almacenes y tinglados al servicio del comercio, del transporte marítimo y, en definitiva, de la economía de Barcelona y de su área de influencia”<sup>53</sup>.

En cuanto a la financiación de las obras, la Ley de abril de 1856 preveía que en caso de que con los ingresos procedentes de los arbitrios establecidos para sufragar las obras que se proyectaran no hubiera el capital necesario, se podía hacer cargo el Gobierno del déficit aportando fondos de los presupuestos generales del Estado. Para Alemany, nunca se puso en práctica, derogándose por los Decretos de 14 de noviembre y 11 de diciembre de 1868. Este último, por el que se creaba la Junta del Puerto de Barcelona, recogía que en el caso de que los fondos de arbitrios no fueran suficientes, y no lo fueron, se podían

negocio para la ciudad durante años.

<sup>50</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, pp. 203-206.

<sup>51</sup> Este además se amplió hasta formar una sola boca de entrada con el muelle de Cataluña en las grandes dársenas Nacional y del Comercio.

<sup>52</sup> Desde este año y hasta 1959, el Puerto aumentó su actividad, pero prácticamente con la misma infraestructura.

<sup>53</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, p. 128.

emitir empréstitos. En una primera etapa, la Junta sólo dispuso del 80% del derecho de descarga; los arbitrios y derechos que el Puerto recibió, así como los ingresos por tarifas, no alcanzaron lo necesario para llevar a cabo todas las obras que necesitaba, por lo que tuvo que financiar la propia Junta las construcciones más sustanciosas levantadas hasta 1909 con sus escasos ingresos y la emisión de empréstitos. En esta fecha, el Estado inició la concesión de una subvención anual simbólica de 150.000 pesetas, que en el año 1920 se vio aumentada, y sobre todo a partir de 1922. Así, para Alemany, el Puerto de Barcelona se construyó a sí mismo y con la ayuda de los usuarios; es decir, nació y se desarrolló a partir de las necesidades del área en que estaba ubicado<sup>54</sup>. Aunque si somos justos, no debemos olvidar el apoyo y el aporte estatal que hubo a la propuesta Rafo antes de la constitución de la Junta y algunas cantidades recogidas en líneas superiores.

Y al hilo de este asunto cabe una interesante reflexión, pues se habla de hacerse un puerto a sí mismo y con la ayuda de los usuarios; pero por debajo de los puertos, como ya hemos indicado, estaba siempre el Estado, la propia creación de las Juntas fue prerrogativa gubernamental, así como la delegación de competencias, entre las que destacamos la ejecución de obras nuevas y de conservación, la recaudación, administración e inversión de arbitrios y todo tipo de fondos necesarios para hacer frente a los pagos. En este sentido, las instituciones portuarias que tenían más ventajas económicas -*hinterland* portuario, potencial económico, comunicaciones, etc.- contaban con una intervención directa menor, caso del Puerto de Barcelona, que otras que no gozaban de tantos recursos. Por otra parte, con respecto a los usuarios, que lógicamente solían ser personas destacadas en la sociedad desde el punto de vista económico, tenemos que reseñar que si bien con sus negocios contribuyeron al progreso portuario, éste, a su vez, les devolvió con creces su aportación. En suma, el beneficio fue recíproco, pues si bien los empresarios necesitaron de las comunicaciones marítimas, éstas nunca hubieran evolucionado sin el capital aportado por aquéllos.

A continuación, la vida en el Puerto a finales del siglo XIX y principios del XX la describe con gran realismo E. Roig, que, además, detalla el jornal de los diferentes profesionales que se encargaban de las tareas a pie de muelle:

“Los carros llegaban cargados a la orilla y dejaban la carga para estibar en el muelle junto a los veleros. Las casas exportadoras, para facilitar el embarque, alquilaban una palanca a la Junta de Obras del Puerto, por una peseta diaria. Las cuadrillas constituían la parte más importante de los contratos. Los que embarcaban ganaban seis pesetas diarias. En la bodega de los veleros había un hombre que contaba las tejas y los ladrillo mientras estibaban y que ganaba siete pesetas diarias; los que estibaban ganaban seis. Los embarcadores de arroz, tarea pesada ya que habían de llevar los sacos al cuello, y los del vino y el aceite ganaban siete pesetas y media diarias. Estos jornales eran los que regían alrededor del año 1904. Para poder remolcar un velero de fuera a dentro del puerto mediante un remolcador había que pagar 75 pesetas. El práctico que subía a bordo y se hacía cargo del timón para conducir la nave cobraba 20 pesetas. Un velero debía satisfacer la cantidad de seis pesetas en concepto de derecho de entrada al puerto. El capitán del velero se las pagaba al práctico. Cuando los barcos de vela atracaban en el muelle para descargar, abonaban en concepto de derechos de atraque, 8 pesetas y una peseta diaria por los derechos de permanencia en el puerto”<sup>55</sup>.

<sup>54</sup>*Ibidem*, pp. 134-135.

<sup>55</sup> ROIG RAVENTÓS, Emerencià: *La Marina catalana del vuit-cents*. Editorial Barcino, Barcelona, 1929.

En cualquier caso, la Primera Guerra Mundial significó una revitalización de la economía catalana por la neutralidad española ante la contienda. Hubo un alza coyuntural del sector marítimo catalán debido a los grandes negocios a raíz del aumento de los fletes. Pero al acabar la Gran Guerra llegó la crisis, que fue muy profunda. Los países contendientes comenzaron a olvidar los malos momentos vividos y sus flotas empezaron a despegar del forzado letargo, produciéndose un superávit de la oferta de transportes marítimos y una caída de los fletes. La marina catalana se hundió definitivamente, como ocurrió, prácticamente, en el resto de España. En este momento, el País Vasco y Cantabria recogieron la antorcha, detentando la hegemonía en el sector. El Puerto de Bilbao llegó a superar al de Barcelona en movimiento total de mercancías, aunque éste continuó con la primacía en mercancía general y en el valor total de los productos. Por otra parte, los años veinte fueron muy positivos para el Puerto barcelonés, a pesar de que pronto cayó nuevamente la sombra, pues la crisis de 1929, que se extendió por toda Europa, llegó a Barcelona a partir de 1933<sup>56</sup>.

## 2. El Puerto de Tarragona

Remontándonos a la segunda mitad del siglo XVIII, se conoce que el Consistorio de Tarragona reclamó al rey la reconstrucción del Puerto, seriamente afectado desde el siglo anterior, coincidiendo con la activación del comercio colonial y el auge de la economía comarcal<sup>57</sup>. El capitán de navío Juan Ruiz de Apodaca se encargó del proyecto, que se aprobó en 1790. Unos años después, Juan Smith, ingeniero de Marina, redactó una nueva propuesta, fundamento de las obras del Puerto hasta mediados del siglo XIX, aunque no se llevó a cabo en su totalidad<sup>58</sup>.

Posteriormente, a mediados del siglo XIX, concretamente a raíz del Reglamento de 1852, el Puerto de Tarragona se declaró de interés local de primer orden, y pocos meses después, la Junta de Comercio consiguió que se le otorgara la clasificación de interés general. El director de las obras por entonces, Ángel Camón, elaboró un proyecto de ampliación del Puerto, consistente en la prolongación del dique de Levante y la construcción de un contradique que arrancaba de la margen izquierda, en la desembocadura del río Francolí. Además, propuso el dragado general del Puerto, ya que los fondos se estaban perdiendo con gran aceleración por los aportes del río que vertía sus aguas en el interior del Puerto. Esta proposición no se aprobó en este momento, pero sí la de su sucesor, en 1857, que guardaba muchas similitudes con el de Camón. A renglón seguido, las Corporaciones locales con la Junta de Comercio, la Diputación y el Ayuntamiento, dada las nuevas posibilidades que ofrecía el Puerto, decidieron solicitar del

<sup>56</sup> A.P.B. *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y de los servicios y asuntos importantes del Puerto, durante los años 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934*. Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1935 (Reseña histórica).

<sup>57</sup> Es interesante en esta época la constitución de la Junta de Sanidad del Puerto de Tarragona, concretamente en 1771, con el objeto de facilitar la importación de mercancías extranjeras. ADSERÁ MARTORELL, J.: *La Junta de Sanidad del Puerto de Tarragona. Año 1771*. Puerto de Tarragona, Tarragona, 1990.

<sup>58</sup> Para un mayor conocimiento de la historia del Puerto en el primer tercio del siglo XIX, véase SÁNCHEZ REAL, José: *Puerto de Tarragona: acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, 1995. También sobre la obra del director Juan Smith, es significativo ADSERÁ MARTORELL, J.: *Joan Smith i Sinnot. Director del Port Modern de Tarragona (1800-1809)*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, 1993.

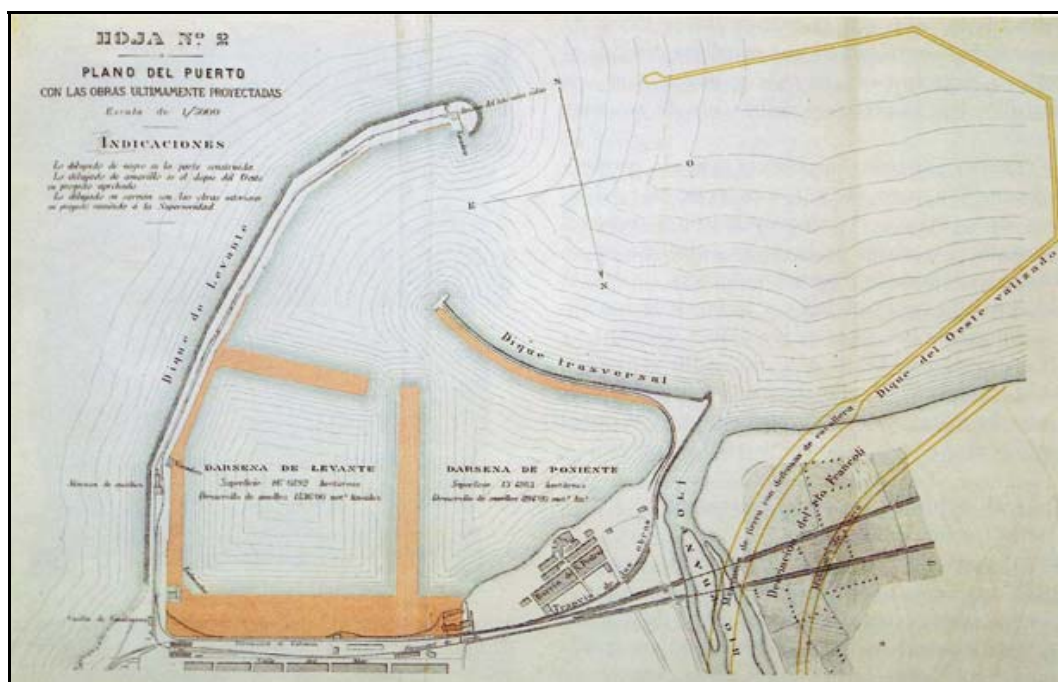


Gobierno el 23 de julio de 1868, entre otras cosas, la creación de una junta de obras para administrar los recursos. La *Memoria* de 1870-1871 describe el interés existente por las instituciones municipales:

“[...] comprendiendo que el fomento de la riqueza pública de la capital y la provincia en general, dependía muy principalmente de que el puerto ofreciera condiciones y seguras garantía á la navegación, se preocuparon desde luego con gran celo en buscar los medios de conseguir aquel satisfactorio resultado”<sup>59</sup>.

A consecuencia de todo lo anterior, la Junta de Obras del Puerto de Tarragona nació por Decreto de 18 de octubre de 1869. En el texto legislativo, en el artículo 2º, se recoge: “Se creará una Junta denominada de las Obras del Puerto de Tarragona, que se encargue de la pronta terminación del contramuelle y demás obras auxiliares, administrando los fondos destinados al efecto”<sup>60</sup>. Pero los inicios de la Junta de Obras no fueron nada halagüeños, como perfectamente lo describe Coia Escoda:

“Des del primer moment la Junta d'Obres del Port de Tarragona ensopegà amb el problema financer; ja hem vist quan hem parlat del reglament que la seva missió era administrar els recursos, però quins eren aquests recursos i d'on sorgien?”<sup>61</sup>.



**Fotografía 2.8.- Plano del Proyecto de Saturnino Bellido para el Puerto de Tarragona, 1882 (ALEMANY, J., BLAY, J. y ROQUER, S.: *Op. cit.*).**

Cuando se creó la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, la construcción del dique de Levante estaba casi terminada. A partir de entonces, las principales obras de mejora llevadas a cabo consistieron en reparaciones del dique citado, la construcción del dique

<sup>59</sup> A.P.T. *Memoria descriptiva que para la terminación del año económico de 1870 a 1871 presenta la Junta del Puerto de Tarragona*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1871.

<sup>60</sup> *Ibidem*, p. 15.

<sup>61</sup> ESCODA MÚRRIA, Coia: *El Port de Tarragona*. Autoritat Portuària de Tarragona. Barcelona, 2002, p. 40.

Transversal, la primera alineación del dique del Oeste, el muelle de Costa, el muelle Paralelo y nuevos dragados totales<sup>62</sup>. Mientras que la Junta Consultiva de Camino, Canales y Puertos se opuso en un primer momento a la construcción de los muelles interiores, pues consideraba más inteligente acabar las obras del dique del Oeste, Saturnino Bellido, director del Puerto de Tarragona en estos años de finales del siglo XIX, apoyó este tipo de infraestructuras. Urgía proporcionar a los comerciantes los muelles necesarios para facilitar las transacciones marítimas, además de que evitaría la marejada producida por los vientos.

Así pues, el Puerto de Tarragona arrancó el siglo XX con un estado definido por la existencia de unas obras básicas de abrigo iniciadas dos décadas antes y no acabadas, que conformaban un puerto amplio, pero con sólo dos muelles, el de Costa y el Paralelo.<sup>63</sup> Una vez concluidas, antes de la Primera Guerra Mundial, las obras proyectadas en el siglo anterior -prolongación del dique de Levante y del dique Oeste-, el ritmo constructivo se moderó. Por ello, el Puerto mantuvo desde 1915 hasta 1931 la misma configuración, a excepción de la construcción del muelle de Levante (1927-1931)<sup>64</sup>.

### 3. El Puerto de Valencia

En principio, el despegue del Puerto de Valencia tuvo lugar a finales del siglo XVIII<sup>65</sup>, justamente en 1791, cuando la ciudad obtuvo la concesión del tráfico con América y, al año siguiente, claramente condicionado y arropado por lo anterior, comenzaron las obras de un verdadero puerto, que se levantó pensando en el comercio ultramarino. No obstante, hubo interrupciones en varias ocasiones a consecuencia de las guerras, aterrándose definitivamente el Puerto. Finalmente, con la aparición de los ingenieros de caminos, canales y puertos y las nuevas técnicas se dio un gran impulso a la construcción del Puerto del Grao.

Por otra parte, Tomás Güedo proyectó el muelle en el Grao en la primera mitad del siglo XIX, que se costeó con un arbitrio sobre la seda; pero a medida que se levantaba el muelle, éste se enterraba por acción de las arenas. Las obras se suspendieron en 1833<sup>66</sup>. Sin embargo, de los grandes puertos de los siglos XIX y XX, el primero que tuvo una gran propuesta con la nueva idea general global fue el de Valencia en 1851 -su autor Juan Subercase<sup>67</sup>, inspector general del Cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos-.

<sup>62</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, p. 224 y A.P.T. Fondo Junta Protectora de las Obras del Puerto de Tarragona “Proyecto de un muelle de Costa y de otras obras interiores menos importantes”, proyecto 8, signatura 579.

<sup>63</sup> A.P.T. *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona acerca del estado y progreso de sus obras durante los años económicos de 1884 a 1885, 1885 a 1886 y 1887 a 1888*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1885, 1886 y 1890.

<sup>64</sup> ALEMANY, J., BLAY, J. y ROQUER, S.: *Puerto de Tarragona. Historia y actualidad*. Junta del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1986, pp. 107 y ss.

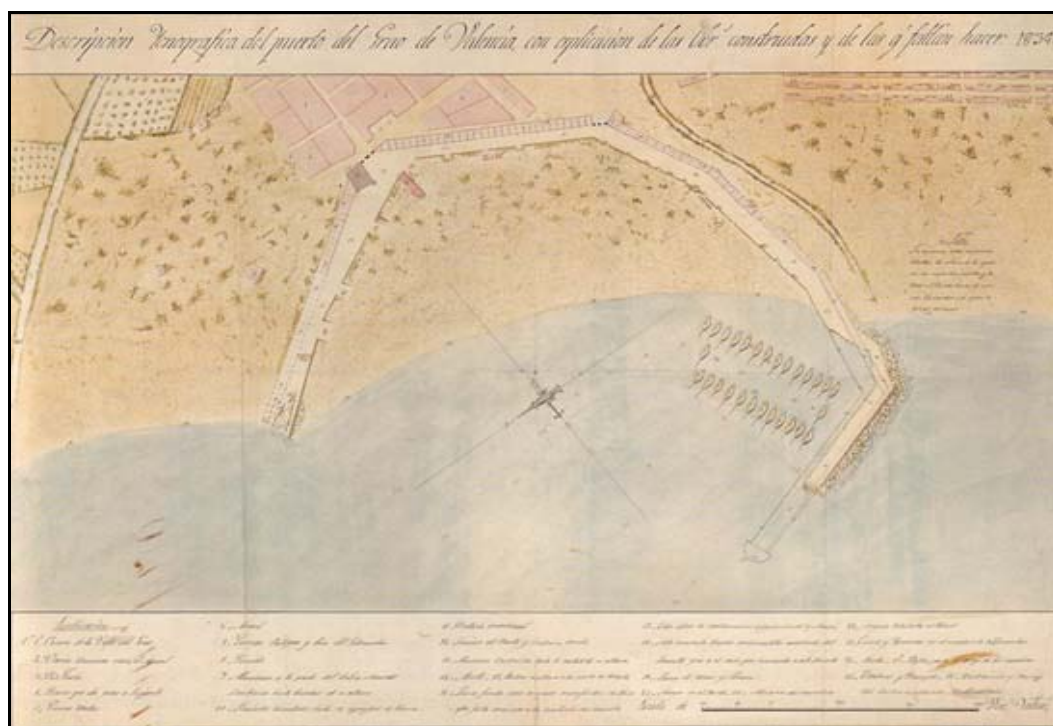
<sup>65</sup> Para profundizar en el estudio de este siglo en el Puerto de Valencia, véase MORAL CARRO, Rafael del: *Pasado y futuro del Puerto de Valencia: un enfoque económico*. Puerto Autónomo de Valencia, Valencia, 1991, pp. 294-330.

<sup>66</sup> ALZOLA Y MINONDO, Pablo: *Op. cit.*, p. 354.

<sup>67</sup> Para entrar en detalle de la trayectoria de este personaje, véase SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Ingenieros de caminos del siglo XIX*. Editorial AC, Madrid, 1990, p. 53. Esta publicación destaca por ser una fructífera fuente para el análisis de la ingeniería y los ingenieros españoles del siglo XIX y que se puede completar con el libro del mismo autor: *Los ingenieros de caminos*. Colegio de



Mientras, para el Puerto de Barcelona, José Rafo firmó un significativo proyecto en 1859 –al que ya nos hemos referido– con el que, una vez que se llevaron a cabo las obras del dique y contradique, logró vencer los problemas existentes durante más de cuatro siglos: la inexistencia de un espacio apropiado, resguardado y con calado suficiente para el tráfico comercial, la formación de barras a la entrada del Puerto y la pérdida de fondos en su interior. Posteriormente, Evaristo Churrua<sup>68</sup> consiguió que el Puerto de Bilbao llegara a ser el primero por extensión de muelles y movimiento comercial, dejando a un lado su naturaleza problemática<sup>69</sup>.



Fotografía 2.9.- Plano del Puerto del Grao de Valencia, 1835 (VV.AA.: *Puertos españoles...* ).

No se puede negar que el Puerto de Valencia sólo tenía un pequeño dique cuando Subarcase elaboró la primera proposición, en 1851, para construir un puerto abrigado de los temporales y adecuado para el comercio que se estaba desarrollando. Era bastante sencillo, pues consistía en la prolongación del muelle principal o de Levante unos 2.100 pies desde el extremo ya levantado, terminando en forma curva. La defensa exterior se completaba con un contramuelle a poniente del muelle principal y, para conformar la infraestructura de protección exterior, proponía construir un rompeolas exterior aislado frente a la bocana para dejar a cubierto ésta y el interior del Puerto de cualquier temporal. También pensaba en un muelle transversal paralelo al muelle de Tierra ya existente; todo se completaba con un dragado completo. Poco después, el proyecto se reformó por Real Orden de 16 de julio de 1853 con una nueva propuesta que eliminaba el rompeolas y

Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, Madrid, 1993.

<sup>68</sup> Para profundizar en su hacer profesional, véase *Ibidem*, pp. 309 y ss.

<sup>69</sup> En estos años, otros muchos proyectos también destacaron por sus innovaciones técnicas, aportando bastante en la evolución de los puertos, aunque, al final, todos se superaron y reformaron por propuestas posteriores. Para más información sobre el tema existe un interesante cuadro recopilatorio de los principales proyectos de construcción de los puertos en el siglo XIX en ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, p. 197.

cambiaba el trazado del muelle de Levante, mientras que el resto de las obras se conservaban tal cual, y en febrero de 1856 se aprobó. Esta propuesta significó la base del Puerto valenciano del desarrollo industrial<sup>70</sup>, produciendo un cambio profundo en el comercio. Sin estas obras no se hubiese conseguido el éxito exportador de Valencia, ya que la naranja y el vino necesitaban la vía marítima para conectar con los mercados ingleses y, sobre todo, con el gran comprador del momento, Francia<sup>71</sup>.

Pero no conviene olvidar que la construcción proyectada por Subarcase fue lenta<sup>72</sup> hasta que la Ley de Puertos de 1880 declaró al Grao puerto de interés general de primer orden, y el Estado se hizo cargo de su financiación. Coincidió con la fecha de constitución de la Junta de Obras del Puerto. A partir de este momento, las obras se intensificaron con el proyecto reformado de Amado de Lázaro de 1884, que se terminó en 1889, en el momento en que se perdió el comercio colonial ultramarino. Hasta la aprobación del proyecto de José Rafo para el Puerto de Barcelona y la adjudicación de sus obras, el mayor presupuesto de obras de la Dirección General de Obras Públicas había sido para el Puerto de Valencia y, después, durante años, ocupó el segundo puesto en importancia.

Prosiguiendo con la línea argumental, en 1896, la propuesta de Manuel Maese con los planteamientos de los diques Norte, Este y Sur y el nuevo malecón para impedir las aportaciones del río Turia configuró el Puerto de Valencia hasta casi las obras realizadas en la segunda mitad del siglo XX. En la memoria de su proyecto, Maese justificaba, claramente, la necesidad de nuevas construcciones en los puertos para un mayor y más competitivo desarrollo de los tráficos:

“Los puertos mejor preparados para satisfacer todas las necesidades de los barcos y de las mercancías, son los que han conseguido un desarrollo mayor y más rápido del tráfico; el cual aumenta a medida que es mayor la economía realizada por todos los conceptos: economía del tiempo, economía en las operaciones, economía en los impuestos y, sobre todo, economía por lo que se refiere a la seguridad de los barcos”<sup>73</sup>.

Ahora bien, con la crisis extendida de final de siglo, las obras del proyecto de Maese, iniciadas en 1899, se paralizaron sin éxito en 1903; y finalmente, se extendieron hasta 1931. Por otra parte, a pesar de que el Puerto no tenía las características que demandaba una ciudad como Valencia, el siglo XX comenzó con un aire más esperanzador. Prueba de la consideración del Puerto como espacio económico fueron las visitas de los reyes en las primeras décadas<sup>74</sup>. Estos años destacaron, además, por las labores de dragado y el desvío del río Turia, aunque hubo una nueva paralización, de la que se hizo eco la *Memoria*

<sup>70</sup> A.P.V. *Expediente de Obras “Mejora del Puerto de Valencia y de su limpia”*: memoria descriptiva, presupuesto y pliego de condiciones del proyecto. Ingeniero autor Juan Subarcase, 1856. Pero las obras de Subarcase pronto se vieron que eran insuficientes; y en 1867 el ingeniero director del Puerto, Francisco García, elaboró un nuevo proyecto proponiendo la prolongación del dique de Levante en línea recta y curvada hacia el sur del contradique y la construcción de un malecón.

<sup>71</sup> MORAL CARRO, Rafael del: *Op. cit.*, p. 369.

<sup>72</sup> Todas las vicisitudes por las que atravesó el proyecto son analizadas en DÍAZ, Andrés, PONS, Anacleto y SERNA, Justo: *La construcción del Puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*. Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1986.

<sup>73</sup> A.P.V. *Expediente de Obras “Diques exteriores para el ensanche y mejora del Puerto”*: memoria del proyecto. Ingeniero director Manuel Maese, 1896.

<sup>74</sup> A.P.V. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1903-1911*. Junta de Obras del Puerto de Valencia, Valencia, 1912.

fechada en 1924<sup>75</sup>; en general, la guerra hizo estragos.

#### 4. El Puerto de Málaga

El Puerto de Málaga ha resultado ser uno de los puertos españoles que mayor cantidad de obras llevó a cabo en el siglo XVIII y, por lo cual, a principios del siglo XIX tenía unas condiciones bastantes favorables<sup>76</sup>. Con Felipe V se alcanzó una alta consolidación en los muelles y mediante el dragado de los fondos se llegó a una profundidad nunca antes conocida. Por otra parte, el reinado de Fernando VI supuso un período de inactividad constructiva casi completa, mientras que con Carlos III se llegó a relanzar e intensificar las obras, decidido el monarca a urbanizar la fachada malagueña. En cambio, la primera mitad del siglo XIX tuvo poca actividad constructiva, diferenciándose las obras de la Farola, ubicada en la cabeza del muelle de Levante, hito significativo en el paisaje portuario malagueño<sup>77</sup>. Se levantó por el ingeniero Joaquín María Pery, como fruto de la pujanza económica tras la Guerra de la Independencia, liderada por empresarios como Larios, Heredia o Loring. En realidad, la actividad exportadora del Puerto constituyó el inicio de la industrialización de Málaga, de la que destacó los primeros altos hornos de España<sup>78</sup>.



Fotografía 2.10.- El Puerto y la ciudad de Málaga (GUESDON, Alfred: *L'Espagne à vol d'oiseau*)<sup>79</sup>.

<sup>75</sup> A.P.V. *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1916 a 1923*. Junta de Obras del Puerto de Valencia, Valencia, 1924.

<sup>76</sup> Para el estudio del siglo XVIII en el Puerto de Málaga, véase CABRERA PALOS, Francisco R: *Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III*. Autoridad Portuaria de Málaga, Málaga, 1994.

<sup>77</sup> LLORDÉN, A.: "Notas documentales para la historia de la Farola". *Revista Jábega*, núm. 5. Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1974, pp. 52-56.

<sup>78</sup> CABRERA, Francisco y OLMEDO, Manuel: *Historia del Puerto de Málaga*. Autoridad Portuaria de Málaga, Málaga, 1997, p. 33.

<sup>79</sup> GUESDON, Alfred: *L'Espagne à vol d'oiseau*. Imp. F. Delarme, c.1860.

Es evidente que desde la creación de la Junta de Obras del Puerto en 1874<sup>80</sup>, las obras, que estaban paralizadas, cobraron vida. A finales de ese mismo año se nombró a Rafael Yagüe Buil ingeniero director del Puerto, y se encargó una nueva proposición al hallarse la dársena aterrada. Con las nuevas obras, aprobadas en diciembre de 1877, se buscaba la prolongación del dique existente en esos momentos, denominado de Levante, y la construcción del dique de Poniente. La ejecución se llevó a cabo a finales del siglo XIX con algunos cambios, entre los que cabe resaltar los propuestos por el ingeniero Francisco Prieto en 1884, consistentes en la variación del trazado del dique de Poniente y la distribución interna de las dársenas<sup>81</sup>; además, se realizó un dragado general que aumentó la profundidad del conjunto del Puerto, pero sobre todo en su zona más interior. Con estas pautas, entre 1889 y 1898 el Puerto se transformó profundamente, pasando de 21 hectáreas de superficie de agua relativamente abrigada, con 12 hectáreas de profundidad aprovechables para el tráfico marítimo, que tenía antes de la creación de la Junta de Obras, a 68 hectáreas de aguas abrigadas, con 1.900 metros lineales de muelles de calados entre 6,5 y 7,5 metros, y zonas del antepuerto con fondos de 12-13 metros a finales del siglo XIX. De todo ello se puede deducir que en 1879 culminaron las obras del Puerto de Málaga, quedando configurado el Puerto actual en sus aspectos más destacados<sup>82</sup>.

Resumiendo, la culminación del Puerto estuvo muy vinculada a los inicios de la modernización económica, que alcanzó grandes logros al instalarse en la ciudad empresas de gran proyección mercantil –destacan la Ferrería de Heredia y La Industria Malagueña-. Uno de los grandes artífices de este desarrollo fue Manuel Agustín Heredia, que abordó proyectos como el de los primeros altos hornos o la constitución de poderosas compañías navieras españolas. Por otra parte, a finales del siglo XIX, Málaga estaba sumida en una profunda crisis producida, sobre todo, por la plaga de filoxera y la pérdida del mercado americano<sup>83</sup>. La Primera Guerra Mundial sirvió para que se reactivase la producción industrial, y la actividad portuaria fue primordial en este impulso económico. A Comienzos del siglo XX hubo retrasos en las subvenciones, pero en 1908 todo se solucionó, y a partir de este año hasta 1921 se concluyó una etapa de reformas, y así se pavimentaron los muelles y se construyeron nuevos tinglados, atendiéndose, sobre todo, las obras de reparación de las infraestructuras de los diques<sup>84</sup>; y también sobresalieron en los años veinte las primeras escalas turísticas con los cruceros<sup>85</sup>.

## 5. El Puerto de Almería

La bibliografía consultada revela que el bloqueo del Puerto de Almería en el siglo XVI, unido a las restricciones de la actividad comercial y la paralización de sus atarazanas a favor del Puerto de Málaga, propiciaron el olvido de la ciudad y el Puerto, este último a punto de ser abandonado hasta finales del siglo XVIII. En esta centuria, la actividad

---

<sup>80</sup> Por Orden de 30 de junio de 1874.

<sup>81</sup> CASADO, M.: *El Puerto de Málaga: apuntes históricos*. Imprenta de Poch y Creixell, Málaga, 1898.

<sup>82</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, p. 223 y VV.AA.: *Puertos españoles...*, p. 275.

<sup>83</sup> BRIOSO RAGGIO: *Puerto de Málaga, 1940-1944. Memoria sobre su estado, progreso y desarrollo*. Artes Gráficas Alcalá, Málaga, 1944, p. 56.

<sup>84</sup> RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Historia de la navegación comercial española: Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*, 2 vols. Ente Público Puertos del Estado, Madrid, 2004, p. 629.

<sup>85</sup> CABRERA, Francisco y OLMEDO, Manuel: *Op. cit.*, pp. 35 y ss.



mercantil y portuaria se recuperó y se mantuvo a lo largo del siglo XIX, con lo que surgió la necesidad de levantar un puerto moderno. Por Real Orden de 9 de diciembre de 1838 se aprobaron los que se pueden considerar primeros pasos del Puerto actual, ejecución encargada al ingeniero Serafín Derqui, que inició las obras a mediados de 1847. Consistía en una proposición de embarcadero en la rada de Almería, reducido a “una espiga o lengüeta entre el muelle de Grepí y la rambla del Cordonero”, que, unido a una obra que se realizó en 1862 por la visita de la reina Isabel II a Almería, puede considerarse la base del Puerto. A continuación, diferentes propuestas conformaron el diseño definitivo de la infraestructura portuaria, destacando la de José de Trías<sup>86</sup>, aprobada en 1880 y concluida veinte años más tarde, que le dio el esquema elemental que actualmente tiene la institución portuaria, complementado con superficies, servicios e infraestructuras<sup>87</sup>. Como eje central, en 1879 se constituyó la Junta de Obras del Puerto, inicio y culminación del proyecto definitivo del Puerto.

Claramente, existió una serie de factores que coadyuvaron a que los proyectos portuarios siguieran adelante en el siglo XIX, y así se consiguió levantar la infraestructura portuaria que hoy se conoce: el aumento de la actividad comercial entre 1687 y 1876 en un 6,20%; el aislamiento almeriense, que hizo aunar fuerzas para poner en marcha el único medio de contacto con el exterior, el Puerto; la potencialidad de sus recursos económicos, tanto mineros como agrarios; y definitivamente, la pérdida de mercados y productos<sup>88</sup>. A lo largo del siglo XIX<sup>89</sup> se materializó el Puerto de Almería, aunque con especial empuje desde 1847 hasta 1906, año en que finalizó el proyecto básico. Reseñamos el período de la restauración monárquica en el que la institución consiguió una cierta estabilidad y desarrollo, tomando un impulso definitivo. No cabe duda, como se estudiará en capítulos posteriores, que las circunstancias que lo rodearon, sobre todo en el tipo de comercio más preponderante, son muy similares a las del Puerto onubense. Finalmente, en marzo de 1908 quedó configurado el Puerto de Almería, cuando el ministro de Fomento recibió las obras del proyecto definitivo. En su construcción se apreciaron claramente dos fases, delimitadas por una interrupción en las obras: la primera, entre 1847 y 1882 y, la segunda, desde 1883 hasta 1908. En resumen, los proyectos claves para cada etapa fueron el de Serafín Derqui para la primera y el de José de Trías para la segunda, pero sin olvidar que al final de esta última sobresalió la figura de Francisco Javier Cervantes. En cuanto a las infraestructuras, éstas se comenzaron a desarrollar en el inicio de la segunda fase de construcción.

Deteniéndonos en el siglo XX, cabe destacar el duro golpe que supuso la Primera Guerra Mundial en Almería desde el punto de vista económico, al traer consigo la disminución de las exportaciones e importaciones y, en consecuencia, problemas en el abastecimiento a la población, con el consiguiente encarecimiento de la vida. Algunos

<sup>86</sup> En síntesis, el proyecto es muy semejante al que se llevó a la práctica, aunque más reducido. Situaba el espigón de Levante en la prolongación de la Calle Real. El proyecto inicial se reformó en varias ocasiones, con la ampliación del dique de Poniente, el desplazamiento del dique de Levante y la construcción del andén de costa.

<sup>87</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, p. 277.

<sup>88</sup> GARCÍA LORCA, A: *El Puerto de Almería*. Junta de Obras del Puerto de Almería e Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1990, p. 87.

<sup>89</sup> Los proyectos abordados desde mediados del siglo XIX hasta comienzos del siglo XX se recogen en A.P.A. *Memorias sobre el estado y progreso de las obras 1887-1888/1900*. Junta de Obras del Puerto de Almería, Almería.

productos eran imposibles de conseguir, y demuestra el estado de crisis del Puerto el que no pudieran publicarse las *Memorias de la Junta de Obras del Puerto* durante unos años por la carestía del papel. Pero no conviene olvidar, que la neutralidad en el conflicto también se hizo palpable entre 1910 y 1918, años en los que se produjo un tráfico relevante de entrada de pasajeros buscando la paz y la seguridad que la contienda había roto. En general, los factores que incidieron en el Puerto actual durante el siglo XX consistieron en la necesidad de completar las estructuras construidas, el fortalecimiento del tráfico y el tonelaje de los buques, la instalación ineludible de infraestructuras de servicios, la especialización portuaria -embarque de mineral de hierro y aumento del tráfico de combustibles líquidos y graneles sólidos- y los cambios en los sistemas de transportes e intermodalidad. Pero, aun conociéndose las necesidades del Puerto, muchas mejoras llegaron tarde, cuando ya algunos segmentos del tráfico portuario habían optado por otras vías, a pesar del gran control y las llamadas de atención. La consecuencia más palpable la tenemos en que se acudió a otras ciudades más modernizadas y acordes con las necesidades de los tiempos en el tema del transporte portuario.



Fotografía 2.11.- Embarcadero del Alquife (VV.AA.: *Puertos españoles...* ).

En suma, el esquema básico del Puerto de Almería se levantó en los últimos años del siglo XIX, continuando en el siglo XX su actividad constructiva, caracterizada en la década de los veinte por la terminación de muelles que configuraban el perímetro del Puerto, la primera ampliación del Muelle de Poniente y el inicio del puerto pesquero, coincidiendo esta obra cronológicamente con la misma que hubo en Huelva y en otros puertos pesqueros. Realmente, las fases de construcción durante el siglo XX fueron, fundamentalmente, tres, aunque hoy en día el Puerto sigue con un plan de ampliaciones y estructuras complementarias. Nos interesa sólo la primera, desde 1908 hasta 1936, pues el resto se aparta de la cronología de este trabajo. Despunta la fisonomía urbana de expansión ciudadana que cobró el Puerto, ayudado por el equipamiento del que se le estaba dotando; y por todo ello, adquirió una nueva dimensión como espacio abierto para ocio, además de su función económica y comercial<sup>90</sup>.

<sup>90</sup> GARCÍA LORCA, A: *Op. cit.*, pp. 111 y ss.



## IV. LOS PUERTOS DEL CANTÁBRICO

### 1. El Puerto y Ría de Bilbao

Naturalmente, desde la Edad Moderna, Vizcaya tuvo ventajas fiscales hasta mediados del siglo XIX frente a la villa santanderina. Las aduanas existentes entre Vizcaya y Castilla ayudaban a que los artículos que provenían del exterior se descargaran en Bilbao sin pagar derechos aduaneros, lo que daba lugar a que la zona se convirtiera en una gran plaza de abastecimiento y distribución de productos hacia el interior, y hacía atractivo el comercio internacional con el norte de la Península, conformando una auténtica Puerta de Castilla.

Sintéticamente, en la primera mitad del siglo XIX, aunque hubo varios estudios de ingenieros extranjeros sobre el Puerto de Bilbao, sólo se localizaron obras de reparación de muelles. Ya en la segunda mitad del siglo, las inversiones de la burguesía bilbaína se dirigieron hacia un nuevo sistema de transporte, el ferrocarril, creándose la *Compañía del Ferrocarril Bilbao-Tudela*, inaugurada en 1863. El desarrollo de la minería, desde mediados del siglo XIX, hizo que Bilbao llegara a ser un puerto exportador de mineral de hierro. No obstante, sus condiciones dejaban mucho que desear: bancos de arenas movedizas que imposibilitaban el acceso, además de que la navegación interior tenía el problema de las enormes curvas de las márgenes, el estrecho cauce y la escasez de fondos, que obligaban a fondear a los barcos a cuatro kilómetros de la villa<sup>91</sup>.

En definitiva, pocas obras se realizaron en el Puerto y Ría de Bilbao desde 1844 - fecha en que se traspasó su responsabilidad desde la Junta del Comercio a la Dirección General de Obras Públicas- hasta la creación de la Junta de Obras en 1872<sup>92</sup>. A partir de este momento se desbloqueó el mal estado del Puerto; los problemas eran graves y, a pesar de la cantidad de obras que se llegaron a proyectar, ninguna se había ejecutado hasta entonces. La principal dificultad estribaba en la barra que se formaba en la boca interior de la ría, que dejaba en bajamar sólo un metro de profundidad de agua, donde rompían las olas en los temporales. Como se puede suponer, la entrada y salida de barcos en la parte de la ría y los muelles de Bilbao era muy difícil, y los barcos tenían que esperar meses para hacerse a la mar; otra solución consistía el transbordo de productos a gabarras, arrastradas desde el camino de sirga hasta su destino final.

Obviamente, para que la situación del Puerto cambiara tuvieron que unirse varias circunstancias, además de la creación de la Junta de Obras, como fueron la autorización del cobro de arbitrios especiales para las obras y el nombramiento de Evaristo Churrua en 1877 como director, tras una larga experiencia en la Península y en Puerto Rico. Es bien patente que el proyecto de “Mejora de la barra y mitad de la ría”, presentado por este ingeniero en agosto de 1879, y aprobado a final del mismo año, constituyó una de las obras más importantes por las características generales del Puerto y sus condiciones económicas. Precisamente, en la parte inferior de la ría descargaban cinco líneas de ferrocarril con mineral de hierro para su exportación y allí se establecieron las tres grandes industria de metalurgia y altos hornos. Las principales obras de este gran proyecto aludido consistieron en el corte de Elorrieta, el muelle de Portugalete, el encauzamiento de la mitad inferior de la ría y dragados de casi dos millones y medio de metros cúbicos.

<sup>91</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, pp. 246-247.

<sup>92</sup> Aunque realmente en funcionamiento a partir del Real Decreto de 1877, que concedía los arbitrios para las obras.

Seguidamente, Churruca llevó a cabo el estudio y la elaboración de las propuestas para la mitad superior de la ría, aprobadas por Real Orden de 14 de febrero de 1881, cuando aún algunas obras de las citadas no habían comenzado y otras iniciaban su ejecución. En fin, supusieron la construcción de nuevos muelles de encauzamiento en las dos márgenes de algunos tramos de la ría<sup>93</sup>.



Fotografía 2.12.- La ría de Bilbao (*La España Ilustrada*. Imp. Hauser y Menet, Madrid, 1893).

De la documentación consultada, se desprende que en diez años, desde 1878 hasta 1888, el Puerto de Bilbao se transformó enormemente. Se adquirieron ocho grúas de vapor móviles y una fija y se construyeron seis tinglados, un almacén de servicio para el Puerto y hubo obras e instalaciones menores. Mientras que en 1878 sólo los buques de menos de tres metros de calado atravesaban la barra en pleamar, en 1888 lo podían hacer vapores de 100 metros de eslora y más de seis metros de calado, una vez que se mejoró la barra con su encauzamiento y dragado. Así, el tráfico marítimo en el mismo período pasó de 1,3 millones de toneladas a 4,6.

Lógicamente, con el aumento del movimiento portuario crecieron las posibilidades económicas y las necesidades, pudiéndose ejecutar una propuesta que hacía años estaba en la mente de los técnicos encargados de la institución, el puerto exterior, que según Evaristo Churruca supuso el complemento indispensable de las obras emprendidas en la barra y en el interior de la ría. Tras la realización de los estudios, se aprobó por Real Orden de 29 de junio de 1888. La primera piedra de la escollera se arrojó el 21 de septiembre del mismo año y la última el 7 de septiembre de 1902. Se levantaron dos diques enormes: el rompeolas o dique del Oeste y el dique del Este; y cien años después se sigue trabajando al abrigo de estas construcciones. En otro orden de cosas, hay que incidir en que Bilbao fue el primer puerto peninsular que utilizó la luz eléctrica. Una vez que el director, acreditado ingeniero, finalizó la defensa del Abra<sup>94</sup>, acometió el diseño y

<sup>93</sup> Los antecedentes históricos de las obras de encauzamiento de la ría de Bilbao pueden estudiarse en A.P.BI. *Memoria que manifiesta el progreso y adelanto de las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de gastos e ingresos, julio 1880-junio 1881*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1881.

<sup>94</sup> A.P.BI. *Expediente de Obras "Puerto en el Abra de Bilbao": memoria del proyecto*. Ingeniero director Evaristo Churruca, 1887, proyecto núm. 11.

construcción de los muelles de atraque del puerto exterior<sup>95</sup>. Evaristo Churruca se jubiló el 31 de diciembre de 1908, tras permanecer 31 años al frente de la institución, durante los que transformó enormemente el Puerto y la Ría de Bilbao<sup>96</sup>. Su figura recuerda a lo que significó la de Francisco Montenegro para el Puerto de Huelva, que también dirigió la institución aproximadamente tres décadas, con la diferencia de que cuando Churruca terminó su vida laboral en Barcelona, Montenegro casi la iniciaba en la institución portuaria onubense.

A la vista de los datos consultados, se deduce que en el último cuarto del siglo XIX se asistió a un gran crecimiento industrial de Vizcaya, que trajo consigo que el Puerto tomase la configuración de tres en uno: el puerto comercial, ubicado en la mitad superior de la ría, donde se instalaron los almacenes de maderas, vinos, etc.; el puerto industrial, en la mitad inferior, donde se construyeron los cargaderos de mineral y se emplazaron las industrias; y el puerto exterior, El Abra, donde se levantaron los muelles de atraque para los grandes buques y almacenes para mercancías. En resumen, se puede concluir que Vizcaya debió mucho a la presencia del Puerto, que sirvió como aglutinador de la evolución industrial conseguida a fines del siglo XIX<sup>97</sup>.

Naturalmente, Valentín Gorbeña no tuvo nada fácil superar a su antecesor, Evaristo Churruca. La verdad es que durante algunos años no hubo obras dignas de mención<sup>98</sup>. A pesar de todo, existían algunas construcciones destacables tras la etapa de Churruca: una de Gorbeña de 1915, un muelle en Zorroza<sup>99</sup>, que pretendía obtener una línea de atraque de 524,50 metros, obra calificada en su momento como “una de las más urgentes en la ría y que mayores beneficios ha de reportar al comercio”; y otra de Camiña de 1920, consistente en el trazado de un ferrocarril desde Portugalete al Puerto Exterior<sup>100</sup>, que obligó a numerosas gestiones, tanto con los particulares afectados como con el propio Ayuntamiento de Portugalete, que se oponían a las soluciones presentadas.

Pese a todo, en la etapa de Primo de Rivera, verdaderamente prolífica en construcciones, del análisis de los datos se deduce que no fue una excepción en el Puerto de Bilbao, llevándose a cabo muchos estudios y proyectos de obras nuevas, las cuales en su mayoría se ejecutaron. Y así, a partir de 1923 y hasta 1930, año último estudiado, se puede conocer la evolución de las construcciones a través de las *Memorias* publicadas<sup>101</sup>. Algunas de las proposiciones acometidas en esta época habían estado paralizadas durante años o en interminable ejecución, como la del “Muelle longitudinal de Zorroza”, cuyo proyecto primitivo se fechó en 1915. Otras, por el contrario, comenzaron durante los

<sup>95</sup> A.P.BI. *Expediente de Obras “Muelle de atraque y de su zona de acceso en el Puerto Exterior de Bilbao”*: memoria del proyecto. Ingeniero director Evaristo Churruca, 15-5-1905, proyecto núm. 23-borrador.

<sup>96</sup> A.P.BI. *Memoria sobre el progreso y adelanto que han tenido las obras de mejora de la ría de Bilbao y cuenta de gastos e ingresos, julio 1879 - junio 1880*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1880, p. 58 y ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, pp. 207-212.

<sup>97</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, pp. 246-247.

<sup>98</sup> PUERTA RUEDA, Natividad de la: *El Puerto de Bilbao como desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*. Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994, p. 100.

<sup>99</sup> A.P.BI. *Expediente de Obras “Muelle longitudinal de atraque en Zorroza”*: memoria del proyecto. Ingeniero director Valentín Gorbeña, 15-3-1915, proyecto núm. 45-borrador.

<sup>100</sup> A.P.BI. *Expediente de Obras “Ferrocarril de Portugalete al Puerto Exterior”*: memoria del proyecto. Ingeniero director Camiña, 17-8-1920, proyecto núm. 66-original.

<sup>101</sup> A.P.BI. *Memorias*, 1923-1930. Junta del Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1924-1931.

años veinte, sobresaliendo el “Muelle de hormigón armado de Uribitarte” o el “Ensanche del morro del dique de Las Arenas”. También hubo reparaciones de muelles, construcción de almacenes, adquisición de grúas, instalación de trenes, etc.

## 2. El Puerto de Santander

Los documentos consultados constatan que a mediados del siglo XVIII, el comercio del Puerto de Santander estaba en alza, a consecuencia de la apertura del camino de Santander a Reinosa y de la liberalización del tráfico con América. El nuevo esquema económico requería dotar a la ciudad de un puerto mejor acondicionado, por lo que desde 1750 se sucedieron varias propuestas de ampliación. La creación de un Consulado propio y el enlace con el Canal de Castilla dieron el empuje definitivo al desarrollo comercial de Santander, basado hasta el auge de la minería, en el último cuarto del siglo XIX, en el tráfico de harinas hacia las colonias americanas<sup>102</sup>. Por todo ello, a mediados del siglo XIX, Santander vivió su momento de mayor auge con el Puerto como centro de su actividad. La población experimentó un crecimiento destacado y se levantaron fábricas, astilleros, instituciones de crédito, etc. Sobresalió igualmente en la fase la construcción del ferrocarril de Alar del Rey, que potenció el tráfico de harinas, mientras la iniciativa privada cobraba fuerza en su intervención en los proyectos portuarios.

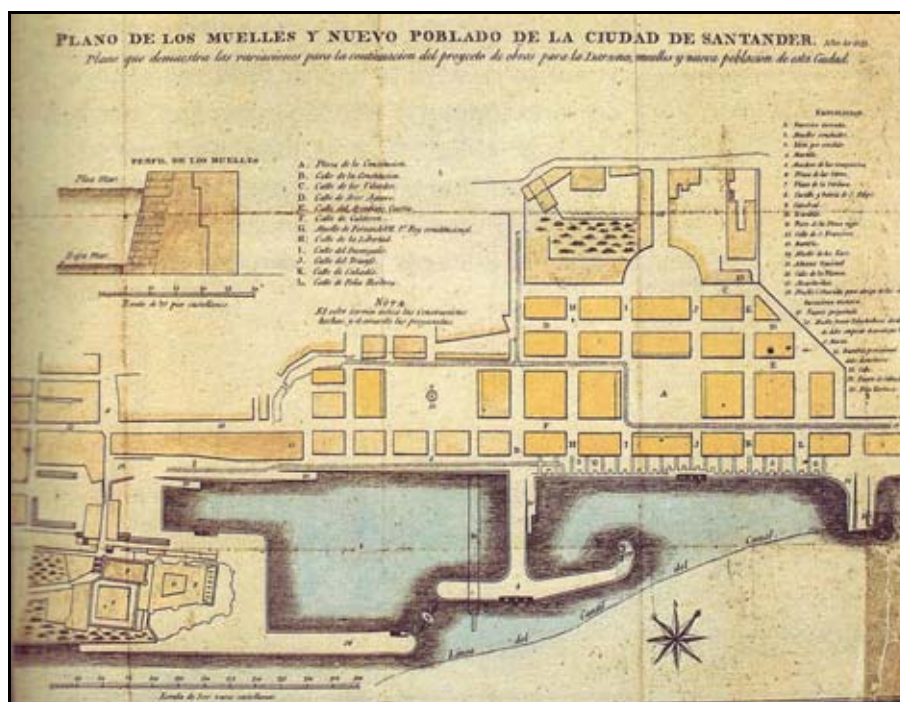
Como es lógico, este crecimiento económico trajo consigo el avance del Puerto y, en 1850, el Estado otorgó una concesión para el relleno de una zona de marismas en Maliaño y la construcción de muelles. Tras pasar la concesión por varios comerciantes y empresarios, acabó en manos del ingeniero belga Pablo Emilio Wissocq, que realizó unas primeras obras entre 1854 y 1858. La zona amplia de Maliaño reunía una serie de ventajas para el crecimiento futuro del Puerto, y también de la ciudad, al posibilitar la construcción de un gran ensanche en todo el área. Así, entramos a ocuparnos de la primera gran propuesta de ampliación del Puerto, firmada por el ingeniero Máximo Rojo, en abril de 1853, y aprobada por la Dirección General de Obras Públicas un año después. Las obras consistían en la construcción del nuevo muelle de Maliaño, un gran espacio para crecer al oeste de las dársenas de la Ribera y La Chica para mantener el calado en la bajamar, la construcción de un dique seco y otras instalaciones portuarias. Además, preveía una gran zona para extensión de la ciudad en los terrenos ganados al mar. Supuso, en realidad, una nueva concepción del crecimiento portuario y el inicio de la construcción del actual Puerto de Santander<sup>103</sup>. En general, el progreso del balneario del Sardinero y la concesión de rellenos en el fondo de la bahía a Wissocq, para la entrada del ferrocarril hasta el centro urbano, tuvo una consideración enorme para el Puerto, que comenzó a crecer hacia el suroeste, al interior de la bahía, en vez de seguir su antiguo trazado hacia el este<sup>104</sup>. Todo ello impidió el configurar un puerto con mayores posibilidades de desarrollo, como ocurrió en Gijón o Bilbao.

<sup>102</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, pp. 248-249.

<sup>103</sup> En 1862, Mateo Obregón presentó un nuevo proyecto, pero con muchas similitudes con el de Rojo.

<sup>104</sup> El puerto de la modernidad tenía una dirección bien distinta a la trazada posteriormente, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, como recoge en su trabajo MEER LECHA-MARZO, Ángela y ORTEGA VALCARCEL, José: “Santander, el puerto y la ciudad moderna”. En VV.AA.: Santander. *El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 52-70.





Fotografía 2.13.- Plano del Proyecto de Calderón en el Puerto de Santander, 1821 (ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*).

Ya en 1872, se creó la Junta de Obras del Puerto de Santander por Real Decreto de 3 de mayo, que supuso un impulso en la construcción de los nuevos muelles y dársenas, a pesar de que se estaba viviendo una crisis económica<sup>105</sup>. En 1875 se inició un “Plan general de mejoras”, con sucesivos proyectos de Juan de Orense en 1875 y Lequerica en 1882, similares, aunque el segundo aportó algunas novedades. Estas obras<sup>106</sup> dieron lugar a la consolidación de los muelles de Maliaño como nuevos polos de actividad portuaria<sup>107</sup>.

Evidentemente, en estos años, el adelanto del Puerto y la ciudad propició que ambos tomaran caminos separados: las áreas residenciales y comerciales seguían instaladas en la zona de antiguos muelles, que tendían hacia el este, con el Sardinero como polo de atracción; al mismo tiempo que las actividades industriales y portuarias se orientaban hacia el oeste, al interior de la bahía<sup>108</sup>. De hecho, para el conocimiento de toda la etapa de

<sup>105</sup> Los primeros años de la Junta se pueden estudiar en A.P.S. *Memoria del progreso y adelanto de las obras en dicho año económico (1873-1874)*. Junta de Obras del Puerto de Santander. Santander, 1874, pp. 3-14.

<sup>106</sup> En 1884 se iniciaron en la dársena de Molnedo y, en 1891, en la de Maliaño, terminando en 1900, a excepción del dique de Gamazo que se inauguró en 1908.

<sup>107</sup> Desde el punto de vista marítimo, el área de Maliaño consiste en una zona abrigada al fondo de la bahía, por lo que está necesitada de constantes dragados para su explotación. Concretamente, desde 1883 hasta mediados del siglo XX el volumen de dragado del Puerto ascendió a 35 millones de m<sup>3</sup>. Aunque hay que reconocer que, con el correr del tiempo, este proyecto no se encontró ya con las dificultades de mediados del siglo XIX, por las mejoras técnicas que se ocasionaron en los barcos. POZUETA ECHAVARRI, Julio: “El Puerto de Santander: problemas y proyectos”. En VV.AA. Santander. *El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 105-106.

<sup>108</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, p. 249 y ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, pp. 215-217.



inicio de la Junta el archivo ha resultado primordial, pues el estudio de las fuentes posibilitó el conocimiento de las primeras mejoras en el entorno portuario. En este sentido, destacó la Real Orden de 25 de mayo de 1882 por la que se aprobó el proyecto de encauzamiento y avance de la costa norte de la bahía de Santander y permitió el estudio de los diques exteriores desde el frente de la playa de la Magdalena hasta la punta de la Cerda<sup>109</sup>.

En el paso del siglo XIX al siglo XX<sup>110</sup>, en Santander se desarrollaron unos cambios trascendentales relativos a su orientación económica, ahora el rumbo cambió a consecuencia de la crisis del comercio colonial, el empuje de las actividades industriales y la pujanza de los negocios relacionados con el ocio. La plaza santanderina con la caída del tráfico de harinas y coloniales dejó su papel mercantil en el comercio nacional e internacional, quedando reducida al servicio de la demanda regional. A pesar de todo, no se puede olvidar la trascendencia de esta época en la adaptación del Puerto a los nuevos momentos<sup>111</sup>.

Por su parte, el plan general de Lequerica se concentró a partir de 1910 en la terminación y mejora de los muelles de Maliaño. A continuación, se redactaron varios Planes Extraordinarios: el de 1917<sup>112</sup>, previendo una nueva terminal ferroviaria que conectara con el Mediterráneo, vieja aspiración de los comerciantes santanderinos; en 1922 se aprobó la sustitución de la madera por el hormigón en los muelles de Maliaño y, a partir de 1929, se comenzó a redactar el anteproyecto de un gran puerto al fondo de la bahía, al final de los muelles de Maliaño<sup>113</sup>. Indudablemente, las *Memorias* del Puerto son una rica fuente para el conocimiento de toda la etapa dictatorial, de gran actividad tanto por la importancia de las propuestas aprobadas como por las obras ejecutadas o en ejecución, como por la recaudación de arbitrios<sup>114</sup>.

En resumen, en el Puerto de Santander durante años se dilató el comienzo de las obras proyectadas, estando en su raíz motivaciones tanto técnicas como económicas, ya que el capital preciso era elevado y las recaudaciones de la Junta insuficientes, por lo que se necesitaban las subvenciones estatales, que tampoco conseguían solucionar el problema; a todo ello se unió la dificultad de recuperar los tráficos tras la Primera Guerra Mundial, y así, en 1927, en manos el gobierno de Primo de Rivera, se asistió al fomento de las obras públicas, lo que dejaba patente que los años veinte resultaron claves para poner

<sup>109</sup> Expediente de Obras “Modificación del dique seco de la Torre y de la Parrilla de carena de San Martín”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director Arturo Clemente y Guerra, 1921, leg. 2940/1.

<sup>110</sup> Para el estudio de esta etapa, véase RIEGO BERNARDO y LAZA, Manuela Alonso: *El espejo constante. Memoria constante de Santander y su Puerto 1861-1950*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1994.

<sup>111</sup> VV.AA. *La memoria del territorio...*, pp. 130 y ss.

<sup>112</sup> Toda la etapa de la Primera Guerra Mundial se encuentra recogida en A.P.S. *Memoria referente a las Obras del Puerto de Santander y Cuenta de Ingresos y Gastos durante los años 1917, 1918, 1919 y 1920*. Junta de Obras del Puerto de Santander, Santander, 1921.

<sup>113</sup> A.P.S. *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1937-1941, ambos inclusive, del Puerto de Santander* Junta de Obras del Puerto de Santander, Santander, 1945, pp. 62 y ss. y POZUETA ECHAVARRI, Julio: “Santander. El Puerto y la Ciudad en la Historia”. En VV.AA.: *Santander. El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, p. 42.

<sup>114</sup> A.P.S. *Memoria de las Obras ejecutadas por la Junta en los años 1925-1931, ambos inclusive*. Junta de las Obras del Puerto de Santander, Santander, 1932.

en marcha la modernización de los muelles<sup>115</sup>.

### 3. El Puerto de Gijón

De las fuentes consultadas se extrae que, en el siglo XVIII, en el Puerto de Gijón hubo un incremento del interés por la construcción del camino carretero de Castilla, que facilitaba el comercio entre la meseta y el Puerto<sup>116</sup>. Pero, a pesar de los numerosos proyectos de este siglo y de los de principios del siglo XIX para convertir Gijón en el gran puerto del Cantábrico, casi nada se llevó a cabo hasta el inicio de las obras del dique de Santa Catalina en 1858. Asimismo, en el siglo XIX comenzó, a su vez, la exportación del carbón de la cuenca de Langreo que, junto con la construcción del ferrocarril, forzó la ampliación de las instalaciones portuarias para satisfacer las necesidades de salida del mineral. Por ello, en 1856 se firmó el proyecto de “Ensanche y mejora del Puerto de Gijón” por el ingeniero Pedro Antonio de Mesa, también director del mencionado ferrocarril, que sólo se realizó en parte. Por entonces, un ramal del ferrocarril de Langreo posibilitaba el embarque de carbón mediante sistemas mecanizados, asentándose en el área portuaria, entre otras, fábricas de vidrios, loza, licores, conservas, fundiciones y maquinaria.

Concretamente en 1864, finalizaron las obras del Dique de Santa Catalina y, posteriormente, por Orden de 7 de julio de 1873, meses antes de la constitución de la Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva, se creó la Junta de Obras del Puerto de Gijón. Estas primeras obras mencionadas de ampliación del puerto histórico, aunque sustanciosas, no lograron acabar con las carencias existentes, puesto que a fines del siglo XIX Gijón se convirtió en el primer puerto peninsular en comercio de cabotaje. Por tanto, estaba clara la necesidad de acometer un nuevo proyecto del Puerto, lo que desató la polémica de si su construcción era adecuada en la zona frente al casco urbano de Gijón, en el Musel. Finalmente, se optó por la propuesta del nuevo Puerto del Musel, que se inició siguiendo unas orientaciones del ingeniero Francisco Lafarga, aprobadas en 1891 y modificadas en 1898 por Eugenio Ribera, ingeniero encargado de la inspección de las obras<sup>117</sup>.

Ya en el siglo XX, sobresalió la prestigiosa labor desarrollada por Alejandro Olano de la Torre<sup>118</sup>, ingeniero autor de una *Memoria descriptiva de las obras del Puerto del Musel* en 1908.

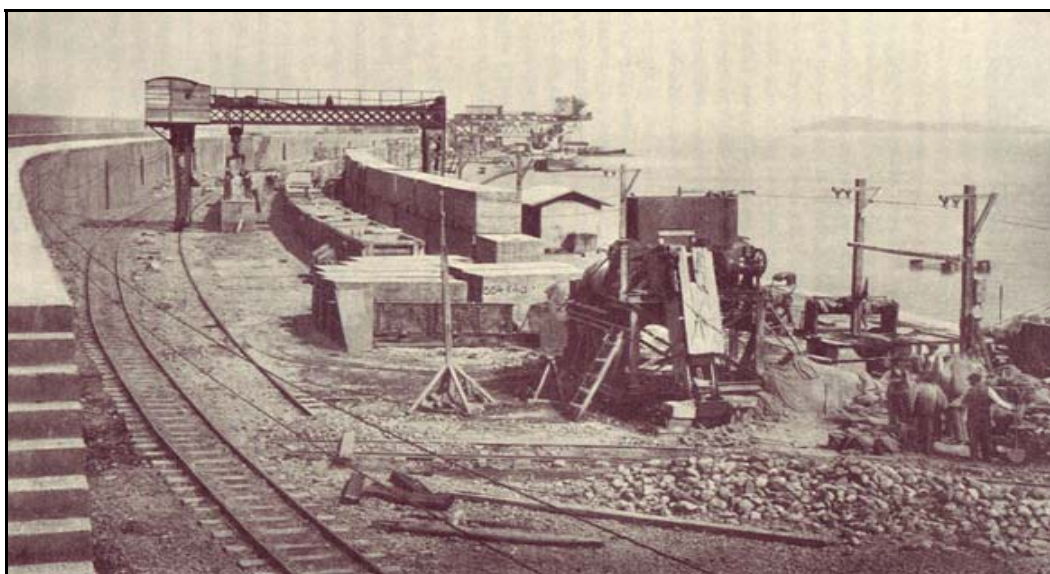
<sup>115</sup> VV.AA.: *La memoria del Territorio. Atlas histórico de Santander y su Puerto*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1998, p. 142.

<sup>116</sup> El principado de Asturias desempeñó un papel muy importante en el enfrentamiento con los franceses y a partir de entonces comenzó a cobrar importancia Gijón y su Puerto. Sin la vía de comunicación que éste ofreció para las relaciones con la potencia aliada, la historia hubiese sido bien distinta. Pero el protagonismo que adquirió Gijón a partir de 1808 no sólo se debió a su Puerto, sino también a la relativa capacidad de la villa para ofrecer residencia a los representantes británicos y albergar los importantes suministros que llegaban de Inglaterra. LASPRA RODRÍGUEZ, Alicia: “La ayuda británica y el Puerto de Gijón durante la Guerra de la Independencia (1808-1813)”. En VV.AA.: *Gijón. Puerto ilustrado*. Autoridad Portuaria de Gijón, Barcelona, 2003 pp. 105-118.

<sup>117</sup> A.P.G. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del Puerto de Gijón-Musel y relación de ingresos y gastos 1921-22*. Junta de Obras del Puerto de Gijón, Gijón, 1922, pp. 7-13.

<sup>118</sup> Ingeniero decimonónico estudiado en OLANO, Alejandro: *Memoria descriptiva de las Obras del Puerto del Musel*. Ministerio de Fomento, Madrid, 2000 y en SÁENZ RIDRUEJO: *Ingenieros de caminos...*

Olano fue un acreditado personaje para el Puerto de Gijón. Poco después de que llegó a Gijón, se consagró a la tarea de construir el dique Norte y el muelle de Ribera, dirigiendo también el ferrocarril de Veriña al Musel, con excelentes resultados, ya que durante su gestión el tráfico mercantil creció. Tampoco conviene olvidar que el 11 de agosto de 1900, tras comprobar las dificultades de estas grandes obras, se constituyó, por iniciativa de Luis Adaro y Magro, el Sindicato Asturiano del Puerto del Musel, cuyo director era Olano, por personalidades relevantes de Gijón que representaban la industria, la banca y la navegación, con la intención de llevar adelante las obras del Puerto del Musel. Esta sociedad pretendía, principalmente, controlar las contrataciones de las obras para facilitar el trabajo y acelerarlo<sup>119</sup>.



**Fotografía 2.14.- Taller de bloques para el muelle de Ribera en el Puerto de Gijón (OLANO, Alejandro: *Op. cit.*).**

En este contexto, Olano presentó una reforma a la técnica de levantar el dique Norte, exponiendo un nuevo sistema constructivo<sup>120</sup>: en vez del procedimiento de fábricas concertadas sobre macizo de escollera, apostaba por adoptar este tipo de aparejos en toda la altura de los muros y, además, presentaba un detallado estudio de otro modelo de rompeolas extendido en la fecha por puertos de todo el mundo. En 1902, el citado ingeniero, con la certeza de que el tráfico en el Puerto iría en aumento, consideró llevar a cabo una ampliación y preparó un anteproyecto, deudor, lógicamente, de las ideas de Lafarga, que Alfonso XIII sancionó al año siguiente. El comienzo de la explotación comercial de El Musel en 1907 supuso para Gijón un sustancial aumento de los embarques de carbón y la recuperación de un liderazgo en el tránsito carbonero que no se quebró hasta que finalizó esta función. Los problemas de calados del puerto viejo se vieron solucionados, lo que permitió utilizar buques de mayor arqueado, que, unido a la demanda por la presión del mercado interno, trajo consigo un crecimiento notorio de los

<sup>119</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, p. 217 y VV.AA.: *Puertos españoles...*, pp. 250-251.

<sup>120</sup> La evolución de estas obras está detallada en OLANO, Alejandro: *Op. cit.*, pp. 39 y ss. El ingeniero pereció en 1912, arrastrado por una gran ola cuando dirigía las obras de colocación de un cajón de hormigón.

embarques<sup>121</sup>. Aunque hubo modificaciones al citado anteproyecto, las obras siguieron adelante y, a finales de 1908, el dique Norte medía ya 638 metros, mientras el muelle de Ribera alcanzaba un desarrollo de casi 800 metros; y en 1913 quedó terminado el Espigón número 1.

Ahora bien, se puede conocer el estado de las obras del Puerto de Gijón, a principios de los años veinte, a través de las *Memorias* que describen las condiciones y a las cuales acompañan planos de las diferentes construcciones en el Musel<sup>122</sup>. Precisamente en 1926, comenzaron las obras de una nueva prolongación y del morro del dique Norte, con Eduardo de Castro como director. La zona del Musel hasta los bajos del Rendiello quedó protegida y se favoreció la construcción de otro espigón en el muelle de Ribera, el de Trasatlánticos. Sobresalió en su momento la tecnología constructiva avanzada y precursora de la actual, consistente en cajones flotantes –similares a los empleados en Huelva en el muelle de Levante–, fabricados en parte sobre gradas y lanzados como un buque hasta llegar a su lugar de fondeo tras ser remolcados. En estas mismas fechas, comenzó una serie de anteproyectos de ampliación de las obras internas y numerosos estudios para la mejor protección de toda la concha gijonesa, además de las obras de conservación del dique Norte, las de continuación del muelle de Ribera, el inicio del diseño del Espigón número 2 o de Trasatlánticos y las de un dique contiguo para embarcaciones menores y pesqueras sobre los bajos del Rendiello<sup>123</sup>. Otro punto importante en que se incidió fue en el de solucionar la escasez de zonas para almacenamiento, que se tradujo en la creación del Parque de Carbones, el de mayor capacidad de embarque en Asturias<sup>124</sup>. Así, si al desarrollo de la segunda década del siglo XX contribuyó la Segunda Guerra Mundial, al que tuvo lugar en los años veinte se lo debemos, sin duda, al progreso comercial, que impulsó las medidas proteccionistas del consumo y transporte del carbón de la Dictadura de Primo de Rivera.

## V. LOS PUERTOS DEL ATLÁNTICO

### 1. El Puerto de La Coruña

Al Noroeste de la Península se encuentran las rías de Ferrol, Betanzos y Coruña, formando un enorme entrante costero, el *Sinus Magnus Artabrorum* de los romanos o el gran Golfo Artabro, donde se hallaba la torre de Hércules, testimonio de la antigua vocación marinera de La Coruña y de toda Galicia. En 1778, igual que en otros puertos, se distinguió en esta zona la reactivación del comercio marítimo, al amparo de la liberalización del negocio americano, y se sentaron las bases para la expansión del sector

<sup>121</sup> ALVARGONZÁLEZ, Ramón M.: *Gijón. Visión y memoria portuaria*. Autoridad Portuaria de Gijón. Barcelona, 2001, p. 20. Con las diferencias temporales lógicas, este claro progreso se observa en Huelva cuando desplaza sus instalaciones al Puerto Exterior en Torre Arenillas, de mayores calados naturales, que posibilitó que aumentaran, de manera espectacular, la entrada de buques de gran tonelaje.

<sup>122</sup> A.P.G. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del Puerto de Gijón-Musel y relación de ingresos y gastos 1921-22...*

<sup>123</sup> RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio y TROYA CALATAYUD, José: *Historia del Puerto de Gijón*. Ministerio de Fomento, Madrid, 2002, pp. 120 y ss.

<sup>124</sup> A.P.G. *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón-Musel y de su tráfico, ingresos y gastos. Período de 1922-23 a 1941*. Junta de Obras del Puerto de Gijón, Gijón, 1942, pp. 23 y ss. Es trascendental este documento, en general, para el estudio de las obras desde 1920 a 1941.

conservero en el siglo siguiente, con la introducción de nuevos métodos de salazón y la apertura de mercados<sup>125</sup>.

Como sabemos, el siglo XIX español se inició con confrontaciones bélicas, problemas ideológicos, guerras civiles, etc. que provocaron convulsiones sociales, dilatadas durante varias décadas. En este contexto, la vida portuaria era, en palabras de Parrilla, “mortecina”. En 1802 se trasladaron a Ferrol los Correos Marítimos con América, motor inicial de recuperación de la economía coruñesa; también en estos años se instaló una Fábrica de Tabacos, concretamente en 1804, con la intención de localizar en el noroeste una nueva factoría de este producto, pues ya existían dos en Cádiz y Sevilla para abastecer los mercados de esta zona, incrementar el impuesto indirecto y competir con el contrabando. El tráfico portuario creció algo con la llegada de este artículo, pero los géneros restantes siguieron siendo coloniales, sobre todo el cacao y el azúcar. Para las Antillas salían las harinas procedentes de Santander y algunos efectos del país. Vedía y Gossens habla en su obra de las relaciones comerciales de este puerto con el extranjero en 1845 en los siguientes términos:

“[...] son cortas y se reducen a varios barcos ingleses que en escaso número vienen a tomar carnes vivas y tres o cuatro que llegan al año de Francia con géneros de quincallería, lana, seda y otros artículos de vestir. El resto consiste en un cabotaje pobre y escaso sostenido con los demás puertos de Galicia, la costa cantábrica y el Mediterráneo, siendo quizá la introducción más importante la del carbón mineral de Asturias”<sup>126</sup>.

En efecto, la nueva división administrativa que se llevó a cabo en España en 1833 tuvo repercusiones en la ciudad, pues la convirtió en capital de la provincia de su nombre, como ocurrió con otras, entre ellas Huelva. Veinte años después era, en población, la primera ciudad gallega con 27.000 habitantes y en 1877 aumentó a 37.000, llegando a fines de siglo a 43.000<sup>127</sup>. Ya a mediados de siglo se derribaron las murallas que separaban la Ciudad Alta de la Pescadería, dando lugar a la plaza de María Pita y a la posterior urbanización de la Marina, cara al Puerto. A la actividad industrial de la Fábrica de Tabacos se unieron otras factorías de diferentes magnitudes que dieron trabajo a gran número de coruñeses. Naturalmente, si en algo se diferenció el escenario portuario gallego en el siglo XIX fue en la dolorosa emigración de sus gentes a América. Ya existieron salidas desde el siglo XVIII a Castilla o Portugal, aunque en su mayoría eran periódicas, si bien ahora la crisis se generalizó y acentuó. La emigración, una vez legal, se convirtió en un negocio en el que estaban interesadas las grandes navieras alemanas, inglesas, francesas y holandesas, que acapararon los envíos, mientras las empresas coruñesas se convirtieron en las consignatarias de las extranjeras<sup>128</sup>. Este fenómeno se prolongó hasta el siglo XX, justamente hasta los años veinte.

<sup>125</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, p. 257.

<sup>126</sup> VEDÍA Y GOOSSENS, Enrique: *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña*. La Coruña, 1845.

<sup>127</sup> Aunque en Huelva a partir de estos años hubo también un enorme crecimiento urbano, las realidades fueron distintas, pues frente a la proliferación de factorías en esta zona gallega, en la provincia andaluza, como ya se ha estudiado, se asistió a un desarrollo económico de tipo colonial, del que prácticamente sólo sacaron provecho los inversores extranjeros.

<sup>128</sup> En este sentido, a mediados del siglo XIX se hallan en la bahía coruñesa vapores diferentes de compañías con líneas regulares al sur de la Península y América.



Según se ha referido anteriormente, a mediados del siglo XIX, el Ministerio de Fomento se encargó de la mayoría de los puertos, asumiendo las competencias en los ámbitos de obras nuevas y de mantenimiento. El control se le otorgó al Cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos; concretamente el distrito correspondiente a Galicia estaba en Orense<sup>129</sup>. Pero resulta evidente, no obstante, que en el Puerto de La Coruña, igual que en otros ya apuntados, a pesar de que se elaboraron muchas propuestas en la segunda mitad del siglo XIX, no se efectuaron obras cuantiosas hasta finales de siglo, justamente desde 1784 -las únicas instalaciones que se utilizaron en la primera mitad del siglo XIX para el comercio fueron cinco rampas de pequeñas dimensiones-. En 1853, el Ayuntamiento solicitó al Gobierno la construcción de un muelle, que se entregó en 1857 firmado por el ingeniero Bellón. Consistía en una dársena de 59.000 m<sup>2</sup> y un *dock* o dársena de flotación de 40.000. En 1859, a petición de una casa comercial, se presentó otro proyecto, esta vez del arquitecto Juan Bautista Aguirre.



Fotografía 2.15.- Muelle de Hierro en el Puerto de La Coruña (PARRILLA, J.A.: *Op. cit.*).

Pero, verdaderamente en 1869, la Dirección General de Obras Públicas encargó al ingeniero jefe de la provincia, Celedonio de Uribe, el planteamiento de las obras para el Puerto de La Coruña, para lo que diseñó la construcción de un malecón de 950 metros de longitud en cuatro tramos, desde el Parrote hasta la batería del parque de ingenieros, siempre siguiendo la línea de bajamar. En los espacios intermedios se emplazaron, perpendicularmente al malecón, dos muelles embarcaderos de 200 y 100 metros, respectivamente. Además, Uribe ideó diversas instalaciones para la futura infraestructura portuaria de La Coruña: dos tinglados, tres grúas giratorias de hierro y 40 norays<sup>130</sup>. Fue significativa esta figura por el tesón con que defendió sus planteamientos para el Puerto frente a otros que le hubiesen perjudicado enormemente y de manera irreversible<sup>131</sup>. Clara muestra resultó su oposición al proyecto de edificar donde hoy está la Dársena, junto al apoyo al relleno que se realizó frente a los Cantones, en terrenos ganados al mar y, contra

<sup>129</sup> PARRILLA, J.A.: *Historia del Puerto de la Coruña*. Fundación Pedro Barrié de la Maza. Conde de Fenosa, 1996, pp. 106 y ss.

<sup>130</sup> URIBE, Celedonio de: "Reseña de los proyectos y de las obras del puerto de La Coruña". *Revista de Obras Públicas*, 1866, núms. 12-15, tomo I.

<sup>131</sup> José Luis López Páramo, que fue director del Puerto, ha publicado un libro sobre las actividades de Uribe bastante interesante. En la obra reconoce que a él se le debe el fantástico paisaje urbano de la Dársena, tanto impidiendo que el malecón y sus rellenos llegasen a Parrote, como encontrando una perfecta ubicación para la misma. LÓPEZ PÁRAMO, José Luis: *La década que cambió La Coruña para siempre 1860-1870*. Autoridad Portuaria de La Coruña, La Coruña, 1996.

el interés del Ayuntamiento por edificar la zona, consiguió que la ajardinaran -son los actuales jardines de Méndez Núñez-. Por otro lado, para el servicio portuario proyectó un espigón adentrado 200 metros en el mar desde el frente de la Aduana, con una anchura de 11 metros, para facilitar a los barcos mayores calados, que se denominó muelle de Hierro -la primera infraestructura seria que tuvo el Puerto coruñés-<sup>132</sup>; y entre la Aduana y el muelle Uribe trazó una amplia plaza.

Llegados a este punto, el Puerto necesitaba un organismo propio que vigilase su funcionamiento y activase las obras necesarias, y así, en 1876 se formó una Comisión de propietarios, navieros y comerciantes, que, una vez convocada por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, podía reunirse con el comandante de Marina y el ingeniero de Obras Públicas. Finalmente, la Junta de Obras del Puerto de La Coruña se creó el 29 de junio de 1877<sup>133</sup>, con Alfredo Álvarez Cascos como su primer ingeniero director, que continuó las obras previstas, como la construcción de una rampa en el muro de Garás, la edificación de uno de los tinglados de 500 m<sup>2</sup> y la adquisición de una grúa de vapor para el muelle embarcadero de la Aduana. Pocos años después, en 1883, se inauguró el ferrocarril Madrid-La Coruña, que tardó veinticinco años en construirse, tras treinta y cinco años de que se llevara a cabo el primer viaje en tren, el de Barcelona-Mataró. Nuevamente, la incorporación de Galicia al progreso se realizó tardíamente, como siempre, afectando, lógicamente, al desarrollo posterior de la ciudad, que fue más lento. El Puerto seguía sin instalaciones adecuadas y sin muelle alguno, lo que no ocurría en otros puertos gallegos. En resumen, a lo largo de casi todo el siglo XIX se formularon proyectos por los arquitectos Noya, Domínguez y Aguirre y el ingeniero de caminos José Bellón, pero ninguno se llevó a cabo.

Así, alcanzamos 1887, año en que se aprobó el anteproyecto de Eduardo Vila y Algorri, cuya propuesta definitiva, fechada a finales de 1891, planteaba el dragado total del Puerto, la construcción del muelle o dique del Este y los muelles interiores, extendiéndose las obras hasta el año 1906 por falta de capital, pues los recursos de la Junta eran bien escasos. En 1889, el Puerto consiguió una subvención anual de 300.000 pesetas mientras durasen las obras y Vila pudo planear un proyecto que abarcaba la ejecución del dragado general y los muelles del Este, Batería, Garás, Santa Lucía y la Palloza, que quedó aprobado en 1892<sup>134</sup>. Se consiguieron más de 1.500 metros de líneas de atraque, finalizando las obras en 1909, a partir de lo cual se pudo hablar de que el Puerto de La Coruña había comenzado a ser un puerto moderno. En el siglo XIX, en plena expansión urbana de La Coruña, se sucedieron varias intervenciones en la zona portuaria, gracias a las repercusiones desde la creación de la Junta de Obras del Puerto: un potente malecón hasta La Marina, un muelle de hierro frente a la plaza de la Aduana, el Paseo de Méndez Núñez y, a finales de la centuria, el proyecto de la dársena de La Marina y el Varadero de Parrote, acometidos ya en el siglo XX (1907-1916). A tenor de lo mencionado, no se

<sup>132</sup> ACINAS, J.R. e IGLESAS, G.: “Muelles de Hierro en el siglo XIX. El Muelle Embarcadero de Hierro del Puerto de A Coruña”. En *Actas del I Congreso de Historia de la Construcción*, Madrid, 1996.

<sup>133</sup> El Real Decreto de constitución, de 29 de junio de 1877, decía: “[...] tendrá por objeto la realización de las obras necesarias para la mejora del mismo”. Se dotaba a la Junta con un arbitrio recaudado por la Aduana y, a partir de 1883, con 0,75 pesetas por tonelada descargada de cabotaje, 1,25 pesetas por las procedentes de ultramar y 2,50 por las llegadas del extranjero.

<sup>134</sup> Para conocer más detalles de estas construcciones, véase A.P.C. *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de La Coruña*. Junta de Obras del Puerto de La Coruña, La Coruña, 1909, pp. 18 y ss.

puede negar que la Junta colocó al Puerto en la contemporaneidad.

Prosiguiendo con la línea argumental, en septiembre de 1914 se sancionó la demolición del Muelle de Hierro<sup>135</sup>, el primer embarcadero del Puerto, proyectado por Celedonio de Uribe; y según informa la documentación consultada, la causa radicaba en la incompatibilidad existente con las obras de la dársena de La Marina. Indudablemente, durante la Primera Guerra Mundial la situación no fue fácil, pues los submarinos alemanes entorpecían el tráfico marítimo, torpedeando los barcos. Posteriormente, en 1928, se comenzó a levantar el Muelle de Trasatlánticos del director Pan de Soraluce, que no se inauguró hasta concluir la Guerra Civil y con él quedó suprimido el incómodo servicio de “barqueo” para embarque y desembarque de pasajeros en el Puerto<sup>136</sup>.

En cuanto a la temática de las relaciones puerto-ciudad, antes de la denominada Revolución Industrial eran de proximidad y coexistencia, ya que las demandas de espacio para las actividades urbanas y portuarias eran reducidas, compartiendo ambos sin conflicto el mismo espacio físico. Con la llegada de este proceso industrializador y la evolución en las técnicas de la navegación, las ciudades portuarias con buena posición geográfica y que supieron atraer las actividades industriales se desarrollaron con rapidez. Ahora, las conexiones puerto-ciudad son bien distintas, pues ambos demandan más espacio. Los puertos necesitan instalaciones mayores y más especializadas, empujados por el pujante comercio marítimo, y, por ello, la ciudad y el puerto ya no coexisten en el mismo espacio, diferenciándose cada vez más. El Puerto interesa por su ubicación para el asentamiento de las labores industriales, debilitándose la vieja relación y dando lugar a la separación de éste de la ciudad, compitiendo ambos por la valiosa franja costera<sup>137</sup>.

A modo de conclusión, incidiremos en que el Puerto de La Coruña careció de instalaciones proyectadas para el tráfico marítimo hasta fines del siglo XIX, pues las obras realizadas tenían como objeto sólo la defensa de la plaza. Todo ello a pesar de ser en estas fechas el séptimo de los puertos españoles en recaudación por comercio de cabotaje y el de mayor acreditación de Galicia. Durante el siglo XX, La Coruña se convirtió en la primera ciudad de Galicia y en el centro industrial y administrativo más sobresalientes, alcanzando su apogeo, claramente, en la segunda mitad del mismo. Aunque surgieron nuevos protagonistas, como la banca o el ferrocarril, el Puerto siguió con su supremacía gracias a los tráficos de emigración y pesca, catalizadores de la actividad coruñesa a fines del XIX y primeras décadas del XX<sup>138</sup>.

## 2. El Puerto de Sevilla

En Andalucía, nos centraremos, en un intento de conocer la realidad portuaria más cercana a nuestro estudio, además de en el análisis de los puertos de Málaga y Almería,

<sup>135</sup> No fue más que un embarcadero de limitados servicios.

<sup>136</sup> PARRILLA, J.A.: *Op. cit.*, pp. 117-126. En 1998, a raíz de la exposición “El Puerto y la Ciudad de A Coruña”, se editó un catálogo de la misma por la Autoridad Portuaria de La Coruña que recoge una buena colección de planos de la evolución de las obras de infraestructuras llevadas a cabo en su historia.

<sup>137</sup> RIVA FERNÁNDEZ, Javier: “Las relaciones entre las ciudades y sus puertos”. En VV.AA. *El Puerto y la ciudad de A Coruña*. Autoridad Portuaria de La Coruña, La Coruña, 1998, p. 7.

<sup>138</sup> ACINAS, Juan R.: *El Puerto es un proyecto permanente. Evolución del puerto-ciudad de La Coruña*. Autoridad Portuaria de La Coruña, La Coruña, 1998, p. 33.

reflejado en páginas anteriores, en los de Sevilla y Cádiz, para dar una idea general de cómo se encontraba el fenómeno constructivo de la infraestructura portuaria desde finales del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX.

Aunque remontándonos muy atrás en el tiempo, no queríamos dejar de subrayar la importancia del Puerto de Sevilla en el siglo XVI, cuando se estableció en la ciudad la Casa de Contratación, organizándose poco después las flotas, lo que convirtió a este lugar del Guadalquivir en puerto y puerta de las Indias. Sin embargo, se hablaba del “ruin estado del río” durante todo el siglo XVII, por lo que contrastaba la cantidad de tráfico con la carencia de instalaciones e infraestructura en la zona de servicio del Puerto. A ello había que unir el enorme tamaño y tonelaje que iban adquiriendo los navíos. Finalmente, la Casa de Contratación se trasladó a Cádiz en 1717, que tomó el relevo en el monopolio americano. La recuperación del río vino de la mano del Consulado Marítimo y Terrestre en 1784.

Resulta evidente que una de las causas del declive comercial sevillano en el siglo XVIII y en la primera mitad del siglo XIX consistió en el estado de la ría. A pesar del avance que en este sentido llevó a cabo la *Real Compañía de Navegación del Guadalquivir*, en 1846 Madoz se quejaba de que muchos buques, por su tamaño, se quedaban a leguas de distancia del Puerto. De hecho, los riesgos de la navegación por los bajos, el aumento del tamaño de las embarcaciones y el excesivo tiempo invertido en la travesía, a causa de los meandros, habían reducido el tráfico de manera trágica, convirtiendo al Puerto sevillano en un puerto modesto en comparación con el esplendor disfrutado en siglos pasado, aunque Sevilla seguía ostentando, a juicio de Camacho Rueda, un lugar de primer orden como centro exportador y reexportador de productos<sup>139</sup>.

Por ello, dada su trascendencia, es necesario detenerse, brevemente, en los esfuerzos acometidos en la ría del Guadalquivir para mantener la navegación, que han sido enormes a lo largo de los siglos. Destaca la gran cantidad de cortas llevadas a cabo, comenzando ya en el siglo XVII por la corta Merlina, seguida de las denominadas Fernandina y Los Jerónimos en el siglo XIX y, a continuación, la más reciente de Tablada, nuevo cauce de la vega de Triana, Punta del Verde, Olivillos y La Isleta. Así, la distancia por río desde Bonanza a Sevilla, que superaba los 127 kilómetros, hoy en día se ha reducido a poco más de 78<sup>140</sup>.

No obstante, hasta que las competencias pasaron al Ministerio de Fomento, las circunstancias no cambiaron<sup>141</sup>. El primer gran proyecto acometido por esta institución se debió al ingeniero Canuto Corroza<sup>142</sup> -antes sólo se habían llevado a cabo dragados y obras de poca entidad-, que se aprobó por Orden de 3 de agosto de 1859 y concebía el Puerto como “el eslabón marítimo de una cadena más amplia de transportes de la región de Sevilla, por lo que proponía mejorar los accesos ferroviarios a la infraestructura portuaria para que ésta pudiera recibir y expedir más eficientemente los productos de su

<sup>139</sup> CAMACHO RUEDA, Eduardo: “Las grandes obras de la Ría y el Puerto (1850-1900)”. En VV.AA.: *Historia gráfica de Sevilla*. Junta del Puerto de Sevilla. Equipo 28, Sevilla, 1989, p. 26.

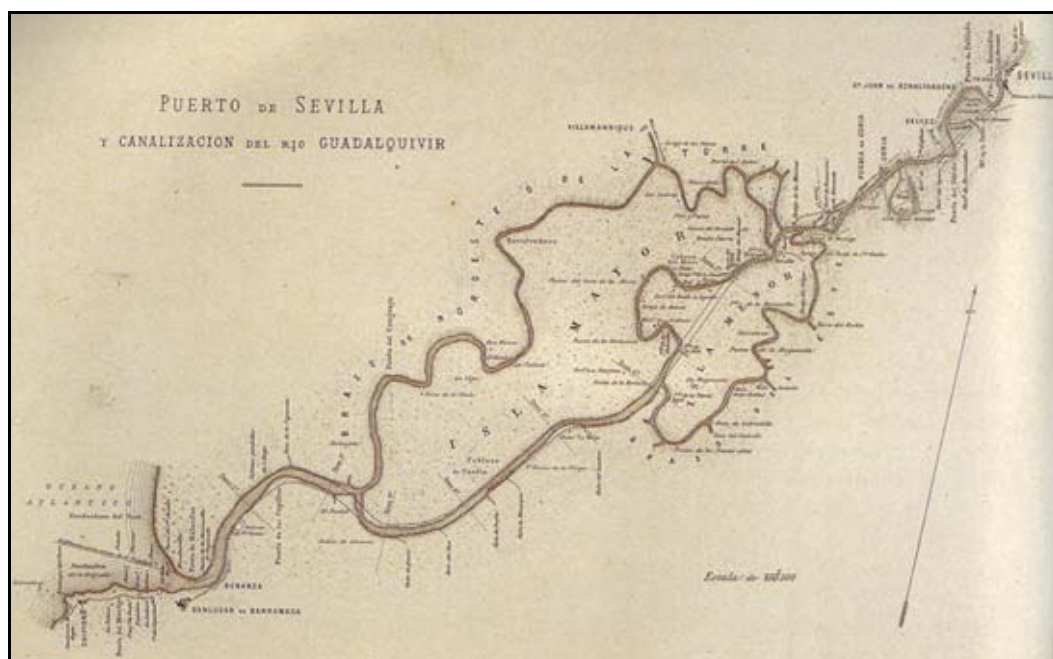
<sup>140</sup> LEFLER, Joaquín: *Op. cit.*, pp. 98-99.

<sup>141</sup> Anteriormente la *Compañía de Navegación del Guadalquivir* había asumido las obras del río y la construcción de los pequeños muelles de Sevilla.

<sup>142</sup> A.P.S.E. *Expediente de Obras “Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima”*. Ingeniero autor Canuto Zorroza, 1869.



tráfico específico”. El otro asunto del que se encargaba el proyecto consistía en la mejora de las relaciones con el mar mediante dragados y la supresión de cortas. Pero las pocas obras llevadas a cabo no tuvieron mucha relación con estas dos cuestiones tratadas, por lo que se considera que lo más sustancial del proyecto no fue tanto la realización como la filosofía que lo animaba.



Fotografía 2.16.- Plano del Puerto de Sevilla, 1870 (VV.AA.: *Puertos españoles...*).

Como recoge M<sup>a</sup> José Álvarez Pantoja en su obra, hacia 1860 la favorable coyuntura económica dio lugar a un aumento de la actividad portuaria, que se vio materializada en la creación de varias compañías de navegación. En consecuencia, en esta etapa se configuró una burguesía comercial pujante, que propició la fundación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación<sup>143</sup>. Pero el verdadero cambio espectacular del Puerto de Sevilla se produjo bajo la dirección de Manuel Pastor y Landero, a partir de primeros del año 1863, quien realizó en tan sólo cinco años varias construcciones significativas como el encauzamiento del río en la parte alta, la construcción de 1.376 metros lineales de muelle de fábrica cimentados sobre pilotes y los dragados de la zona navegable; y además, acometió obras de adoquinado del muelle y tendido ferroviario, edificó talleres y adquirió tres grúas. Con todo lo mencionado, Sevilla pasó de tener unos muelles inutilizables a contar con un verdadero puerto.

A continuación, en 1868 con la Gloriosa, comenzó un declive económico que acabó con la fructífera coyuntura de veinte años atrás; y no se pudo casi mantener lo ejecutado hasta entonces. Ante estas condiciones, los comerciantes sevillanos solicitaron del Ministerio de Fomento la creación de una Junta que dirigiese y conservase las obras ejecutadas. Por Decreto de 25 de noviembre de 1870 se creó la Junta de Obras, dotada de arbitrios y recursos especiales, aunque no por ello hubo un desarrollo inmediato. Concretamente en 1879, se reemprendieron las actividades constructivas en el Puerto y el

<sup>143</sup> ÁLVAREZ PANTOJA, M<sup>a</sup> José: “Compañías de navegación y barcos a vapor”. En VV.AA. *El Río: el Bajo Guadalquivir*. Equipo 28, Madrid, 1985, pp. 68-72.



río, donde estaban pendientes las obras de la corta de Los Jerónimos, iniciadas en 1860 y finalizadas casi treinta años después<sup>144</sup>; también se instaló una línea telefónica a lo largo del río.

Como ya se ha podido advertir en otros puertos, las obras acometidas en los años sesenta del siglo XIX resultaron insuficientes para los ochenta y noventa, por la exportación masiva de minerales. Por ello, en este período se construyeron embarcaderos especiales para estas mercancías, además se dotó al Puerto de nuevas vías de ferrocarril, abastecimiento de agua, alumbrado, grúas de vapor y dragas —aunque no se puede olvidar que las obras de ampliación y progreso de la infraestructura se llevaron a cabo ya bien entrado el siglo XX-. Por otra parte, se distinguió, por sus consecuencias, la riada de 1892, que afectó duramente al Puerto y destruyó, incluso, casi 150 metros de su muelle. Y para resumir la segunda etapa del siglo XIX, hemos elegido las elocuentes palabras de Camacho Rueda:

“[...] de igual manera que el aumento de la actividad comercial en los años sesenta reclama la inmediata construcción de un muelle adecuado a las necesidades del momento, cuando el tráfico de mercancías se multiplica por tres y los buques aumentan considerablemente su capacidad y tamaño, la primitiva franja portuaria ha dejado de prestar el servicio debido a los nuevos tiempos y, el escaso calado, los continuos derribos del muro del muelle, la anticuada e ineficaz maquinaria, la reducida zona de servicio y las constantes inundaciones de la misma, son factores que, aunados, llevarán en los primeros años del presente siglo [XX], a un replanteamiento global del problema y, como veremos, a la necesidad, incluso, de dotar a Sevilla de un nuevo puerto a la medida de su importancia comercial”<sup>145</sup>.

Ya en 1902, Luis Moliní<sup>146</sup>, director de la Junta de Obras del Puerto, redactó un proyecto general de obras de mejora de la navegación de la ría del Guadalquivir y su desembocadura y del Puerto propiamente dicho. Con ello, llevó hasta sus últimas consecuencias la idea primigenia de Canuto Corroza, expresada en 1852, de que Sevilla debía ser el centro económico de la región del Guadalquivir. Las directrices del proyecto de Moliní eran tres: obras de ensanche de la canal para la transformación de la ría, dragados en la canal navegable a la altura de la desembocadura y la apertura de la Corta de Tablada, la construcción de un puente y de un muelle y su zona de servicio en el Puerto. Como siempre, la mala situación de la Junta hizo que las obras se retrasaran; en lo que influyó enormemente la Primera Guerra Mundial, que frenó el tráfico comercial entre 1913 y 1919. Pero zanjada la contienda, se asistió a una gran actividad constructiva que remodeló drásticamente el emplazamiento del Puerto, su infraestructura física y su vinculación a la red ferroviaria. Eran las obras pertenecientes al grupo de Tablada, que abarcaban no sólo la Corta propiamente dicha, sino un conjunto conocido como el Plan Moliní<sup>147</sup>. Estas obras, a pesar de que se inauguraron en 1909, no se concluyeron hasta

<sup>144</sup> La corta reducía la distancia hasta el mar en 13 kilómetros, a la vez que evitaba bajos importantes. Sobre su coste, véase A.P.S.E. *Memorias anuales sobre el estado y progreso de las obras del río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1899-900 a 1901*. Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Sevilla, 1902, pp. 11-15.

<sup>145</sup> CAMACHO RUEDA, Eduardo: *Op. cit.*, p. 38.

<sup>146</sup> Se trata del mismo director que estuvo en el Puerto de Huelva entre 1889 y 1895.

<sup>147</sup> El proyecto pretendía una remodelación unitaria del conjunto barra-ría-puerto, con dos objetivos principales: la mejora de la navegación en la ría y la modificación de la estructura portuaria, consiguiéndose nuevos espacios para desarrollar el Puerto al sur de la ciudad y mejores condiciones para buques de mayor calado. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel: “Presente y

1926 por las dificultades descritas. Un año después, en 1927, se aprobó un nuevo Plan de Obras de reforma portuaria previsto por José Delgado Brackenbury, director del Puerto, que no finalizó hasta los años cincuenta<sup>148</sup>.

En resumen, a principios del siglo XX, el Puerto de Sevilla se extendía desde el puente de Triana hasta la Torre del Oro, y el aumento del tráfico a partir de 1895 trajo consigo la necesidad de ampliar el Puerto. De ahí, que en 1905 se construyó el muelle de Nueva York y, entre 1909 y 1927, se abrió el Canal de Alfonso XII, construyéndose en sus márgenes el muelle de Tablada y los embarcaderos de carbones, minerales y turismo. No obstante, aunque las obras ampliaron la línea de atraque, no quedaron cubiertas todas las necesidades del tráfico, que seguían creciendo y, por ello, se propuso en 1928 un nuevo muelle, el de las Delicias, obra que supuso la transformación radical del Puerto de Sevilla. Por fin, parecía que Sevilla abandonaba su mala sombra, pero la lucha con el río no había terminado y nuevos proyectos tuvieron que seguir intentando someter su cauce a partir de 1927, aunque fuese a costa de alejarlo de la ciudad, con las consecuencias negativas que de esto se pudieran derivar<sup>149</sup>.

### 3. El Puerto de Cádiz

Para finalizar, el Puerto de Cádiz va a completar la imagen de los puertos españoles estudiados. Ciertamente, entre 1717 y 1778 destacaba el dominio ultramarino del Puerto de Cádiz, y junto a esta actividad mercantil sobresalía también su función como base militar-naval, que continúa desempeñando en la actualidad por su estratégica situación geográfica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Un hito en relación con lo citado lo constituyó la creación con cabecera en Cádiz, en el Siglo de las Luces, de uno de los tres Departamentos Marítimos en que se estructuró la Armada española -con los de El Ferrol y Cartagena-, cuya existencia alcanza nuestros días y que dio origen al Arsenal de La Carraca.

Indudablemente, la quiebra de la hacienda pública al dejar de afluir a España los caudales americanos, junto con las derrotas en combates navales y la casi desaparición del poder naval español repercutió enormemente en toda la nación española, pero con enorme incidencia en la ciudad de Cádiz. Ya en el siglo XIX<sup>150</sup>, se asistió a un proceso de provincianismo para la ciudad, que vivió traumáticamente la pérdida de los mercados coloniales. Unido a todo lo anteriormente apuntado estaba la precariedad en infraestructura que caracterizó al Puerto hasta comienzos del siglo XX y la escasez de calados y continuos aterramientos de su rada, que obligaba a los buques a anclar en zonas

---

futuro del Puerto de Sevilla”. *XX Semana de estudios del mar*. Asociación de Estudios del mar, Sevilla, 2003, p. 136.

<sup>148</sup> A.P.SE. *Plan de obras para solucionar los inconvenientes de que adolece el Puerto de Sevilla aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1927. Expropiaciones. Memoria del Plan de 1927, 1927/1932*, carpeta núm. 498 y *Proyecto para la ejecución del Plan de Obras aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1927*, carpeta núm. 499 y ZAPATA TINAJERO, Amalia: *Op. cit.*, pp. 39 y ss.

<sup>149</sup> A.P.SE. *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1923-24 al 28*. Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Sevilla, 1930 y AGUIRRE, Luis: “Proyectos de principios de siglo (1900-1929)”. En VV.AA.: *Historia gráfica de Sevilla*. Junta del Puerto de Sevilla. Equipo 28, Sevilla, 1989, pp. 58-61.

<sup>150</sup> Existe un destacado estudio sobre el Puerto, que se ciñe a 1829-1832. TORREJÓN CHAVES, Juan: *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*. Universidad de Cádiz, Cádiz, 2000.

de mayor profundidad, distanciadas de los muelles, y a tener que transbordar a personas y mercancías en botes, lanchones y otras embarcaciones menores<sup>151</sup>.

En la misma línea de lo anteriormente expresado, continuando con la crisis que vivió el Puerto tras una época dorada, es necesario subrayar el cambio experimentado en la tecnología naval en todo el siglo XIX, lo que, curiosamente, perjudicó a esta zona portuaria, caracterizada, además de por su posición, por el carácter de sus vientos y su magnífica configuración física para una Marina movida, únicamente, por el impulso eólico. Cuando los buques se liberaron de tal condicionante, tuvieron autonomía para navegar y arribar hacia cualquier punto con independencia de los vientos dominantes. A Cádiz se le acabó su carácter de imprescindible; a su vez, las embarcaciones aumentaron su porte y calado, exigiendo una infraestructura portuaria más desarrollada, de la que la bahía carecía totalmente. Al puerto militar de La Carraca cada vez era más difícil acceder por el aumento del cegamiento de sus caños<sup>152</sup> y, a mediados del siglo XIX, la bahía tenía el mismo muelle principal de cien años atrás. Con estas condiciones, en el año 1850 entraron, sobre todo, veleros, mientras que los vapores únicamente significaron el 9% del total. Los informes consultados sobre Cádiz hablaban de una pobre infraestructura decimonónica: el andén o “muelle” de San Felipe, que cerraba por el norte el Puerto, y el muelle que estaba delante del baluarte de los Negros<sup>153</sup>. Pero con el claro convencimiento de que la economía y su desarrollo en Cádiz dependían del mar, existía el empeño de poner en pie el Puerto. Los años que transcurrieron entre 1862 y 1864 se señalaron por la gran controversia en torno a su ubicación, y se necesitó casi una década para dilucidar la localización del núcleo original del puerto comercial. La polémica que suscitó tal decisión, por su trascendencia económica, excedió el nivel técnico y logró el alcance social propio de un sustancioso asunto político. El punto final parece que llegó el 31 de marzo de 1865, cuando la Superioridad decidió, por Real Orden, que el emplazamiento tuviera lugar delante de la misma ciudad que le daba su nombre.

Como las fuentes informan, el primer proyecto portuario que destacó en la segunda mitad del siglo XIX fue el de Martínez Villa de 1861, que estableció un relleno desde la muralla gaditana que hacía las veces de borde marítimo. Resultaba una propuesta muy atrevida, pues rompía con los viejos esquemas defensivos que otorgaron seguridad a la ciudad durante mucho tiempo. Poco después, en 1863, el ingeniero Cortés realizó un primer anteproyecto que modificaba sustancialmente el planteamiento anterior, con una mayor longitud del dique de San Felipe y la ejecución de varias dársenas abrigadas; pero, sobre todo, lo distinguían dos aspectos fundamentales: respetaba el borde marítimo que suponía la muralla para el área urbana central y desplazaba hacia el sur el relleno en el que se pretendía establecer un barrio, que quedaría fuera del núcleo del comercio marítimo. La idea de ampliar la capital a través de un proyecto portuario no era nueva y reapareció en otros momentos, con la enorme ventaja de facilitar medios económicos que financiaran las obras en momentos de gran escasez económica. En consecuencia, el mismo Cortés redactó en 1867 una proposición para “Mejora del Puerto de Cádiz”, en la que se recogía la preocupación del ingeniero por resolver el gran problema del espacio terrestre, que se compartió con los propios de la obra marítima; además, se esforzaba por integrar el futuro

<sup>151</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, pp. 268-269.

<sup>152</sup> Durante el siglo XIX hubo una gran preocupación, igual que en las centurias anteriores, por el avance de los fangos que cegaban la ensenada y los caños.

<sup>153</sup> TORREJÓN CHAVES, Juan: “El área portuaria de la bahía de Cádiz: tres mil años de puerto”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 133 y ss.

puerto en una ciudad determinada por su historia militar y sus murallas. A pesar de todo, hasta el siglo XX no se pudieron vencer las reticencias de la Autoridad militar a la búsqueda de más terrenos para el Puerto. Ya en 1867, Cortés se expresaba sobre el tema en la memoria del proyecto con estos términos:

“Ahora bien, nosotros consideramos de la mayor importancia o mejor dicho indispensable la creación de aquella nueva población comercial fuera de murallas, inmediata a los muelles y a la estación del Ferrocarril porque sin ellos es imposible llenar las necesidades ni establecer cual hoy se requiere el servicio de un puerto”<sup>154</sup>.

Seguidamente, nos ocuparemos de la última propuesta portuaria de la década de los sesenta del siglo XIX, la del ingeniero militar Rafael Cerero, fechada en 1869, que se centró en las características naturales de la bahía. Digno de mencionar es el sustancial avance del frente de tierra que presentaba, el mayor hasta el momento; pero en lo que llamó enormemente la atención fue en la idea de un posible traslado del puerto militar, aunque reconocía su inviabilidad por el enorme costo. Se convirtió en el primer paso con alcance de la iniciativa privada después de múltiples intentos en la primera mitad del siglo XIX. Posteriormente, en 1874 Cerero fundó la Sociedad del Puerto Mercantil de Cádiz, tras conseguir del Ministerio de Fomento la concesión del Puerto. Así las cosas, en general para Barragán<sup>155</sup>, estos años analizados del siglo XIX tuvieron un importante significado en la concepción relacional del Puerto de Cádiz con su entorno urbano y territorial. Los técnicos dedicaron sus energías al estudio de las necesidades de espacio físico, no acordes con las servidumbres de una plaza fuerte y las condiciones naturales de la bahía.

A diferencia de Barcelona, no sólo el Estado se mostraba incapaz de acometer las obras, sino también la iniciativa privada. La ciudad observaba con gran polémica<sup>156</sup> como su base económica, el comercio, se marchaba a otros puertos con mejores características o a lugares donde existía una mayor actividad mercantil, incluso con el enorme volumen de negocios que todavía existía en la zona. Pero no todo resultó negativo, en 1874, la muerte del benefactor Diego Fernández Montañés<sup>157</sup> permitió la mejora portuaria de la ciudad. Dejó veinticuatro millones de reales para el fomento de Cádiz, encargando a sus albaceas, entre otras actividades, la limpieza del Puerto y la construcción de diques, dársenas y almacenes. Gracias a este testamento<sup>158</sup>, se repararon las obras que ya existían, se alargó el

<sup>154</sup> Otro referente del proyecto, de gran interés para la conformación futura del litoral, consistía en el elevado volumen de dragado necesario, aproximadamente cuatro millones de metros cúbicos.

<sup>155</sup> BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel: *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz: las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la Bahía de Cádiz*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz, 1995, pp. 131 y ss.

<sup>156</sup> Mientras Bilbao, Valencia y Málaga obtenían entre uno y tres millones de pesetas del Estado y Barcelona y Canarias conseguían cifras que casi multiplicaban por diez las que llegaban al Puerto gaditano. Sólo cinco puertos, lógicamente de muy poca entidad, conseguían menos recursos financieros aún.

<sup>157</sup> Los albaceas testamentarios compraron la concesión de Cerero, subrogándose en los derechos y obligaciones de la sociedad por él creada. Posteriormente, por dificultades con el municipio, la testamentaria de Montañés entregó lo efectuado al Estado y, en 1883, el Ministerio de Fomento se posesionó de todo lo construido y comenzó un período estatal hasta la creación de la Junta de Obras, años que se definen por la poca actividad en obras debido a la escasez de capital. MARTÍNEZ CATENA, Marciano: “El Puerto de Cádiz”. *Conferencia pronunciada en el Casino gaditano el día 22 de diciembre de 1952*. Talleres Escelicer, Cádiz, 1958, p. 7.

<sup>158</sup> Se obtienen más datos del legado en GARCÍA GUTIÉRREZ, Agustín: *Medios de fomentar el*



malecón de San Felipe y el muelle de Capitanía, al que se construyó un pequeño martillo y, al mismo tiempo, se colocó en Puntales un muelle metálico de 500 metros de longitud, proyectado por Salvador Viniegra.



**Fotografía 2.17.- Plano del Ante-proyecto del Puerto de Cádiz. Madrid, 1879 (VV.AA.: *Puertos españoles...*).**

A pesar del pequeño empuje, el siglo terminó con más pena que gloria y el pesimismo se apoderó de la situación ante los acontecimientos políticos y económicos. Las nuevas pautas que el progreso industrial imponía eran imposibles de controlar no sólo por la ciudad, sino tampoco por la bahía. Hubo que esperar a que un político influyente como Segismundo Moret impulsara las obras del Puerto, encargando la redacción de un proyecto al ingeniero Lafarga en 1894, en el que se presentaba un puerto más parecido al actual, con pretensiones integradoras con la ciudad y el soporte físico litoral. A juicio de Barragán se estaba ante un planteamiento que sirvió, por sus características técnicas, como antecedente directo del definitivo que se puso en marcha años después, ya con la Junta de Obras del Puerto. Finalmente, el siglo se cerró con un deseo de derribar las murallas, las cuales suponían un gran impedimento para incorporar la ciudad portuaria al nuevo momento comercial que se vivía<sup>159</sup>. El mismo autor tratado hace un esclarecedor balance del siglo XIX:

“Cien años no han sido suficientes para construir una de las infraestructuras más necesarias de la ciudad y la Bahía de Cádiz. Al muelle de la Capitanía y a la escasa protección que otorga el incipiente dique de San Felipe apenas se le había añadido, en todo un siglo, varios cientos de metros de obras de fábrica. La prolongación de estos extremos del puerto urbano, la construcción de algunos tramos de muelle frente a las murallas y el del Martillo,

*desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz*. Imprenta de José Benítez Estudillo, Cádiz, 1895 (edición facsímil, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, Cádiz, 1995), pp. 21 y ss.

<sup>159</sup> BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel: *Op. cit.*, p. 169.



fueron los logros más sobresalientes al respecto. El muelle metálico de Puntales poco añadía a un panorama constructivo tan precario. Porque, además, es preciso recordarlo, las obras mencionadas fueron sufragadas casi en su totalidad con capital privado”<sup>160</sup>.

Con esta parquedad de medios se inició el siglo XX<sup>161</sup>, hasta que se creó la Junta de Obras del Puerto de Cádiz por Real Orden de 4 de diciembre de 1901 y en febrero del año siguiente se constituyó el organismo. A partir de entonces, las condiciones fueron diferentes, tomando un gran impulso la construcción del Puerto y su desarrollo. A Federico Moliní, ingeniero director, le debemos el proyecto portuario denominado “Anteproyecto de las obras necesarias para la carga y descarga de grandes barcos en el Puerto de Cádiz” y el “Plan de mejoras del Puerto de Cádiz”, iniciado en 1908, con la asistencia al acto del rey Alfonso XIII. Para Moliní el Puerto no existía: “no hay más que fondeaderos para grandes barcos”<sup>162</sup>. De hecho, a grandes rasgos, el diseño del puerto proyectado consistía en ampliar la superficie terrestre necesaria y, respetando la opinión de técnicos anteriores, se propuso la necesidad de rellenar parte de la dársena existente. Era vital, también, conseguir el mayor calado posible, pero sin grandes actividades de dragado; y durante la segunda década del siglo XX, las obras avanzaron a buen ritmo. Años después, el Puerto se remodeló por el ingeniero director Romero Carrasco, casi con el mismo trazado que ha llegado a nuestros días, comenzando una etapa de actuaciones que llegó hasta el inicio del conflicto bélico civil.

En líneas generales, en 1925 todo lo construido -muelles Alfonso XIII, Reina Victoria y Marqués de Comillas- estaba en la dársena de Poniente, en la parte oriental; salvo una pequeña dársena para embarcaciones menores levantada entre 1918 y 1919, nada se había llevado a cabo, aunque sí había evolucionado la distribución total de esta zona, causa de la construcción del dique Seco, iniciada en 1926, y de las sucesivas propuestas que plasmaron las necesidades de Cádiz. Con ello se cumplió la legislación dictada en 1928 para la ordenación de los Puertos Pesqueros Españoles<sup>163</sup>. La pesca siempre fue algo consustancial al Puerto de Cádiz y, finalmente, tras años de estar relegados los pesqueros a una pequeña línea de atraque, se consiguió un puerto pesquero<sup>164</sup>. Pero se puede concluir que el ciclo de 1923 a 1930 fue poco fructífero en obras por falta de recursos<sup>165</sup>, lo cual resulta distinto a lo que ocurrió en la totalidad de los puertos, donde los años veinte sobresalieron por el desarrollo en las construcciones.

A modo de balance, Barragán divide las grandes etapas de construcción del Puerto de Cádiz en dos: la primera, caracterizada por los proyectos de Moliní y su sucesor, Emilio Martínez y Sánchez Gijón (1906); y la segunda, que comenzó en 1930, en la que se

<sup>160</sup> *Ibidem*, p. 187.

<sup>161</sup> Casi todas las obras de cierta importancia se realizaron durante este siglo.

<sup>162</sup> Hasta ese momento, los buques que llegaban a Cádiz quedaban fondeados en la bahía, por lo que las operaciones de estiba y desestiba eran difíciles y lentas: transbordo con embarcaciones auxiliares, adaptación al horario de mareas, ausencia de medios mecánicos y, en general, de infraestructuras portuarias suficientes y adecuadas. La nueva Junta remedió los males existentes estimulando el tráfico portuario. PONCE CALVO, Rafael A. y PONCE CORDONES, Francisco: *El Puerto de la Bahía de Cádiz. Visión histórica y evolución económica*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz, 1993, p. 93.

<sup>163</sup> Real Orden de 7 de febrero de 1928 y Real Decreto de 22 de julio de 1928.

<sup>164</sup> PONCE CALVO, Rafael A. y PONCE CORDONES, Francisco: *Op. cit.*, p. 129.

<sup>165</sup> A.P.B.C. *Memoria del Puerto de Cádiz, 1902-1952*. Junta de Obras del Puerto de Cádiz, Cádiz, 1953, p. 18.

conformó el puerto actual, pero que ya no es objeto de este estudio. Y ya para finalizar, no queremos dejar de anotar que el adelanto mercantil del Puerto de Cádiz durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX estuvo marcado enormemente por dos compañías navieras: la *Compañía Trasatlántica Española*, surgida en Cuba en 1850 para el tráfico peninsular, y *Pinillos Izquierdo y Compañía*, gaditana, dedicada al comercio ultramarino. La competencia entre ambas dio lugar a una gran actividad en el Puerto gaditano<sup>166</sup>.

Una última reflexión en torno a los puertos andaluces sería considerar la posibilidad de que existiera algo parecido a un plan conjunto entre todos, o al menos entre los puertos vecinos y además conjugándolo con el importante lugar que ocupaba el Puerto de Huelva en movimiento de minerales. Y la verdad, que de las investigaciones llevadas a cabo no se puede inferir ningún tipo de ordenamiento grupal por parte del Estado, sino que todo dependía de las propias características, posibilidades, potencialidades y riquezas en general de cada ciudad, sin considerar la existencia de otro puerto cercano con el que poder tener conexiones que favorecieran a ambos y facilitara sus actividades. De ahí, que hallamos insistido tanto en las particularidades de las entidades portuarias, que las marca poderosamente y hace que tengan una trayectoria muy especial y diferente unas a otras.

Finalmente, como resumen de todo lo referido en este capítulo, se van a extraer una serie de conclusiones que permitan tener unas ideas claras de las similitudes y diferencias habidas entre todos los puertos del panorama español. En principio, conocemos el objeto de los puertos, que ampliamente se ha definido en este capítulo y se seguirá abundando en los siguientes, al ser de gran trascendencia en el trabajo. Ya desde 1856, la Dirección General de Obras Públicas tenía claro que “Destinados los puertos á dar abrigo á las embarcaciones y á facilitar la carga y descarga, constituyen un eslabón absolutamente indispensable para enlazar las comunicaciones terrestres con las marítimas”<sup>167</sup>. También resulta interesante la definición que se recoge en la obra coordinada por Delgado Barrado y Guimerá Ravina por su exhaustividad. En efecto, el puerto puede definirse como un lugar de intercambio entre dos medios, el marítimo y el terrestre y se caracteriza, igual que las ciudades, por su capacidad de generar riqueza. Ambos ordenan el espacio circundante y el de la propia ciudad y puerto en torno a las ciudades que cubre, pero, a su vez, multiplican los recursos y riquezas en un amplio sentido<sup>168</sup>. Naturalmente, existen unas características claras que son generales para todos los puertos, aunque cada uno tiene su particularidad por sus peculiaridades físicas, su historia y su potencial económico, muy unido al de la ciudad en el que se encuentran enclavados.

- En principio, queremos dejar constancia, una vez más, de la significación del adelanto tecnológico de la navegación, sobre todo la transformación de los barcos de vela a vapor, pues influyó poderosamente en la modernización de los puertos y en los negocios marítimos, lo cual redundó positivamente en la economía, en general, y en el comercio portuario, en particular.
- Sin duda, algunos de los puertos tienen un pasado brillante con respecto al comercio marítimo, que está en relación con el tráfico colonial. De todos ellos, destaca en ese aspecto en primer lugar Sevilla, que tuvo un espectacular comercio con América desde

<sup>166</sup> PONCE CALVO, Rafael A. y PONCE CORDONES, Francisco: *Op. cit.*, p. 87.

<sup>167</sup> *Memoria sobre el estado...*, p. 92.

<sup>168</sup> DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Fundación portuaria, Madrid, 2000, p. 97.

el siglo XVI, cuando se instaló en la ciudad la Casa de Contratación, hasta que en la segunda década del siglo XVIII, justamente en 1717, se trasladó a Cádiz, la cual tomó el relevo del monopolio americano. Barcelona, por su parte, tras conseguir el libre comercio, pasó de ser el segundo puerto de España por su comercio exterior tras Cádiz, a ser el primero. Valencia, también arropado por el comercio ultramarino, logró despegar en 1791, al obtener la concesión del tráfico con América. Lógicamente, los puertos más sobresalientes en el comercio colonial desde antaño fueron, en verdad, los que más sufrieron ante la pérdida de estos mercados y los que con más dificultad llegaron a hallar otros caminos de salida a su economía. Otra de las causas del declive estuvo en la pobre infraestructura y las malas condiciones de los puertos, que realizaron verdaderos esfuerzos por mantener la navegación. En el caso de Cádiz, los comerciantes se marchaban, a pesar del volumen de los negocios, en busca de mejores instalaciones. Ni las iniciativas privadas acometían las obras necesarias, como sí había ocurrido en Barcelona, ni tampoco el Estado.

- En términos generales, uno de los puertos que más obras llevó a cabo en el siglo XVIII fue el de Málaga, por lo que entró en el siglo XIX con unas características más favorables; Valencia, por su parte, se convirtió en el primer puerto que tuvo un gran proyecto con la idea general global. A pesar de todo, si bien en la primera mitad del siglo XIX en las instituciones portuarias hubo propuestas para acometer obras concretas, éstas sólo solucionaron problemas de poca envergadura, puesto que los proyectos de gran ejecución y trascendencia, que afectaban al conjunto de las infraestructuras, sólo se emprendieron en la segunda mitad de siglo. Por supuesto, la promoción de las construcciones portuarias tuvo dos puntales básicos: el crecimiento económico y la industrialización, pero, a su vez, el cambio de actitud del Estado, que llegó a ser el principal impulsor de las obras públicas. En este contexto, la fundación del Ministerio de Fomento y las Juntas de Obras se considera fundamental para el desarrollo de las entidades portuarias. A todo ello hay que unir los avances en la navegación que impulsaban la evolución de los puertos.
- Como se ha referido, pocas son las obras portuarias realizadas en la primera mitad del siglo XIX, pues las convulsiones durante la etapa de Fernando VII, las guerras de independencia de las colonias y la crisis de la Marina propiciaron un clima no muy favorable para llevar a cabo costosas infraestructuras. Por ello, en este período la organización y gestión de los puertos por corporaciones y entidades locales y su financiación con impuestos y arbitrios de carácter también local constituyeron las únicas fuentes de capital para su desarrollo. Incluso la instauración del Ministerio de Fomento, en un principio, no supuso un gran cambio, puesto que sus prioridades estuvieron en la construcción y mejora de caminos y en los proyectos de canales de regadío. Por lo demás, aunque el Ministerio se hizo cargo de algunos puertos y sus competencias en obras, hasta la promulgación del Real Decreto de 17 de diciembre de 1871 no se recibió, definitivamente, la responsabilidad y los recursos necesarios para elaborar propuestas de construcción en estas instituciones. Así, sólo diez puertos mantuvieron en los primeros cincuenta años del siglo XIX actividades constructivas, despuntando, únicamente, Alicante, Tarragona, Barcelona y Palma de Mallorca. Ya al principio de la década de los años cincuenta se advirtió un importante cambio, cuando el Ministerio de Fomento inició obras en 23 puertos. Igualmente, se llevó a cabo una enorme transformación en los sistemas constructivos: uso extendido de la máquina de vapor, que durante la primera mitad del XIX sólo se empleó en los puertos esporádicamente.
- Con respecto al empuje que recibieron los puertos para su desarrollo, hay que advertir

que no sólo derivó del Estado, sino que también debemos tener en cuenta el papel que ocupó la iniciativa privada, al menos antes de la constitución de las Juntas de Obras y para su propia gestación. Todos los puertos no tuvieron la misma evolución y para algunos el tirón más fuerte vino de la mano de la iniciativa gubernamental, mientras en otros el impulso de la clase poderosa de la ciudad fue decisivo. Pero, no cabe duda, de que en el fondo siempre estaba el Estado directa o indirectamente, concediendo multitud de prerrogativas de tipo fiscal, reducciones aduaneras, arbitrios y recursos especiales, subvenciones anuales, etc. En fin, la mayor intervención estatal consistió en la creación de las Juntas y la delegación de competencias en estos organismos, entre las que destacamos la ejecución de obras nuevas y de conservación, la recaudación, administración e inversión de arbitrios y todo tipo de fondos con los que enfrentar los pagos.

- Las Juntas de Obras, organismos propios de cada puerto, que vigilaban su funcionamiento y que activaban las construcciones, se constituyeron por iniciativa de las entidades locales y grupos de personas significativas en la economía, la política y la sociedad del momento en las respectivas provincias estudiadas. En realidad, supusieron una mejora en el ámbito de la construcción de los puertos del sistema portuario español al completo, aunque los inicios no fueron fáciles, colocándolos en la modernidad, a juicio de algunos autores. Es el caso del trabajo de Aguiló Alonso, que se apoya en Pablo de Alzola y su clásica historia sobre las obras públicas de finales del siglo XIX, en el que se refleja que el espíritu mercantil y descentralizador de estas instituciones había sido bastante beneficioso para los puertos. En este sentido, defiende que en aquellos años comenzó la mayor parte de las obras de abrigo y amarre que proporcionarían las primeras infraestructuras construidas de la historia portuaria, a la vez que contribuirían a fijar su configuración<sup>169</sup>.
- Con el progreso de los puertos y su actividad, se potenció la industrialización de las zonas portuarias. De hecho, se puede generalizar que los puertos en las ciudades que se encuentran son la base para su desarrollo y el de su comarca. En algunos, el movimiento industrial llegó pronto, caso de Barcelona o Bilbao; concretamente al segundo, por citar un ejemplo, Evaristo Churrua lo convirtió en el primer puerto por extensión de muelles y movimiento comercial, dejando a un lado su naturaleza problemática; todo ello propició un enorme crecimiento industrial en Vizcaya. En Málaga, por otro lado, la actividad exportadora del Puerto supuso el inicio de la industrialización, destacando los primeros altos hornos de España. En otros casos, las industrias llegaron algo más tarde, pero llegaron, sirviendo de modelo Huelva y su Polo de Promoción en los años sesenta: el puerto de minerales se convirtió en un puerto industrial.
- Ciertamente, se aprecia como los puertos españoles partieron de una estructura básica a finales del siglo XIX, unos con más envergadura que otros, para completarla en el siglo XX -algunos ya lo consiguieron en el siglo anterior-. Para Valencia, el proyecto de Subarcase a mediados del siglo XIX significó la base del Puerto del progreso industrial, con un cambio profundo en el comercio y, posteriormente, con el planteamiento de Maese en 1896 consiguió configurar una infraestructura suficiente hasta mediados del siglo XX. Otro ejemplo es el de Málaga, que vio como se transformaba su Puerto profundamente, y en 1879 culminaban las obras que conformaron el organismo actual en sus cualidades más sobresalientes. Hubo otros puertos que no obtuvieron una mejora suficiente en sus infraestructuras en el siglo

<sup>169</sup> AGUILÓ ALONSO, Miguel: *Al abrigo de los puertos españoles*. Grupo ACS, Madrid, 2004, p. 82.

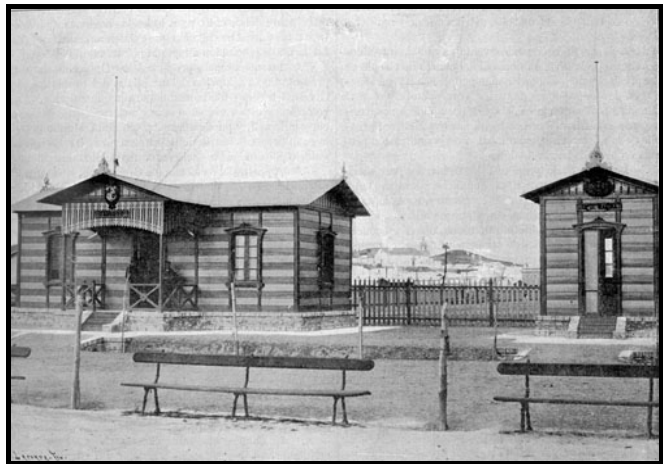
XIX y sus obras se prolongaron en los inicios del siglo XX. Un claro prototipo es Barcelona, y por una razón muy concreta: a pesar del avance del proyecto Rafo, que lo había situado al nivel del primer puerto del Mediterráneo, lo conseguido no fue suficiente para la prosperidad comercial que se estaba produciendo, por lo que la superficie del Puerto y la longitud de los muelles hubo de multiplicarse. Cádiz, por su parte, no llegó a dar un impulso al Puerto en sí y a su desarrollo hasta principios del siglo XX, debido a que, hasta esa fecha, no se creó la Junta de Obras, la verdadera propulsora. Por ello, se caracterizaba a fines del siglo XIX por la inexistencia de un puerto, ya que sólo era un fondeadero de barcos.

- Por lo demás, aunque el establecimiento de las Juntas significó un despegue del progreso constructivo portuario, en la mayoría de los casos no se trató de algo inmediato, sino que hizo falta un tiempo de maduración del citado organismo. Una muestra clara la constituye el Puerto de Huelva que, si bien se creó en 1873, no levantó su primer muelle con entidad hasta el año 1888 y el segundo en 1908; en Tarragona, en concreto, la Junta tuvo unos principios poco halagüeños, iniciándose el siglo XX, como en Huelva, con sólo dos muelles, a pesar de que se creó en 1869, un año después que la de Barcelona, la más veterana. Y siguiendo con las características comunes a los puertos, interesa resaltar que a todos afectó la Primera Guerra Mundial por la falta de capitales y escasez y encarecimiento de las materias primas, problemas en las comunicaciones, etc. Asimismo, como tónica general, durante los años veinte se reactivaron las construcciones, las cuales tuvieron un frenazo a final de esta década y no se reiniciaron hasta los años sesenta debido, sobre todo, a los acontecimientos políticos vividos, que ya no son asuntos de este trabajo<sup>170</sup>. Destaca el Puerto de Cádiz, que, a diferencia de los referidos, no contó entre 1923 y 1930 con un desarrollo en las construcciones portuarias, mientras que para el ejemplo concreto de Santander, los años veinte fueron esenciales para la modernización del Puerto; y también en esta fecha citada se distinguieron dos puertos, el de Bilbao por la política de proliferación de construcciones y, como ya se ha expresado con anterioridad, Huelva, donde se acometió el acreditado proyecto del muelle de Levante, que llevaba más de veinte años en espera de los capitales necesarios para su ejecución.

---

<sup>170</sup> Las obras públicas marítimas conformaron el sector más afectadas en España por la pobreza del Estado. Entre los años 1850 y 1935, los gastos en carreteras supusieron más del doble de las inversiones marítimas y los llevados a cabo en el ferrocarril cuatro o cinco veces más. Durante la Dictadura de Primo de Rivera se llegaron a alcanzar los máximos en inversiones de obras públicas marítimas, pero luego decayeron en los años treinta, por lo que, al final, la responsabilidad de este tipo de construcciones recayó en las corporaciones locales y en empresas privadas. DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.): *Op. cit.*, p. 97.





### *CAPÍTULO III.*

## *LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN PORTUARIA*



El tema central de este tercer capítulo será el estudio del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva -motor a través del cual giran los engranajes de la entidad- desde sus inicios, como Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva, en 1873, hasta que finalizó la Dictadura de Primo de Rivera. Lógicamente, se van a analizar unos cambios significativos que la hicieron madurar en organización, importancia y trascendencia a nivel provincial. Sin duda, todo su desarrollo va a estar apoyado en una legislación que la regula, destacando los Reglamentos generales para la organización y régimen de las Juntas. Paulatinamente, van aumentando los organismos que se encuentran representados, a la vez que se amplían las responsabilidades. Nos acercaremos a sus reuniones, en pleno y en permanente -donde se toman acuerdos y se dictan normas de enormes consecuencias para la institución, por consiguiente para Huelva-, centrándonos en los vocales de las instituciones económicas, Ayuntamiento, Diputación y, en general, aquellas entidades que tienen un mayor interés en la política y economía de la época. En el caso de otros cargos de más perdurabilidad en el tiempo, oficiales o técnicos, como el del comandante de marina, administrador de Aduana, etc. se ha preferido no incluirlos, salvo algunas excepciones -para no hacer la lista interminable-, pues los propios reglamentos dejan claro que son los representantes de las instituciones que se citan<sup>1</sup>. Por otra parte, en el apéndice se incluyen unas tablas con los nombramientos y ceses de los vocales, ordenados cronológicamente, además de hacer mención a las entidades que representan. Asimismo, recogemos unos cuadros con los presidentes, vicepresidentes, directores y secretarios por ser los cargos de mayor representabilidad y significación, y los más codiciados entre los políticos del momento.

## I. INTRODUCCIÓN

Es bien patente que en el siglo XIX, realmente, se llevó a cabo la organización moderna de las obras públicas, diferenciándose la estructuración y gestión portuaria por ser uno de los sectores que más se modificaron<sup>2</sup>. Hasta esta fecha las obras portuarias

<sup>1</sup> Además, la mayoría de las veces, en el caso de los vocales natos, no detalla el nombre en las fuentes consultadas, sino sólo el cargo.

<sup>2</sup> Existen magníficos trabajos que recogen las principales disposiciones que se dictaron en esta materia desde 1851 hasta la publicación de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, como es el de GARCÍA DEL REAL, T., BENTABOL Y URETA, A. y MARTÍNEZ PARDO, P.: *Legislación de Puertos*. Imprenta de Álvarez Hermanos, Madrid, 1880. Para el tema de la evolución histórica de la

españolas estuvieron controladas por las Corporaciones locales. La creación del Ministerio de Fomento supuso la recuperación de competencias portuarias por la administración civil<sup>3</sup>. Las bases de la legislación portuaria se perfilaron a lo largo del siglo XIX, así como los fundamentos de su organización hasta casi la actualidad. Este proceso, que se desarrolló sobre todo entre los años 1851 y 1880, dio lugar a una normalización legislativa en todo el sistema portuario. Antes de esta homogeneización se trabajaba con un conjunto de normas dispersas de distintas administraciones, e individualizadas para cada puerto.

A pesar de que la organización portuaria ha evolucionado desde que se gestó, el sistema adoptado desde el siglo XIX opinamos, apoyando los estudios de Acero<sup>4</sup>, que fue acertado, pues hoy en día se sigue manteniendo en sus aspectos más generales. En realidad, sus orígenes están en la Ilustración y en el reinado de Carlos III<sup>5</sup>. Si hasta la segunda mitad del siglo XVIII, la regulación de los puertos se caracterizó por la ausencia de una normativa global, como ya se ha mencionado, y destacó la importancia de su enfoque fiscal y militar, esto no quiere decir que los puertos no conformaran un objetivo del poder estatal, ya que despuntaron como fuente de financiación. Hasta fines del siglo XVIII, la ordenación en materia de puertos se centraba en su utilización naval, cuya competencia era de la Armada, mientras que la construcción y explotación se recogía en normas específicas y a través de los usos y costumbres locales. Así, durante el reinado de Carlos III se promulgaron dos leyes interesantes en el ámbito portuario: las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, que regularon exhaustivamente la navegación y el movimiento de embarcaciones en los puertos, y la Real Orden de 8 de febrero de 1871, que establecía unas pautas globales sobre la ejecución de las obras en los puertos, que suponía el comienzo de la intervención estatal en las infraestructuras portuarias.

Muchos autores recogen que el 5 de noviembre de 1832 nació el Ministerio de Fomento General del Reino, con la constitución de la Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento General del Reino, que trajo consigo un enorme desarrollo en la realización de las distintas construcciones públicas que la España del momento estaba solicitando. La figura de Javier de Burgos como ministro supuso un hito importante. Las prioridades consistieron, como en la Ilustración, en la mejora de los caminos y de los canales<sup>6</sup>. Opinión distinta es la de Cosculluela Montaner, para quien la creación del Ministerio de Fomento tuvo sus raíces en el Decreto 20 de octubre de 1851,

---

administración portuaria, véase COSCULLUELA MONTANER, L.: *Administración Portuaria*. Tecnos, Madrid, 1973, pp. 37-78. También ha sido de gran ayuda la consulta del *Diccionario de la Administración española: compilación de la novísima legislación de España en todos los ramos de la administración pública*, 1886-1927. Madrid, Administración, 1888-1927 y [http://www.boe.es/g/es/bases\\_datos/gazeta.php](http://www.boe.es/g/es/bases_datos/gazeta.php).

<sup>3</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, pp. 117-118 y Real Decreto de 11-1-1901, que aprobó el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos.

<sup>4</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, pp. 35 y ss.

<sup>5</sup> Para profundizar en la organización y gestión de los puertos, véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 50 y ss.

<sup>6</sup> Agustín de Betancourt resumió las prioridades en obras públicas que debían realizarse en España a finales del siglo XVIII en su *Memoria sobre los medios de facilitar el comercio interior*, que desde París dirigía el Conde de Floridablanca. Destacaba en ella como principales obras a desarrollar los caminos, los ríos y los canales, pero no los puertos. (Antonio Rumeu de Armas: “Ciencia y Tecnología en la España Ilustrada”). Citado en ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, p. 97.

concretamente en el adelanto de la rama administrativa de Obras Públicas, origen de la Administración Portuaria en España. Todo lo anterior lo considera únicamente antecedentes, que hacen referencia a los puertos, pero siempre de manera adyacente. Ahora bien, se constata que el Ministerio de Fomento, desde que surgió, asumió las competencias relativas a las obras públicas y al transporte; y a renglón seguido, las del Ministerio de Marina se redujeron al tráfico naval y al movimiento de los buques en los puertos, proceso plagado de conflictos de atribuciones que no concluyó hasta bien entrado el siglo XX.

De las investigaciones se concluye que en la legislación general sobre obras públicas se encuentran los comienzos del derecho administrativo portuario: en el Real Decreto de 10 de octubre 1845 y en el Decreto de 14 de noviembre de 1868. Pero para hallar una regulación específica de puertos hubo que esperar al Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 y al Reglamento para su ejecución de 30 de enero de 1852, más detallados en nuestras investigaciones anteriores<sup>7</sup>. Resulta curioso que la primera norma jurídica que estableció definitivamente las competencias sobre los puertos al Ministerio de Fomento no se promulgó hasta mediados del siglo XIX, el referido Real Decreto de 1851, y decía así: “La administración y servicio de los puertos de la Península e islas adyacentes, su limpieza, conservación y obras de los mismos, pertenece al Gobierno, y correrá a cargo del Ministerio de Fomento”<sup>8</sup>. Reducía todos los arbitrios establecidos en los puertos a los impuestos de fondeadero, carga y descarga y dictaba reglas para su exacción, sometiéndose al juicio ulterior de las Cortes.

Con la nueva legislación, el Gobierno demostraba tener muy presente el papel de las entidades locales en la política portuaria, sobre todo en el ámbito del desarrollo de las infraestructuras. La Administración presentaba una severa autocrítica por la falta de atención prestada a los puertos y destacaba las deficiencias más importantes del sistema portuario: la necesidad de obras urgentes y de un sistema homogéneo de impuestos para poder invertir en los puertos. Las medidas que marcaba eran relativas a la atribución de las competencias portuarias al Estado, la adopción de un sistema de clasificación de los puertos en interés general e interés local<sup>9</sup> y, por último, el control de la financiación portuaria y la obtención y gestión de los recursos necesarios. El Ministerio de Fomento regularía la administración portuaria, así como la ejecución sobre todos los puertos, y las Corporaciones locales tendrían las competencias otorgadas por los reglamentos particulares y “la inspección de vigilancia necesaria para la más conveniente marcha de la administración particular de los mismos”. El Ministerio de Marina continuaba con la totalidad de las potestades de los puertos de guerra, como Cartagena y El Ferrol. Por otra parte, también a mediados del siglo XIX, se palpaba la voluntad por parte del Gobierno de cambiar la estructura administrativa portuaria, unificando normas y ampliando el campo de actuación de la administración civil. En fin, se buscaba regular los mecanismos que posibilitaran hacer frente a los gastos que suponía la financiación de las obras que los puertos demandaban y que se necesitaban para su progreso.

Ahora bien, la Revolución de septiembre de 1868 y la acción del Gobierno en el Sexenio liberal tuvieron una incidencia bastante significativa en la organización, obras y

<sup>7</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, p. 51.

<sup>8</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, pp. 97-98.

<sup>9</sup> Al Estado se le atribuía el coste total de las obras y limpiezas de los primeros, y las de los segundos al Estado y a la localidad.



actividades de los puertos. El Decreto-Ley de Ruiz de Zorrilla de 14 de noviembre de 1868 estableció las bases generales para la nueva legislación de obras públicas. La norma buscaba, como fruto de la revolución, conceder más libertad a los particulares para desarrollar el estudio de los proyectos y la explotación de las obras públicas, de manera individual o por medio de asociaciones. Para que esto ocurriera debía transcurrir un período transitorio en el que, según se recoge de la Exposición de Motivos, “á la par que el Estado, como promesa para el porvenir, funcionan los individuos en su esfera propia y funcionan las pequeñas ó las grandes asociaciones”<sup>10</sup>. El Estado construiría cuando hubiera una necesidad imperiosa y justificada y la iniciativa privada no pudiera acometer tal actividad. Siguiendo estas bases, y con la demanda de las asociaciones de comerciantes, navieros, industriales, etc. se constituyeron en distintos puertos Juntas de Obras<sup>11</sup> buscando tramitar la financiación y ejecución de las obras portuarias necesarias para la mejora en los puertos. Así, se promulgó el Decreto de 11 de diciembre de 1868, por el que se creó la primera Junta de Obras de Puerto en España, la de Barcelona<sup>12</sup>, y se abrió un nuevo proceso en la organización y gestión de los grandes puertos: la descentralización<sup>13</sup>.

Es bien patente que las Juntas de Obras se formaron a través de disposiciones concretas y sin una norma legal previa que recogiera sus regímenes jurídicos. Se sujetaban al decreto de creación y a su respectivo reglamento orgánico de funcionamiento y organización de sus servicios. Entre sus prerrogativas estaban las de ejecutar las obras de nueva construcción, la ampliación, mejora y conservación necesaria en los puertos, directamente o por contratas y la recaudación, administración e inversión de arbitrios y todo tipo de fondos necesarios para cumplir con los pagos. Poco a poco, sus atribuciones irían aumentando: dirección y organización de servicios indispensables en los puertos, la policía de los mismos y todo lo necesario para el progreso de la navegación y del tráfico marítimo. Las Juntas se consideraban organismos delegados de la Administración en el desarrollo de las funciones que les estaban encomendadas. El papel de las Juntas de Obras resultó muy positivo, en general, afirmación con la que coincide gran cantidad de estudiosos del tema. Precisamente, para Alzola y Minondo, “contribuyeron a imprimir a las obras el espíritu mercantil indispensable para su buen éxito”<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> PONS CÁNOVAS, Ferran: *El Régimen Jurídico de la Ordenación de los Espacios Portuarios*. Cedecs, Barcelona, 2001, pp. 62 y ss.

<sup>11</sup> Es una de las más interesantes muestras de organización administrativa, en la que conservando el Estado grandes poderes tutelares se atribuyeron bastantes competencias de los puertos a las Juntas, organismos públicos en los que estuvieron representados todos los intereses públicos y privados de la actividad portuaria. Asimismo, proporcionaron al Estado un adecuado control sobre unas infraestructuras, que con el tiempo fueron cada vez más importantes para el desarrollo de la economía nacional, y sobre los fondos estatales que se aportaban para su construcción y mantenimiento. ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, p. 48.

<sup>12</sup> No obstante, por Real Orden de 1742 ya existía previamente, compuesta por el capitán general, el intendente, el regente de la Audiencia, el ingeniero comandante, un regidor y un comerciante. ALZOLA Y MINONDO, Pablo: *Op. cit.*, p. 281 y ALEMANY LLOVERA: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, p. 98. Para el tema de su organización y reglamentación, véase FABRE, Jaume y HUERTAS, Joseph María: *Los presidentes de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona*. Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona, 1993, pp. 14 y ss.

<sup>13</sup> Sobre la creación de las Juntas de Obras en los diferentes puertos, véase DONNET PAREJA, Baldomero: “Los puertos a cargo de Juntas”. *Revista de Obras Públicas*, 1910, núms. 1822 y 1826, tomo I.

<sup>14</sup> ALZOLA Y MINONDO, Pablo: *Op. cit.*, p. 395.

Pese a todo, los problemas derivados de la ampliación de competencias que adquirió el Ministerio de Fomento no llegaron de la mano de las Corporaciones locales, sino de los capitanes de los puertos y de los ingenieros navales dependientes del Ministerio de Marina, ya que no querían perder las potestades que ostentaban desde las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1748. Para armonizar sus funciones se dictó el Decreto de 7 de mayo de 1873, por el que la mayor parte de las competencias portuarias quedaron asignadas al Ministerio de Fomento y se estableció, claramente, que la dirección de las obras correspondía a los ingenieros de caminos, canales y puertos, la inspección a los ingenieros jefes de las respectivas provincias y la aprobación de los proyectos, liquidación y recepción de las obras al Ministerio de Fomento. A cargo de los capitanes de los puertos corría todo lo que afectara a los movimientos de los buques y la policía de los muelles. A pesar de todo, debía existir mutuamente apoyo y auxilio para un mejor cumplimiento de los fines, pero las fricciones continuaron durante muchos años.

Es conveniente advertir que la proliferación de las Juntas y sus diversas normas reguladoras originaron diversidad de composiciones, atribuciones y mecanismos en la financiación de las obras, así como en las competencias de inspección y fiscalización del Estado. Las funciones que ejercían eran de gran importancia y, ante el temor de que su dispersión pudiera otorgarles más autonomía en sus actuaciones, el Gobierno quiso tener una mayor vigilancia en su creación, administración, facultades y explotación, dejando claras sus atribuciones. Así, se aprobaron varias normativas: la Orden de 17 de marzo de 1873 que disponía que la dirección de las obras de puertos administrados por Juntas y realizadas con arbitrios y fondos especiales estuviera a cargo de ingenieros del Cuerpo de caminos, nombrados por el Ministerio de Fomento, pero a propuesta de cada Junta en particular. Poco después, a través de las Reales Órdenes de 14 de mayo de 1873 y 30 de noviembre de 1875, el Gobierno pasó a tener un control interno y externo de las Juntas de Obras -justamente, la Orden de 14 de mayo armonizaba las disposiciones de los reglamentos de las Juntas con las que establecía la Orden de 17 de marzo mencionada-<sup>15</sup>.

En resumen, desde la perspectiva interna, el ejecutivo creaba la Junta, aprobaba su Reglamento orgánico, ostentaba la presidencia a través del gobernador civil, participaba mayoritariamente en su composición, aportando varios vocales, y designaba a los ingenieros directores de las obras. Externamente, aprobaba los planteamientos de las obras, autorizaba su ejecución, vigilaba su desarrollo, procedía a su recepción y fiscalizaba las cuentas de los fondos administrados por las Juntas. Los gobernadores civiles fueron el lazo de unión entre las Juntas y los ingenieros directores y los intermediarios entre éstos y el Ministerio de Fomento. Evidentemente, como se desprende de lo analizado, los cimientos de la legislación portuaria están en el siglo XIX, consiguiéndose una normalización bastante importante para el progreso del sistema portuario español. En este proceso, ciertamente, tuvo una gran trascendencia la creación del Ministerio de Fomento, que asumió, paulatinamente, todas las competencias de puertos. Por otra parte, también tuvo gran relevancia la constitución de las Juntas de Obras como organismos públicos en los que se representaron los intereses de la actividad portuaria, y aunque tuvieron suficientes competencias, el Estado conservó grandes poderes de tutela.

---

<sup>15</sup> El mecanismo de tutela de las Juntas continuó con la Real Orden de 21 de noviembre de 1878.

## II. EL NACIMIENTO DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE HUELVA

Desde un principio, el Puerto va a estar muy vinculado a su ciudad y se refleja, visiblemente, en la representación que van a tener en el Consejo de Administración de la entidad los principales órganos administrativos de Huelva y, por supuesto, las profesiones vinculadas a la vida portuaria: comerciantes, navieros, propietarios, etc. Ello aseguraba que la toma de decisiones en las sesiones de la Junta se llevara a cabo de forma equilibrada y acorde con las necesidades de toda la ciudad. El movimiento de los vocales fue espectacular a lo largo de los años de nuestro estudio y, por supuesto, en las fechas en que se centra este apartado, 1873-1900, ya que la entrada y salida de los representantes de cada institución designada por la legislación para pertenecer al Consejo de Administración era frecuente, puesto que la permanencia en el cargo tenía una duración limitada y se renovaban constante y consecutivamente -según se detalla al hablar de la evolución de los reglamentos-, y por los vaivenes políticos. De tal manera, que si se relacionaran las elecciones generales con los movimientos políticos de los vocales en la Junta apreciaríamos una total concordancia.

A continuación, se hará un viaje en el tiempo a través de los personajes que prestaron su conocimiento y apoyo a la Junta en sus cargos de vocales. Aunque el tema pueda parecer exhaustivo, interesa detenerse, pues desde este foro emanaron los acuerdos que rigieron el Puerto de Huelva en los años estudiados, y los personajes que los protagonizaron merecen un análisis. Se llevará a cabo, lógicamente, a través de los *Libros de Actas* que recogen las sesiones del Consejo de Administración en las que se mencionan a los vocales elegidos<sup>16</sup>, habiendo observado que, en ocasiones, no son referidos todos los nombramientos, puesto que, a veces, se citan vocales que reemplazan a otros, que no aparecieron reflejados en su momento.

En verdad, la Revolución de septiembre de 1868 y la acción del Gobierno en el Sexenio liberal tuvieron una incidencia bastante significativa en la organización, obras y actividades de los puertos, como ya se recogió en el capítulo primero. Así las cosas, el proceso de gestación de las Juntas de Obras resultó bastante veloz, tanto en el Sexenio liberal como en la Restauración. Las distintas instituciones se crearon según un orden: Barcelona, Tarragona y Sevilla ocuparon los primeros lugares, y tras una larga lista, Algeciras, Pontevedra y Santa Cruz de Tenerife también consiguieron su nombramiento. Los últimos se constituyeron bajo los preceptos de los primeros reglamentos generales, que imponían una homogeneización administrativa. Las normas de regulación de las Juntas solían especificar su composición representativa y establecían los ingresos de que dispondrían para la ejecución de las obras encomendadas, siempre específicamente para cada puerto<sup>17</sup>.

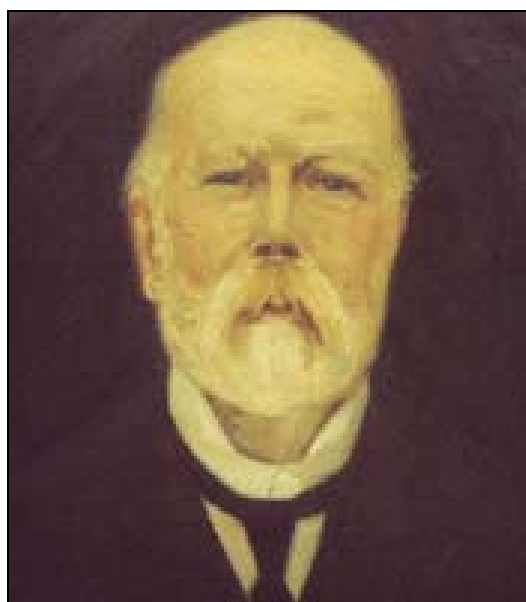
Los antecedentes de la actual Autoridad Portuaria de Huelva se remontan al día 8 de

---

<sup>16</sup> Lo normal era que estos nombramientos los otorgaran las instituciones a las que representaban en sus propias reuniones, que eran celebradas con anterioridad, y corroboradas por la Junta.

<sup>17</sup> Bajo los gobiernos de la República, poco después de constituirse las primeras Juntas, se promulgaron unos preceptos iniciales que trataron de regular y homogeneizar algunos puntos sobre su composición y funcionamiento. Hallaremos una relación de las Juntas de Obras de Puertos con su fecha de gestación definitiva en ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, p. 108.

diciembre de 1873, cuando se celebró su primera reunión<sup>18</sup>, en el piso bajo de la casa núm. 10 de la calle de Sixto Cámara<sup>19</sup>, en la que intervino un grupo de personas destacadas de la ciudad, políticos y comerciantes, con un interés común en el progreso de Huelva. Se bautizó con el nombre de Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva. Se trataba de un momento clave: el desarrollo de la explotación de las minas de la provincia de Huelva por compañías extranjeras, que comenzaron a instalar sus muelles en la zona portuaria. Los promotores de la Junta, además del acreditado banquero Manuel Vázquez López, eran Francisco Jiménez Jiménez, también banquero<sup>20</sup>, Francisco de Paula García Ortiz y Rafael de la Corte y Bravo, ambos dedicados al comercio; Guillermo Sundheim, que sobresalía en el negocio minero, Fernando de la Cueva, Vicente Mantilla, Valentín Cabo y Eduardo Díaz Gómez de Cádiz. Todos tenían en común el ser preeminentes miembros de la élite social y económica, naturales o no de la ciudad de Huelva.



Fotografía 3.1.- Manuel Vázquez López (A.P.H.)

En efecto, es importante y destacado que los personajes con peso e influencia de la Huelva del momento no se quedaran indiferentes ante el movimiento económico que las compañías extranjeras impulsaban en la zona portuaria onubense. La ciudad tenía que beber de esa riqueza que se generaba. Por tanto, creemos que constituye un ejemplo a seguir la unión de personas de diferentes profesiones y ámbitos, aunque todos distinguidos en la sociedad onubense, por la consecución de un buen fin para su ciudad: intervenir, en la medida de lo posible, en la explotación del comercio que las empresas

<sup>18</sup> Previamente hubo una preparatoria el día 17 de noviembre “en la casa habitación de Manuel Vázquez López”, por invitación del mismo.

<sup>19</sup> Se conocía anteriormente como calle del Medio Almud. Tras la caída de Isabel II y el triunfo de la Revolución, en 1868, se aprobó una moción para cambiar el nombre de algunas calles, y entre ellas la que conoció el alumbramiento de la entidad portuaria, que pasó a denominarse Sixto Cámara, actual calle Amado de Lázaro. DÍAZ HIERRO, Diego: *Op. cit.*, pp. 679 y ss.

<sup>20</sup> Socio junto con su hermano Gregorio y otros tres propietarios de profesión de la *Sociedad Regular Colectiva Gregorio Jiménez y Cía.*, que se constituyó en 1883 para negocios de banca, compraventa de géneros y efectos del país. Continuada de esta sociedad fue la de *Francisco Jiménez y Cía.*, en la que siguieron los dos como socios. MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*

mineras foráneas tendrían con prestigiosas e industrializadas ciudades europeas, en su mayoría. En líneas generales, el Puerto cobró por su servicio, tanto a las compañías mineras que instalaron sus propios muelles y depósitos en la zona de servicio del Puerto, caso de *Tharsis* y *Río Tinto* -con la solicitud de un permiso y haciendo efectivo el canon correspondiente-, como a las que utilizaron los muelles, almacenes y depósitos de minerales públicos que el Puerto de Huelva construyó. Éstas también tuvieron que responder ante la institución satisfaciendo las tarifas pertinentes.

Así las cosas, el mismo día de la constitución de la Junta se aprobó su Reglamento de actuación y, de acuerdo con su articulado, se gestó el primer Consejo de Administración, aunque de manera provisional<sup>21</sup>:

|                            |                                 |
|----------------------------|---------------------------------|
| ○ <i>Presidente</i>        | Francisco Jiménez <sup>22</sup> |
| ○ <i>Vicepresidente</i>    | Francisco de Paula García       |
| ○ <i>Vocales</i>           | Guillermo Sundheim              |
|                            | Rafael de la Corte              |
|                            | Valentín Cabo                   |
|                            | Eduardo Díaz                    |
|                            | Fernando de la Cueva            |
| ○ <i>Vocal contador</i>    | Juan Delabat                    |
| ○ <i>Secretario</i>        | Vicente Mantilla                |
| ○ <i>Tesorero</i>          | Joaquín Alonso                  |
| ○ <i>Abogado Consultor</i> | Blas Tello                      |

En esta relación de cargos, se pueden hallar personajes notorios en el mundo del comercio, que figuran ya en la *Memoria de la Cámara de Comercio* de 1888 componiendo la lista de los socios: Francisco Jiménez<sup>23</sup>, Rafael de la Corte y Eduardo Díaz. Por otra parte, Manuel Vázquez López, fundador de la Junta de Obras del Puerto de Huelva y de la Cámara de Comercio y diputado de la provincia, recibió el nombramiento de presidente honorario de la Junta y vocal nato por su labor gestora<sup>24</sup>. Fue presidente provincial del Partido Liberal, varias veces diputado provincial durante la etapa del Sexenio y en cuatro ocasiones senador durante la Restauración (1881, 1886, 1898 y 1901), con gran peso y responsabilidad política, por lo que su prestigio excedía de un mero protagonismo provincial. Levantó casi de la nada un pequeño imperio personal que abarcaba la banca, la

<sup>21</sup> Para ampliar los datos, véase MOJARRO BAYO, Ana María: “Proceso de consolidación administrativa del Puerto de Huelva”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 87-96.

<sup>22</sup> A la vez que destacado representante de una saga de importantes empresarios de origen riojano, en el plano político militó, igual que todo los Jiménez Jiménez, en las últimas décadas del siglo XIX en el Partido Liberal. En 1874 era alcalde de la ciudad, en 1878 ganó un acta de concejal y en 1882 se nombró diputado provincial. Su influencia en el partido se consolidó a finales del siglo XIX, pero con el liderazgo indiscutible de Manuel Vázquez López en 1895 pasó a un segundo plano, aunque siguió ejerciendo una importante influencia sobre la militancia. PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*

<sup>23</sup> Sobre su trayectoria empresarial véase LARA RÓDENAS, Manuel José: “Juan Ramón Jiménez en Huelva. La red familiar y las actividades literarias juveniles”. *Unidad*, núm. 4, 2002, pp. 163-243.

<sup>24</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 8-12-1873, libro 1. Estuvo al frente de la Junta, como presidente y vicepresidente, en varias ocasiones casi consecutivas, sumando casi 25 años. Apoyó a la institución con su influencia, e incluso con su pecunia personal.



inversión minera, el comercio y la propiedad agraria. Pasaba por ser, en las propias palabras de Peña Guerrero, “el prototipo de gran empresario que, al diversificar sus funciones, había establecido vínculos de interés con los más importantes sectores productivos de la provincia”. Así, se le consideraba una persona preocupada por el desarrollo económico de la provincia, para lo que en muchas ocasiones reivindicó ante el Gobierno central un mayor apoyo<sup>25</sup>.



Fotografía 3.2.- Guillermo Sundheim y Giese (A.F.R.T.).

Otro personaje de gran relevancia en la época, que con su carisma y poder económico ayudó considerablemente en los inicios portuarios, fue Guillermo Sundheim<sup>26</sup>. La influencia que ejerció en la Huelva de fines del siglo XIX fue enorme, pero para comprenderlo se necesita conocer a fondo las obras de utilidad pública que llevó a cabo y su interés para que llegaran a buen término. En resumen, se puede afirmar, sin temor a exagerar, que rescató a Huelva de su aislamiento, tanto económico como social<sup>27</sup>. Su breve

<sup>25</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, pp. 99-100 y 350.

<sup>26</sup> Nació en Alemania en 1840, aunque vivió casi toda su vida en España. Estuvo afincado en Huelva desde 1864, desarrollando una gran actividad económica -como se ha podido apreciar en el capítulo anterior-, con la representación de casas de comercio extranjeras y a la cabeza de audaces proyectos financieros. Así, intervino en la venta de las Minas de Riotinto, en el proyecto y construcción del ferrocarril Huelva-Zafra y en el tendido de la línea férrea entre Huelva- Sevilla. Sus negocios además se extendían a la propiedad inmueble, la explotación de canteras de mármol, la producción pesquera y el abastecimiento privado de agua potable.

Pero cuando verdaderamente la figura de Sundheim se consagró públicamente fue en la organización del IV Centenario del Descubrimiento de América por los apoyos e influencias que consiguió en Madrid para su celebración en Huelva, y también por su contribución personal al promocionar la construcción del hotel Colón, uno de los más destacados de la Europa de estos años. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La élite del Puerto...”, pp. 119-120 y datos facilitados por la misma autora como fruto de sus investigaciones.

<sup>27</sup> JURADO ALMONTE, José Manuel y PEREJIL DELAY, Antonio: *Op. cit.*, pp. 17-18.

paso por el Puerto, agosto de 1895 a enero de 1897, no permite compararlo con la figura de Vázquez López, si bien tras este último, puede ser perfectamente considerado como uno de los presidentes más reconocidos y apreciados, y además de los de mayor significación social y económica en la provincia de Huelva. Su gestión al frente de la entidad portuaria se valoró enormemente, llegando a ser calificado como uno de los dirigentes más populares de la institución, aunque su cargo resultó difícil de ejercer por las presiones que tuvo que soportar en la Junta, procedentes de los vocales liberales, que querían el regreso de Vázquez López. Se le acusaba de ser una mera marioneta colocada por Burgos y Mazo para controlar el predominio de las élites conservadoras en la estratégica Corporación portuaria<sup>28</sup>.

Retomando el hilo argumental, el 22 de diciembre se informó al ministro de Fomento de la creación interina de la Junta, solicitando su aprobación, dado “el desarrollo siempre creciente del movimiento marítimo de este puerto, en donde se nota cada día mayor animación”. La instancia adjuntaba una *Memoria*, donde se recogían, detalladamente, las obras que el Puerto necesitaba. Ésta, fechada el 7 de diciembre de 1873 y firmada por Justo Rodríguez, se leyó por su redactor en la reunión del día siguiente y, por su importancia, creemos interesante reproducir las partes más sobresalientes:

“Todas las personas interesadas en el comercio y navegación, que aquí hemos concurrido, estamos convencidas de que el estado actual del Puerto de Huelva ni es el que fuera de desear, ni está en relación con la importancia de la importación y exportación que por él se verifica, ni ofrece en fin, seguridades de continuar sirviendo para el tráfico de la localidad.

[...] faltan muelles de carga y descarga, y los buques, ó tienen que anclar en puntos que quedan en seco en marea vaciante para dar lugar á que puedan acercarse carros y tomar el cargamento directamente, evitando así una doble carga y descarga (pero sugetando [sic] las embarcaciones á un esfuerzo que deteriora considerablemente su casco), ó bien cuando la construcción de los buques no permite dejarlas en seco con toda su carga, tienen que alijar ésta en embarcaciones menores, que á su vez deben quedar en seco para pasarla á las carretas que la conducen a tierra.

Ambos medios, costosos y lentos, que imposibilitarán siempre que hagan aquí escala buques de vapor de ciertas carreras, ofrecen además el inconveniente de que es imposible importar máquinas y bultos de gran peso y dimensiones, porque los aparejos de embarcaciones chicas no pueden tener la resistencia necesaria para izar bultos y piezas que exigen grúas de gran potencia [...].

En segundo lugar, si bien es cierto que el calado del Odiel es suficiente para ofrecer seguro fondeadero á los buques de mayor porte, también lo es [...] que aleja de aquí todos los buques de más de 17 pies de calado, y porque, imposibilitada la concurrencia, sostiene precios de flete subidos, que redundan en un perjuicio inmenso para el comercio, y lleva éste á otros puertos de mejores condiciones.

Por último, la entrada en el Puerto, además de estar sujeta [sic] á las horas de la marea [...] tiene todos los inconvenientes de las barras formadas por arenas movibles [...]”<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Sobre la intervención de Burgos y Mazo en el nombramiento del presidente de la Junta de Obras del Puerto de Huelva puede verse su correspondencia privada con Guillermo Sundheim y Eduardo Ybarra. Citado en PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 316.

<sup>29</sup> La instancia de la Junta interina se elevó por el Gobernador civil de la provincia apoyando la constitución definitiva con las siguientes palabras: Este gobierno “identificado con los propósitos que le animan [...] lo acoge lleno de satisfacción, lo recomienda eficazmente a V.E. é interpone su mediación a favor del mismo, seguro de prestar con su apoyo uno de los más señalados servicios al país”. A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880. *Escrito del Gobierno de la provincia de Huelva al Ministerio de Fomento*, 30-12-1873, leg.

Con gran claridad, este texto recoge la situación del Puerto de Huelva, justamente en el momento de su nacimiento, deduciéndose la poca preparación de la institución para cubrir las necesidades del movimiento comercial que tenía lugar en estos años: tráfico local y exportación de minerales. No existían muelles con entidad suficiente y la estiba y desestiba resultaba lenta, costosa e insuficiente para barcos de gran tonelaje. Las mercancías estaban limitadas a las de escaso peso y volumen, por la inexistencia de una buena infraestructura, careciéndose de grúas y otros utillajes portuarios, necesarios para estas actividades: plataformas para colocación de cargamentos, toldos y almacenes donde depositar los efectos, que sufrían el daño de la intemperie, etc. Además, la carga y descarga se tenía que realizar por medio de carretas y embarcaciones menores, que también encarecía bastante, suponiendo este trasbordo un peligro añadido a la mercancía, que corría el riesgo de mojarse. Lógicamente, los inconvenientes citados daban lugar a una subida de fletes, que desplazaba los barcos hacia otros puertos mejor dotados y estructurados; y por otro lado, estaba la cuestión de la necesidad de dragar las arenas del fondo del río para no estar dependientes de las mareas. Ya en 1871, la Diputación había reiterado en varias ocasiones al ministro de Fomento la necesidad de un estudio detallado de las obras que necesitaba el Puerto para “evitar el entorpecimiento que hoy se nota de no poder entrar buques en marea alta que calen más de quince pies [...]”. El organismo se expresaba con claridad con las siguientes palabras:

“[...] por consecuencia del importante movimiento de buques que se da algunos años a esta parte se viene observando en los ríos navegables de esta provincia Odiel, Tinto y Guadiana, y el consiguiente derrame de minerales, piedras y tierras de lastres esparcidos en ellos por efecto de la carga y descarga de aquellos, así como las frecuentes y grandes avenidas, que han venido cegándole y con especialidad el puerto de Huelva, hasta el punto, que de no aplicarse una medida pronta y eficaz, en un período no muy lejano tendremos el irremediable mal y con él el natural sentimiento de ver privados totalmente de navegación los caudalosos ríos que bañan esta provincia y que sin duda puede asegurarse es la principal base de riqueza de la misma [...]”<sup>30</sup>.

Pocos años después, concretamente el 31 de enero de 1874, el director general de Obras Públicas, Arquitectura, Industria y Comercio dio traslado de un oficio del ministro de Fomento, en el que se recogía la autorización para la creación de una Junta interina, con la denominación de Junta de Obras del Puerto de Huelva, y la necesidad de que ésta propusiera el plan de obras y los arbitrios imprescindibles, teniendo que redactar un reglamento para constituirse en definitiva<sup>31</sup>. Más adelante, en una instancia de 6 de junio de 1874, dirigida al ministro de Fomento, se sometió a aprobación el *Reglamento para su régimen y organización definitiva*<sup>32</sup>, una propuesta de arbitrios para reunir los fondos con que habían de costearse las obras que en su día se emprendieran y, en ausencia de un plan de

---

15163-1.

<sup>30</sup> A.H.N. Fondos contemporáneos. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880. *Escrito de la Diputación Provincial de Huelva al ministro de Fomento*, 20-7-1871, leg. 15163-1.

<sup>31</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 24-2-1874, libro 1.

<sup>32</sup> Fechado el 7 de diciembre de 1873 y firmado por Francisco Jiménez y Vicente Mantilla. Existe otro firmado sólo por el primero con fecha de 8 de junio de 1874, lo que demuestra que el primero se devolvió para su modificación, punto que también expresan los *Libros de Actas* consultados. A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880, leg. 15163-1

obras, por falta de capital para hacer el estudio previo que requerían, se presentó un presupuesto de gastos para llevarlo a cabo.

Como es lógico, hubo multitud de puestas en común entre los acreditados personajes, autores de la gestación de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, hasta la reunión definitiva del 8 de diciembre de 1873. También existió el asesoramiento de ingenieros de caminos, canales y puertos para tener un conocimiento de la navegabilidad de la zona y de las necesidades de infraestructura portuaria para comenzar a funcionar. Desde el 22 de diciembre de 1873, cuando se solicitó la aprobación de la Junta, hasta el 31 de enero del año siguiente, en que se reconoció interinamente, medió relativamente poco tiempo, lo que demostraba una actitud del Gobierno español del momento, la Primera República, a favor de este tipo de organizaciones administrativas que la ley, como ya se ha comentado, favorecía. Se tenía el convencimiento de que desde las propias provincias la gestión de los puertos sería mucho más efectiva. Por todo ello, no hubo ningún tipo de cortapisas en el proceso, pues se presentaron para su aprobación los gastos de estudio de las obras a realizar, como se ha referido, una proposición de tarifas y un reglamento, solicitado también a otras Juntas que ya en el momento funcionaban.

Una vez que se envió el Reglamento, éste se aprobó el 3 de julio de 1874, aunque con pequeñas modificaciones<sup>33</sup>, y se reconoció definitivamente la Junta de Obras del Puerto de Huelva<sup>34</sup>. En la sesión del Consejo del día 2 de junio de 1875 se eligieron los vocales que conformaron la Junta definitiva, y Manuel Vázquez López se nombró vicepresidente; el día 11 de junio se confirmó en el cargo de secretario a Vicente Mantilla, “que lo ha venido desempeñando interinamente con el mayor celo y acierto desde el día en que se pensó constituir la Junta de Puerto”<sup>35</sup>. El 20 de junio de 1875, la Junta presentó una *Memoria* para justificar una solicitud relativa al establecimiento de arbitrios con el fin de atender la limpia del río y las obras del muelle, en la que se incidía en la ausencia de infraestructuras adecuadas: “ni hay nada que guarde relación con las exigencias que ya tienen la grande importancia de nuestro puerto”:

“[...] Pero habiendo renacido en nuestros días la industria minera afluyeron hacia ella los capitales extranjeros y hemos visto crecer de una manera rápida y sorprendente la importancia de la explotación y extensión [sic] del comercio que ella produce. [...] Comienza la exportación [sic] de mineral en 1856, y registra aquel año la salida de un solo buque extranjero [sic], llevando 134 toneladas de piritas cobrizas: continua el movimiento en los sucesivos tomando importancia y ha llegado en el de 1874 a 494 buques de alto bordo, que han sacado la considerable suma de 322.640 toneladas de mineral de varias especies, y de frutas y vinos del país, que antes no tenían salida para el extranjero [sic]. [...] Han frecuentado nuestro puerto en este período grandes buques de la marina mercante de todas las naciones de Europa y hasta de América: constituyendo en él una grande animación. Sus numerosas

<sup>33</sup> Algunos años después de la aprobación del Reglamento se tiene noticia de que se creó una comisión para estudiar su modificación, concretamente en la sesión del Consejo de 3 de octubre de 1895, pues la práctica demostró que era deficiente en muchos puntos y necesitaba ser armonizado con la legislación vigente en el momento. Posteriormente, en la sesión de 30 de diciembre del mismo año se recogieron los cambios.

<sup>34</sup> A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880. *Escrito del ministro de Fomento al director general de Obras Públicas*, informando de la aprobación del Reglamento para la organización y constitución definitiva de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 3-7-1874, leg. 15163-1.

<sup>35</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-6-1875, libro 1.

tripulaciones ofrecen en los últimos años un movimiento personal que pasa de 6.000 hombres. Hoy contamos solamente con un espigón de madera, completamente inútil para los bultos de media tonelada, y que ni siquiera da completo servicio para el embarque de las personas; pues que llegan días en que las escalas no tienen agua en la bajamar para que puedan atracarse a ellas las lanchas descargadas”<sup>36</sup>.

El primer Reglamento de la Junta se componía de 8 capítulos y 48 artículos. El capítulo 1º se refería al objeto y organización de la Junta, y justamente en su artículo 1º recogía el fin que este organismo debía perseguir:

“1º. Hacer los estudios con sus planos y presupuestos de las obras que hayan de ejecutarse en los Ríos Odiel y Tinto, desde la Barra hasta los puntos que se crean útiles y necesarios para la navegación y desarrollo del comercio y de la industria. 2º. Ejecutar las obras que determinen los estudios, previa aprobación de los proyectos por la Superioridad, administrando los fondos que se destinen a ambos fines y realizando en la forma que se acuerden los empréstitos necesarios si aquellos fondos no bastasen”<sup>37</sup>.

Indudablemente, la denominación de Juntas de Obras de Puertos tenía su razón de ser, según se deduce de este primer artículo del Reglamento, en su finalidad, que implicaba el proyecto y ejecución de obras, ante todo. No obstante, el Puerto no sólo debía buscar el avance de la navegación, sino también el de la industria y el comercio, lo cual resultaba revolucionario para esta primera etapa de formación. No esperar pasivo a que los barcos llegaran, sino potenciar con sus servicios una mejora económica de su entorno para que hubiera un mayor movimiento en los muelles. En cuanto al artículo 2º, estudiaba los vocales de la Junta, natos y electivos. Eran natos, el gobernador civil de la provincia, el comandante de Marina, el director facultativo de las obras, un representante de la Diputación Provincial, otro del Ayuntamiento y otro de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio<sup>38</sup>; electivos, otros ocho pertenecientes al sector de comerciantes, navieros y propietarios. Finalmente, en los artículos sucesivos se trataba de la Presidencia de la Junta, que sería ejercida por el gobernador de la provincia y, en su defecto, por el vicepresidente; del secretario, jefe de las Oficinas, que asistiría a las sesiones sin voz ni voto; de las atribuciones y deberes de la Junta y del vicepresidente. Asimismo, se recogía el tema de los empleados<sup>39</sup>.

Aprobado el *Reglamento para la constitución definitiva de la Junta*, la interina presentó una *Memoria* de su actuación, en la que recogía toda la evolución de su gestión desde la primera reunión<sup>40</sup>. Posteriormente, por Real Decreto del 8 de octubre de 1875 se aprobó la propuesta de arbitrios de la Junta, estableciéndose en el Puerto de Huelva, a partir de ese momento, una serie de impuestos con destino a las obras del mismo<sup>41</sup>. Pero había una

<sup>36</sup> A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880. *Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-6-1875, leg. 15163-1.

<sup>37</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 14-8-1874, libro 1.

<sup>38</sup> Las atribuciones de este organismo están recogidas en el Real Decreto de 14 de diciembre de 1859.

<sup>39</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 14-8-1874, libro 1. Véase además MOJARRO BAYO, Ana María: “Proceso de consolidación...”, pp. 87-96.

<sup>40</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 21-5-1875, libro 1.

<sup>41</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-10-1875, libro 1 y DONNET PAREJA, Baldomero: “Los puertos a cargo de Juntas: los arbitrios”. *Revista de Obras Públicas*, 1910, núm. 1827, tomo I, p. 466. En esta misma publicación se puede observar



cuestión pendiente, importante solucionar en todo este entramado de trámites para que la institución portuaria pudiera llevar a cabo sus actuaciones administrativas, y consistía en localizar un organismo en el que depositar los impuestos cobrados para la Junta, puesto que el Banco de España no se hacía cargo<sup>42</sup>. Ramón Rodríguez, comerciante, aceptó recoger los primeros capitales en la caja de su casa de comercio, sin retribución alguna, hasta que el Gobierno resolviera<sup>43</sup>.

Continuando con los primeros pasos de gestión de la institución, en la sesión del 12 de diciembre de 1875 se aprobó el pago del gasto de material utilizado desde la constitución de la Junta interina, que ascendía a 1.313,03 pesetas<sup>44</sup>; y así, en el balance a 31 de diciembre suponía un ingreso por arbitrios con destino a las obras del Puerto de 19.165,53 pesetas y una existencia en poder de Ramón Rodríguez, a disposición de la Junta, de 17.011,65, tras satisfacer las obligaciones de personal y material. Estas cifras son las primeras que existen sobre los inicios del movimiento del puerto, controlado por un organismo desde Huelva, la Junta de Obras. Dos años después, con objeto de que hubiera más seguridad, se acordó que la caja de tres llaves que había de contener los fondos de la Corporación “se empotre en la pared más interior de la habitación destinada a este servicio, reforzando al mismo tiempo el espaldar de la caja para su mayor estabilidad”<sup>45</sup>. Todo se estaba preparando para que el Puerto pudiera tener el capital que movía dentro de sus dominios<sup>46</sup>.

Como sabemos, el primer Reglamento propiamente de la Junta de Obras del Puerto de Huelva aprobado, como ya se ha apuntado, el 3 de julio de 1874 ya contemplaba la existencia de vocales natos y electivos para conformar el Consejo de Administración; y en la sesión de 2 de junio de 1875 la Junta del Puerto de Huelva quedó establecida definitivamente con los siguientes vocales:

#### *Natos*

- Presidente: gobernador civil.
- Comandante de Marina.
- Diputación: Francisco Pérez Márquez.
- Ayuntamiento: Fermín de la Sierra.
- Junta de Agricultura, Industria y Comercio: Carlos Duclós.

#### *Electivos*

- Comercio: Manuel Vázquez López, Valentín Cabo y Francisco de Paula García.

---

como en este año de 1910 Huelva ocupa el cuarto lugar en las cantidades obtenidas por arbitrios, muy cerca del tercer puesto que tiene Valencia.

<sup>42</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 31-10-1875, libro 1.

<sup>43</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-11-1875, libro 1.

<sup>44</sup> Véase sobre los inicios del Puerto de Huelva. A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1891, legs. 15163-15164.

<sup>45</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-2-1877, libro 1.

<sup>46</sup> Poco después, en la sesión del 24 de abril de 1877, se tuvo constancia del nombramiento del primer clavero, de la clase de vocales, Eduardo Díaz Gómez de Cádiz, para el mes de mayo. Así, se dirigió un escrito a Ramón Rodríguez agradeciendo su desinteresado servicio y solicitándole que entregara los fondos que tenía en su poder a Joaquín M<sup>a</sup> Alonso, depositario de la Junta. Se acordó también que, una vez que se trasvasara el capital, el vicepresidente dispusiera, de acuerdo con los demás claveros, que los citados fondos, en unión de los sobrantes de la caja provisional, pasaran a la caja de tres llaves, donde se depositaron previo levantamiento del consiguiente acta de arqueo.

- Propietarios: Francisco Jiménez, Eduardo Díaz Gómez de Cádiz y Justo Garrido.
  - Navieros: Antonio Vázquez Conejo y Francisco López Mendoza.
- Suplentes*
- Juan Cornejo.
  - Francisco Franco.

Por la sesión del Consejo de 13 de octubre del mismo año se tienen las primeras noticias del nombramiento de un nuevo vocal, tras la elección definitiva de la Junta, en este caso de la clase de diputado, Rafael Íñiguez Hernández<sup>47</sup>. Ya en 1877, el 21 de mayo cesaron Manuel Vázquez López, Francisco López Mendoza, Justo Garrido y Francisco Jiménez. Posteriormente, en la sesión del 1 de julio se dio cuenta de la renovación parcial de cuatro vocales efectivos y dos suplentes:

*Efectivos*

- Comerciante: Manuel Vázquez López.
- Propietarios: Justo Garrido Monís y Gregorio Jiménez Jiménez<sup>48</sup>.
- Naviero: José Pablo Martínez<sup>49</sup>.

*Suplentes*

- Comerciante: José García López<sup>50</sup>.
- Propietario: Emilio Cano y Cáceres.

Con todo, se reeligió por “unánime aclamación” a Manuel Vázquez López como vicepresidente de la Junta. Al año siguiente, en la sesión del 30 de junio de 1878, el teniente de alcalde Miguel Vega Heredia reemplazó a Fermín de la Sierra<sup>51</sup>, y José García López se designó vocal suplente de la clase de comerciantes, sustituyendo al fallecido Francisco de Paula García Carrión<sup>52</sup>. Claramente, se observa desde el principio una enorme politización en el gobierno portuario, a la vez que no se escapa la relación entre la política y la economía en estos años. Aunque predominaban los miembros políticos, no se debe olvidar la importancia del sector económico; de hecho, este grupo nutría al otro.

Por otra parte, en cuanto a la normativa, las dos grandes leyes de la segunda mitad del siglo XIX<sup>53</sup>, que regularon definitivamente las obras portuarias, fueron la Ley de 13 de abril de 1877 sobre Obras Públicas<sup>54</sup> y la ansiada Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880<sup>55</sup>, a

<sup>47</sup> Reelegido el 16 de abril de 1877. Representante del Partido Conservador y diputado provincial en 1875, 1877 y 1878. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 90.

<sup>48</sup> Hermano del banquero Francisco Jiménez Jiménez y concejal en 1885. Ambos militantes del Partido Liberal y con gran protagonismo en la vida política de la provincia.

<sup>49</sup> Abogado.

<sup>50</sup> Miembro del Partido Liberal fue diputado provincial en 1882, concejal en 1891 y 1893 y vicepresidente del Comité Provincial en 1896. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 98.

<sup>51</sup> Representante de la *Compañía Ybarra*.

<sup>52</sup> No existen datos de 1879 porque no se encuentra en el Archivo el *Libro de Actas del Consejo* referido a este año.

<sup>53</sup> Se puede encontrar un minucioso estudio referente a esta legislación, así como a toda la del apartado que se está analizando en el capítulo II de MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*

<sup>54</sup> El Reglamento para la ejecución de la Ley General de Obras públicas era de fecha 6 de julio de 1877. En muchos de sus ámbitos de actuación, la Ley, publicada siendo presidente del Gobierno

la que se referían, tanto la Real Orden de 15 de abril de 1850 y el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, como la Ley de Aguas de 1866. Por lo demás, la Ley de 1880 constituyó el primer precepto, con rango de ley, que reguló la materia portuaria, afrontando los aspectos sustantivos y organizativos, aunque estos últimos de manera algo escueta. Emanada de las bases aprobadas por la Ley de 19 de diciembre de 1876, contenía una regulación no sólo para puertos estrictamente, sino también ordenaba las aguas marítimas, las costas y la zona marítimo-terrestre, en general, puntos que fueron específicamente abordados a través de las leyes de Costas. Ahora bien, al detenerse en temas de organización administrativa, únicamente remite a normas reglamentarias, sobre las que gravitará la organización de la administración portuaria y los servicios portuarios: el *Reglamento General para la Organización y Régimen de las Juntas de Puertos*, previsto en el artículo 27º de la Ley, homogeneizando su contenido, y el *Reglamento de Servicio y Policía especial*, citado en el artículo 35º. Este segundo, de régimen interior para regular en cada puerto, pormenorizadamente, el funcionamiento de los servicios portuarios, su prestación, la circulación en la zona de servicio, la carga y descarga, el depósito y almacenamiento de mercancías y toda la reglamentación que debían seguir los agentes involucrados en la actividad portuaria<sup>56</sup>.

Otra novedad, a partir de la Ley de Puertos de 1880, consistía en la imposibilidad de modificar la clasificación portuaria si no se aprobaba una nueva ley<sup>57</sup>. Al no contar los municipios, provincias o gremios de mareantes o pescadores con recurso alguno para acometer ni las más mínimas obras acudían al Estado y al no existir en los presupuestos generales posibilidad de sufragar estos gastos, sólo quedaba la opción de declarar a los puertos de interés general; y así, hubo multitud de presiones por parte de localidades para ascender en la escala portuaria, lo que produjo la aprobación de gran cantidad de leyes de recalificación. Por ello, en 1903 había 121 puertos declarados de interés general, la mayoría sin ninguna justificación. Como consecuencia, los grandes puertos españoles, a pesar de los avances producidos en la segunda mitad del siglo XIX, no estaban al mismo nivel de los europeos por no constar con financiación suficiente<sup>58</sup>.

---

Antonio Cánovas del Castillo, tuvo vigencia durante más de un siglo, demostrando su calidad, pero su fuerte contenido centralista la hizo incompatible con la nueva organización del Estado, amén de la publicación de nuevas normas jurídicas.

<sup>55</sup> Para Viguera y Peña esta ley estaba “devaluada” por la Ley General de Obras Públicas, promulgada tres años antes, y poco decía que no recogieran las anteriores disposiciones. VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, p. 331.

<sup>56</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, p. 57.

<sup>57</sup> Con la Ley de 1880, como ya tuvimos ocasión de analizar en investigaciones anteriores, los puertos se clasificaban en puertos de interés general, de primero y segundo orden y puertos de interés local; los primeros eran competencia del Estado y los segundos de las Diputaciones Provinciales. La clasificación se basó en la importancia que el Ministerio de Fomento en el momento daba a los puertos y a sus posibilidades de progreso en el futuro. Si se compara, en términos generales, con los puertos que se han desarrollado en España se puede concluir que anticipaba con bastante acierto el sistema portuario del siglo XX. ALEMANY LLOVERA, Joan: “Los puertos atlánticos en el siglo XIX”. En FORTEA PÉREZ, José Ignacio y GELABERT GONZÁLEZ, Juan E (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2006, p. 127.

<sup>58</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, p. 116. En 1910, Donnet Pareja habla ya de 130 puertos clasificados de interés general. Para esta autor la solución radicaba en que se destinase para el presupuesto del Estado una cantidad de relativa importancia como auxilio para la construcción de los puertos de mero carácter local. Definía puertos de interés general como

Todo parece indicar que el hecho de que las Juntas de Obras hubiesen sido constituidas arbitrariamente por distinto número de vocales, sin guardar relación con la categoría de la localidad o del puerto, había dificultado enormemente los acuerdos; asimismo, el origen diverso de los vocales produjo también rivalidades. Por ello, mientras se redactaba un reglamento que normalizara la situación, el Gobierno cedió el derecho a las Corporaciones locales para que nombraran a los vocales, pues se reconocía que en aquellos años eran las que estaban directamente interesadas en la prosperidad de los puertos. En las capitales de provincia serían vocales natos el gobernador, que ejercería el cargo de presidente, el comandante de Marina o el capitán del puerto y el ingeniero director de las Obras; en cuanto a los electivos, se designaba a dos diputados provinciales, dos concejales, dos vocales de la sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, dos navieros o armadores y el decano del Colegio de Abogados<sup>59</sup>. Así las cosas, la siguiente información existente sobre vocales en la Junta es, precisamente, de febrero de 1881, con el nombramiento del concejal Antonio García Ramos<sup>60</sup> en sustitución de Francisco Jiménez Jiménez, que había cesado. Y en ese mismo año, en abril<sup>61</sup>, y a consecuencia de la regulación mencionada, encontramos, nuevamente, un reajuste en el Consejo, que quedó conformado como sigue:

*Vocales natos*

- Presidente: gobernador civil de la provincia
- Comandante de Marina
- Ingeniero director de las Obras: Carlos M<sup>a</sup> Cortés<sup>62</sup>.

*Vocales electivos*

- Diputación Provincial: Justo Jimeno Domínguez y Antonio Tello y Lobo.
- Ayuntamiento: José Pablo Martínez y Antonio García Ramos.
- Junta de Agricultura, Industria y Comercio. Sección de Comercio: Manuel Vázquez López (reelegido vicepresidente) y Gregorio Jiménez y Jiménez.
- Navieros: Antonio Vázquez Conejo y Carlos Duclós y Fernández<sup>63</sup>.

---

puertos donde el tráfico debía ser general “para toda clase de mercancías, visitados por todos los buques de pequeño o gran calado, pudiendo emplearse como depósitos mercantiles, interesando su comercio marítimo a varias provincias y hallarse en comunicación con los principales centros de producción y de la industria de España, y [...] los puertos de refugio por sus condiciones especiales de capacidad seguridad y abrigo en los temporales [...] debían constituir, en suma, un Centro en nuestras costas, desde donde se irradiase el comercio y el tráfico para el interior y se recibieran de éste riqueza y vida para la navegación de todas clases”. DONNET PAREJA, Baldomero: “Los puertos de interés general”. *Revista de Obras Públicas*, 24-2-1910, núm. 1796, tomo I, pp. 85-86 y 3-3-1910, núm. 1797, tomo I, pp. 97-99.

<sup>59</sup> Las Juntas serían reorganizadas una vez publicado el Real Decreto 18 de marzo de 1881. *Gaceta de Madrid*, 19-3-1881.

<sup>60</sup> Político con una dilatada carrera, como recoge Peña Guerrero en su obra, tanto en el Partido Liberal como en el Conservador. Como liberal fue concejal en 1879, 1881 y 1883 y como conservador, alcalde en 1887, diputado en 1888 y 1890, concejal en 1893 y senador en 1896 y 1899. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 98.

<sup>61</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-4-1881, libro 5.

<sup>62</sup> El primer director de la Junta de Obras del Puerto de Huelva.

<sup>63</sup> Una vez fundadas las Cámaras de Comercio, el gobernador civil de Huelva nombró, de acuerdo con la disposición de creación, una comisión compuesta por estos dos personajes junto con Manuel Vázquez López, Antonio García Ramos, Fermín de la Sierra y Antonio Gómez Jaldón para formar listas de los comerciantes, industriales y navieros de la capital y redactar un proyecto

○ Decano del Colegio de Abogados: Pedro Pérez Ponce.

Ya al año siguiente, Antonio Tello renunció y la Diputación designó a José Luis Hernández Pinzón, del Partido Conservador; en 1883, el mismo organismo nombró a Justo Jimeno Domínguez y José Íñiguez H. Pinzón. Poco después se reeligió al naviero Antonio Vázquez Conejo, designándose también como vocales al teniente segundo de alcalde, Fernando Pérez Machado, y a Emilio Cano y Cáceres<sup>64</sup>. A final del año 1884, la Diputación nombró a Rodrigo López González. En 1886<sup>65</sup> hubo algo más de movimiento: la Sección de Comercio del Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio designó a Manuel Vázquez López y Gregorio Jiménez como vocales, y el primero se eligió vicepresidente<sup>66</sup>.

Como ha quedado explícito en líneas más arriba, las Juntas de Obras se establecieron en virtud de ordenamientos que fijaron arbitrariamente el número de vocales, y parte de los inconvenientes se solucionaron con el Real Decreto de 18 de marzo de 1881, pues en las capitales de provincias se otorgó representación a los intereses comerciales, pero no ocurrió así con las Juntas de los puertos que no eran capitales de provincia. Y esta omisión dio lugar a grandes quejas por parte de los representantes del comercio y de la industria, que se generalizaron a partir de la creación de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación. Por ello se dictó el Real Decreto de 23 de marzo de 1888<sup>67</sup>, que recogía en su articulado:

- Artículo 1º. En los puertos que eran capitales de provincias, como complemento a lo recogido en el Real Decreto de 1881, habría tres representantes de la Cámara Oficial de Comercio, pero no se citaba al Decano del Colegio de Abogados; en cuanto a los puertos que no eran capitales de provincia, serían natos: el alcalde presidente, la Autoridad local de Marina y el ingeniero director de las obras; y electivos, dos concejales, dos navieros o armadores y tres individuos de la Cámara Oficial de Comercio.
- Artículo 2º. En los puertos donde no existiera Cámara Oficial de Comercio, los vocales correspondientes se nombrarían por las clases de comerciantes e industriales reunidas y los elegidos deberían tener las condiciones exigidas para pertenecer a los aludidos organismos.

Por consiguiente, se dispuso la reorganización de la Junta<sup>68</sup>, que debía componerse en

---

de Reglamento para el régimen interior de la Cámara. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la Asamblea celebrada el 8 de julio de 1888*. Cámara Oficial de Comercio de Huelva, Huelva, 1888, pp. 3-4, leg. 31.

<sup>64</sup> Importante notario de Huelva en estos años. Se puede encontrar un cuadro, fechado en agosto de 1883, en el que se recogen los señores que componían la Junta en ese momento, expresando la fecha de la toma de posesión y el cargo, además de los gremios o corporaciones que representaban en A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1883-1886. *Nota de los señores que componen la Junta*, 16-8-1883, leg. 15163-2.

<sup>65</sup> La serie de los *Libros de Actas del Consejo de Administración* del año 1885 no se encuentra en el Archivo del Puerto de Huelva, por lo que no se conoce la evolución de los vocales en tal fecha.

<sup>66</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1883-1884 y 1886, libros 7-9.

<sup>67</sup> *Gaceta de Madrid*, 24-3-1888.

<sup>68</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-4-1888, libro 11.



lo sucesivo del gobernador, que ocuparía el cargo de presidente, el comandante de Marina y el ingeniero director de las Obras, como vocales natos; y como vocales electivos, dos diputados provinciales, dos concejales, dos vocales de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, dos navieros o armadores y tres representantes de la Cámara Oficial de Comercio. En fin, la Junta quedó constituida como sigue a continuación:

*Vocales electivos*

- Diputados provinciales: Rafael de la Corte y Bravo<sup>69</sup> y Antonio Gómez Jaldón.
- Alcalde constitucional: José García de la Corte<sup>70</sup>.
- Concejal: Fernando S. Pérez Machado<sup>71</sup>.
- Junta de Agricultura. Sección de Comercio: Manuel Vázquez López y Gregorio Jiménez<sup>72</sup>.
- Navieros: Antonio Vázquez Conejo y Carlos Duclós Fernández.
- Cámara Oficial de Comercio: Antonio García Ramos, José Sánchez Mora y Fermín de la Sierra.

Por su parte, Manuel Vázquez López<sup>73</sup> fue reelegido por aclamación y a Francisco Hernández Quintero se le confirmó como secretario de la Junta. También en 1890 y 1891 hubo nombramientos y ceses de vocales, igual que en 1893 y 1894. Así, en 1890, los procuradores síndicos José Vázquez Quintero<sup>74</sup> y Fernando Pérez Machado fueron designados por la Corporación municipal y, posteriormente, sustituidos por José M<sup>a</sup> López y Ortiz y Juan Conejo y Falcón. En el mismo año, la Junta acordó convocar a elección parcial para cubrir la vacante del vocal naviero Carlos Duclós Fernández, a quien tocaba cesar. Finalmente, se reeligió al mismo, el único que había obtenido votos<sup>75</sup>.

La creación de las Cámaras de Comercio data del Real Decreto de 9 de abril de 1886, interpretadas como continuadoras de la vieja tradición de las Reales Juntas, Consulados de Mar y Tierra y Tribunales de Comercio. En ese mismo año citado, el gobernador nombró una comisión conformada por Manuel Vázquez López, fundador de esta entidad en Huelva, como sabemos, Antonio García Ramos, Fermín de la Sierra, Antonio Vázquez Conejo, Carlos Duclos y Antonio Gómez Jaldón con la función de confeccionar una lista de comerciantes, industriales y navieros de la ciudad y redactar un proyecto de

<sup>69</sup> Aparece ya en la primera lista de socios de la Cámara, como vocal. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 8 de julio de 1888...*, p. 14, leg. 31.

<sup>70</sup> Se encuentra en la primera lista de socios de la Cámara. *Ibidem*.

<sup>71</sup> En este año secretario de la Cámara de Comercio y socio número ocho.

<sup>72</sup> Vicepresidente de la Cámara de Comercio en esta fecha. La red de influencias de este clan familiar se fortaleció con la participación de sus miembros en algunas instituciones destacadas de Huelva, tanto en las facetas económica, social o cultural. Así, Gregorio, Francisco y Víctor -padre del escritor Juan Ramón Jiménez- fundaron el Círculo Mercantil y Agrícola de Huelva en 1861. Francisco, por su parte, además de ser el primer presidente del Puerto de Huelva, en 1891 es socio de la Real Sociedad Económica de Amigos del País. Asimismo, los tres pertenecen a la Sociedad Colombina Onubense desde sus orígenes. LARA RÓDENAS, Manuel José: *Op. cit.*

<sup>73</sup> En este año también se nombró presidente de la Junta Directiva de la Cámara de Comercio. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 8 de julio de 1888...*, p. 14, leg. 31.

<sup>74</sup> Recogido en la primera lista de socios de la Cámara. *Ibidem*. Militó en el Partido Liberal y fue concejal en los años 1881, 1887 y 1889.

<sup>75</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1890, libro 13.

Reglamento de Régimen Interior de la Cámara. La Comisión presentó la lista y el proyecto aludidos, que se aprobó, con pocas modificaciones, en la Asamblea General celebrada en el Ayuntamiento el 23 de septiembre, fecha en que quedó instituida la Cámara de Comercio de Huelva. Años después, la Ley de Bases de 29 de junio de 1911<sup>76</sup> les concedió a estos organismos la naturaleza de cuerpos consultivos con derecho a inscribirse todos los comerciantes, industriales y nautas que pagaran un mínimo de contribución, cuya base sería de 40 pesetas. Y ya en 1929, se estableció la obligatoriedad de que pertenecieran a las Cámaras de Comercio todas las personas que se dedicaran al comercio, industria o navegación y entregaran al Tesoro más de 25 pesetas por tributación anual. De lo mencionado, se deduce que la composición de las Cámaras estuvo en función de las economías provinciales, mientras su mantenimiento dependía del 2% que destinaba cada comerciante o industrial. Sus funciones consistían en representar los intereses mercantiles frente a los poderes públicos, autoridades o administración del Estado, en primer lugar; y en segundo, colaborar con ellos en el cumplimiento de sus fines.

Siguiendo con el hilo argumental de la evolución de los vocales, en 1891, Vázquez López puso su cargo a disposición de la Junta, pero no se aceptó su dimisión<sup>77</sup>, a la vez que José M<sup>a</sup> Parejo Bécquer y Vicente J. Ramírez Cruzado<sup>78</sup> se nombraron por la Diputación Provincial. Y en abril se informó del fallecimiento del alcalde José López Ortiz y de la designación para el cargo de vocal de Tomás Rodríguez Gallardo; posteriormente, en octubre, José García López también fue escogido por el Ayuntamiento. Por su parte, Carlos Duclós y Fernández falleció<sup>79</sup>, quedando desocupada la plaza, como ocurrió con la del otro representante de la clase de navieros, Antonio Vázquez Conejo, al vender el buque que poseía y, en noviembre, se eligieron representantes de esta clase a José Vázquez Quintero y Guillermo Sundheim de la Cueva<sup>80</sup>. Las siguientes noticias corresponden al año 1893, cuando el teniente de alcalde Manuel Vázquez Pérez<sup>81</sup> y Francisco García Moreno se nombraron por el Ayuntamiento y a Antonio de Mora García<sup>82</sup> se le designó vocal en concepto de diputado provincial, mientras que cesó Guillermo Sundheim y de la Cueva y se incorporó un nuevo vocal de la

<sup>76</sup> *Gaceta de Madrid*, 1-7-1911.

<sup>77</sup> No era la primera vez. Ya en las sesiones de 21 de noviembre de 1881, 25 de abril y 18 de mayo de 1884 renunció a su cargo de vicepresidente, pero no se admitió tampoco, aunque él insistió en que se le diese cuenta a la Junta. Demuestra que se trataba de una persona bastante apreciada por su gestión; y finalmente, se acordó que lo reemplazara en sus ausencias, como de costumbre, el vocal de más edad.

<sup>78</sup> Ambos aparecen ya en la primera lista de socios de la Cámara, el primero como vocal. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 8 de julio de 1888...*, p. 12, leg. 31. Son representantes de las Compañías mineras que en esta fecha clava por la problemática de las calcinaciones luchan por encontrar un hueco político que les permita defender sus posiciones.

<sup>79</sup> Había estado al servicio de la Junta desde su constitución definitiva.

<sup>80</sup> Aparece por primera vez entre los socios de la Cámara en 1891. A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 28 de enero de 1892*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1892, p. 26, leg. 31 y A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1891, libro 14.

<sup>81</sup> Aunque no se encuentra en la lista de socios de la Cámara de 1888, sí se recoge en la de 1890. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la Asamblea celebrada el 4 de diciembre de 1890*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1891, p. 24, leg. 31.

<sup>82</sup> Padre de Antonio Mora y Claros y destacado miembro del Partido Conservador provincial, aunque manifiesto enemigo de Burgos y Mazo, lo que le conducirá a un alejamiento de la política activa a principios del siglo XX. PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*

clase de navieros, Joaquín López Tineo, representante legal de la viuda de Carlos Duclós. José García López y Rafael López Hernández<sup>83</sup> fueron los siguientes representantes en la Junta del Ayuntamiento en 1894. La Diputación nombró a Adolfo Sundheim y Lindeman y José Tejero Hidalgo<sup>84</sup> y, finalmente, para el bienio 1894-1896 se seleccionaron por la Cámara de Comercio, Emilio Cano y Cáceres, Antonio García Ramos y Fermín de la Sierra<sup>85</sup>.

En 1895 entraron como vocales Rafael López Hernández, alcalde, y Francisco de Paula García Ortiz, ambos por el Ayuntamiento; Guillermo Sundheim y Fernando Suárez representaron al Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio en sustitución de Manuel Vázquez López y Gregorio Jiménez. Guillermo Sundheim se investió vicepresidente frente a Fermín de la Sierra. Este mismo año, el diputado Adolfo Sundheim Lindeman renunció al cargo de vocal y se nombró para sustituirlo a Manuel Martín Vázquez. Alcanzado 1896, se conoce que el Ayuntamiento eligió al concejal Matías López Oller<sup>86</sup>. Una vez renunció el concejal Rafael López Hernández<sup>87</sup>, le sustituyó Antonio Resinas González Breto. También la Cámara designó a sus representantes del bienio 1896-1898, concretamente a Francisco Jiménez, Juan Lazo y Fermín de la Sierra. Para naviero, la elección recayó en Antonio García Ramos. Finalmente, los diputados de este año fueron Rafael López Hernández<sup>88</sup> y José Tejero Hidalgo. Asimismo, se conoce el fallecimiento de Emilio Cano y la toma de posesión, como alcalde, de Francisco de Paula García<sup>89</sup>.

Como puede apreciarse en estas líneas, no siempre los nombramientos llevaban aparejados procesos ortodoxos. A principios de 1897, Guillermo Sundheim y Giese, vocal y vicepresidente, renunció a su cargo en favor de otro conservador, Antonio García Ramos, que se eligió vicepresidente. A Sundheim lo sustituyó, por el Consejo de Agricultura, Industria y Comercio, Sección de Comercio, Manuel Martín Vázquez. Pocos meses después, se designaron como vocales los concejales Matías López Oller<sup>90</sup> y Fernando Suárez, mientras que la Sección de Comercio de la Junta Provincial de

<sup>83</sup> Miembro del Partido Conservador fue concejal en 1891 y 1893 y diputado provincial en 1896 y 1901.

<sup>84</sup> Importante y conocido hombre de negocios en Huelva, cuya familia procedía de la Sierra de Aracena, y padre de José Tejero y González de Vizcaíno.

<sup>85</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1893-1894, libros 16-17.

<sup>86</sup> Realmente, sus ambiciones políticas fueron bastante limitadas a pesar de su enorme influencia. Sus inicios lo acercaron al Partido Liberal, pero a finales del siglo XIX, dentro ya del Partido Conservador, se presentó como candidato en las elecciones municipales de 1895. En el aspecto empresarial, destacó por sus grandes éxitos, destacando su enorme fábrica metalúrgica en Huelva. Una de las claves de su desarrollo está en su capacidad para la innovación técnica. Sus productos se comercializaron sobre todo en Extremadura y Andalucía, aunque también se realizaron encargos para la capital española. PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*

<sup>87</sup> Aparece ya en la primera lista de socios de la Cámara de 1888. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 8 de julio de 1888...*, p. 14, leg. 31.

<sup>88</sup> Vemos como la misma persona podía representar a dos organismos, sucesivamente en el tiempo.

<sup>89</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1895-1896, libros 18-19.

<sup>90</sup> Aparece en la primera lista de socios de la Cámara de 1888. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 8 de julio de 1888...*, p. 14, leg. 31.

Agricultura nombró a José M<sup>a</sup> López Moreno y reeligió a Manuel Martín Vázquez. El propio gobernador propició un cambio, y así, en noviembre, se tuvo conocimiento de nuevos vocales por el Consejo de Agricultura, Industria y Comercio, Sección de Comercio, concretamente Manuel Vázquez López y Antonio Gómez Jaldón<sup>91</sup>. Por otra parte, se declaró nula la elección del gremio y la Vicepresidencia quedó vacante, proclamándose a Manuel Vázquez López. En efecto, se sustituyó a dos vocales, José M<sup>a</sup> López Moreno y Manuel Martín Vázquez, conservadores, por Antonio Gómez Jaldón y Manuel Vázquez López, liberales; y se nombró a este último representante del gremio de navieros. A final de año, se informó de la designación por el Ayuntamiento de Francisco García Moreno y Eduardo Vázquez Casanova, reemplazando a Francisco de Paula García Ortiz y Fernando Suárez<sup>92</sup>. En este sentido, ya se ha advertido el fuerte valor político del Puerto en esta fase que tratamos. De hecho, se puede poner perfectamente en relación los partidos gobernantes a nivel nacional con la dinámica que se llevaba a cabo en la política provincial, de lo que constituye un claro ejemplo el Puerto de Huelva, como ya se reconoció anteriormente.

A la vista de los datos analizados, el cargo de director, con un elevado carácter técnico, era, en estos años de auge de las construcciones en el Puerto de Huelva, muy codiciado por el Gobierno para sus típicos favores a miembros de prestigiosas familias; tal es así, que dependía del vaivén político, según los cambios de turnos. El primer director del Puerto, Carlos M<sup>a</sup> Cortés y Payo, se sustituyó por Luis Molini<sup>93</sup>, afecto a la provincia de Sevilla, ante la llegada del primer presidente conservador; y éste, a su vez, cayó debido a los movimientos políticos que acabaron cesando a Guillermo Sundheim como vicepresidente<sup>94</sup>, cargo que desempeñó, nuevamente, Manuel Vázquez López en 1897. Y prosiguiendo con el tema de los vocales, al año siguiente se eligieron dos de la clase de navieros, José Vázquez Quintero y Joaquín López, y se acordó que Francisco Jiménez y Jiménez, Juan Lazo y Fermín de la Sierra<sup>95</sup> fueran los nuevos vocales para el bienio 1898-1900 de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación. Por su parte, Manuel Vázquez López se reeligió vicepresidente<sup>96</sup>.

Resulta curioso cómo un mismo personaje se encontraba representando a una institución u otra, según los intereses políticos del momento. Son modelos bastante clarificadores los casos de Carlos Duclós, que fue investido vocal como naviero y por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio durante esta etapa; Gregorio Jiménez, también por la Junta de Agricultura... y, además, como propietario; Antonio Gómez Jaldón llegó a ser designado en estos años finales del siglo XIX por la Diputación, la Junta de

<sup>91</sup> Vicepresidente de la Cámara entre 1892 y 1897.

<sup>92</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1897, libro 20.

<sup>93</sup> Nacido en 1848, Luis M<sup>a</sup> de Molini y Ulibarri estuvo tras su mandato en Huelva, también como director, en los puertos de Almería y Sevilla. Anteriormente había prestado servicio como ingeniero en las Jefaturas de Obras Públicas de Málaga y Sevilla. De él se dijo: “Alto, fornido, resuelto, vivo de ademán, enérgico de expresión, pronto de genio, es en lo físico como en lo moral, un hombre del norte, un temperamento rectilíneo, franco y simpático [...]”. En “Semblanzas sevillanas”. *El Liberal*, 28-7-1818. Citado en ZAPATA TINAJERO, Amalia: *Op. cit.*, p. 41.

<sup>94</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La élite del Puerto...”, pp. 115-116.

<sup>95</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva y leída en Asamblea general del 23 de octubre de 1898*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 13-14, leg. 31.

<sup>96</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 8-7-1898, libro 21.

Agricultura... e, incluso, por la Cámara de Comercio; una última muestra que se presenta es la de Fermín de la Sierra, al que veremos alternar entre el Ayuntamiento y la Cámara de Comercio. A veces, terminaban en el Consejo de Administración un mandato como miembro de un organismo y, acto seguido, comenzaban otro representando a otra institución, pues perseguían no perder su participación en la entidad portuaria –ni la del político ni la de su grupo o clan del que era portavoz- y, en consecuencia, el control del organismo.

En otro orden de cosas, durante la Restauración se llevó a cabo una labor jurídica de regularización de las Juntas, dictándose una serie de órdenes y decretos. Incidiremos en el Reglamento provisional de 7 de agosto de 1898, primera norma globalizadora de las Juntas con los objetivos de unificar las bases jurídicas de su actuación, servicios, dirección técnica y gestión económica. Destaca por su marcado carácter intervencionista, por lo que su publicación provocó una enorme reacción en contra, lo cual obligó a elaborar un nuevo ordenamiento un año y medio después. En este Reglamento se recogía que las Juntas que no estuvieran organizadas por una ley especial se compondrían de vocales natos y electivos<sup>97</sup>. En los puertos de capitales de provincia serían vocales natos, el gobernador civil, que ejercería el cargo de presidente, el comandante de Marina o capitán del puerto y el ingeniero director de las Obras; y electivos, dos diputados provinciales, dos concejales, dos vocales de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio y cinco individuos de la Cámara Oficial de Comercio –dos de ellos debían ser de la clase de navieros o armadores-. Se le daba gran importancia a la representación de este organismo por su peso en la provincia. En los puertos en que tuvieran su domicilio oficial las compañías, empresas o propietarios de buques con un tonelaje superior a 20.000 toneladas, un representante oficial, que llevara la firma, formaría también parte de las respectivas Juntas de Puertos.

Como novedad a subrayar, en todos los puertos, un vicepresidente sería votado por la Junta entre todos los vocales electivos en la última sesión ordinaria del mes de junio de cada año<sup>98</sup>. El cargo duraría un año, pudiendo ser reelegido y si en ese tiempo cesaba como vocal, se nombraría a otro por el mismo procedimiento, que tenía que desempeñarlo hasta el fin del período correspondiente. El cargo de vocal electivo era voluntario, gratuito y compatible con la participación en las obras y contratas que se realizaran con los fondos administrados por la Junta<sup>99</sup>. Los vocales nombrados por las Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos y Juntas de Agricultura, Industria y Comercio durarían el tiempo que los individuos nombrados pertenecieran a las respectivas Corporaciones, mientras que los que representaban a las Cámaras oficiales de Comercio estarían en el cargo cuatro años. Todos serían propuestos por sus respectivas corporaciones sin que éstas los pudieran deponer mientras pertenecieran a ellas. Los vocales que resultaran elegidos tomarían posesión de su cargo el día primero de julio inmediato al de su elección; la no asistencia de los vocales electivos a seis sesiones ordinarias consecutivas, sin causa justificada, se consideraba como renuncia del cargo<sup>100</sup>.

<sup>97</sup> *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1898*. Madrid, 1898, pp. 350-352.

<sup>98</sup> La designación sería en votación secreta por medio de papeletas, considerándose nominado aquel que reuniera mayor número de votos; y en caso de empate, se verificaría un sorteo entre los que tuvieran el mismo número de votos.

<sup>99</sup> A partir del Reglamento de 1901 será incompatible.

<sup>100</sup> En el Reglamento de 1903 serían tres consecutivas o seis en un año.



Además, en las Juntas habría un secretario retribuido, sin voz ni voto, que acudiría a las sesiones y sería el jefe de las respectivas oficinas. Dependiente de la Dirección General de Obras Públicas, el ingeniero director de las Obras tendría las mismas facultades, con respecto a su servicio, que los ingenieros jefes provinciales con respecto a los suyos. Sus funciones eran las de inspector de las obras y delegado especial facultativo del Ministerio de Fomento. Por su parte, las Juntas debían celebrar dos sesiones ordinarias al mes, junto a las extraordinarias que considerara el presidente<sup>101</sup>. El orden de las sesiones se recogía explícitamente en el artículo 27º del Reglamento apuntado. Finalmente, interesa resaltar la figura del delegado administrativo del Ministerio de Fomento, nombrado por éste y que estaba en cada Junta con una serie de atribuciones, tales como intervenir en todos los libramientos y cargaremes de los fondos que administraba la institución y examinar y censurar las cuentas, enviando información a la Dirección General sobre el resultado. Era como un interventor económico para los puertos y podía tener uno o dos auxiliares.

Tras el nuevo Reglamento, el relevo de vocales siguió adelante y así tenemos los nombramientos de Manuel Martín Vázquez y Rafael López Hernández por la Diputación Provincial a finales de 1898<sup>102</sup>. Al año siguiente, Francisco de Paula García Ortiz y Fernando Suárez García representaron al Ayuntamiento, a la vez que Manuel Martín Vázquez y Fernando Suárez. También el Consejo de Agricultura eligió a sus vocales, Juan Mateo Jiménez y José M<sup>a</sup> López Moreno, por la Sección de Comercio, ante la renuncia de Manuel Vázquez López<sup>103</sup> y Antonio Gómez Jaldón. José M<sup>a</sup> López Moreno se investió vicepresidente y, posteriormente, se designaron desde la Diputación a Sancho Hidalgo González y desde el Consejo de Agricultura a Manuel Rebollo Orta<sup>104</sup>, y como vocal

<sup>101</sup> Éstas serían secretas y se verificarían previa convocatoria hecha por el secretario a cada uno de los vocales. Se necesitaba la asistencia de la mitad más uno de los vocales que componían la Junta para celebrarse sesión. En caso de no poderse llevar a cabo la reunión por la escasez de vocales, se convocaban a sesión para dos días después, siendo válidos entonces los acuerdos que en ella se tomaran, cualquiera que fuera el número de vocales que asistieran a esta segunda convocatoria.

<sup>102</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-11-1898, libro 21.

<sup>103</sup> Esta importante figura en la vida portuaria de los primeros años de existencia de la Junta desapareció definitivamente de la esfera del Consejo de Administración. Años después, el 30 de agosto de 1904, falleció en Berna y el Ayuntamiento, en atención a sus méritos y para perpetuar su memoria, acordó por unanimidad que se le diese su nombre a la calle Monasterio en la que vivió. FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José: *Op. cit.*, pp. 82-83. La Junta, por su parte, recogió en una reunión en pleno la pérdida de tan gran personaje para la institución, y por su interés se reflejan las palabras textuales: “iniciador de la creación de la Junta de Obras de este puerto y Vicepresidente que fue varias veces de la misma, demostrando en todas ellas el mayor celo e inteligencia en la defensa y desarrollo del puerto, objeto constante de sus preocupaciones y trabajos en los importantes cargos que desempeñó dentro y fuera de esta casa”. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-9-1904, libro 27. Fue un hombre sencillo hasta en sus últimas voluntades, como se desprende de su testamento: “Deseo que mi entierro sea modesto sin coche de transporte [...]”. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 213.

<sup>104</sup> Manuel Rebollo Orta es uno de los personajes a los que Aguirre biografía en su obra, destacando que “[...] no ha actuado en política hasta que sus negocios y constante trabajo le dejaron vagar para ello; de ahí que el primer cargo de elección popular que ha desempeñado sea el de diputado a Cortes. [...] Hoy es una de las personalidades más relevantes del partido conservador”. Tenía en Huelva y su provincia la representación del Monopolio de Tabacos y efectos timbrados. En su aspecto personal dice de él: “[...] millonario querido [...] hombre recto, de alma sana y fuerte y corazón generoso, que supo llegar a las más altas cúspides de la nombradía y

representante de la clase de navieros a Joaquín López<sup>105</sup>.

Ya en el año 1900 se distinguió la Ley de 31 de marzo del mismo año, por la que el Ministerio de Fomento se convirtió en Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas; seguidamente, el antiguo Ministerio de Fomento reapareció por Real Decreto de 6 de octubre de 1905 y se mantuvo durante el período del general Primo, tras sendas organizaciones en 1925 y 1928, hasta 1931<sup>106</sup>. Asimismo, se creó el Consejo de Obras Públicas, a la vez que se suprimió la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos por Real Decreto de 9 de agosto de 1900. La Junta desde su nacimiento tuvo una esfera de acción demasiado amplia, que aumentó con los años, por lo que, como dice la Ley, todo ello la llevó a una “marcha perezosa” que paralizó las gestiones<sup>107</sup>.

Y para concluir esta primera etapa política que hemos marcado, detallaremos que en junio de 1900 se eligió vicepresidente a Juan Mateo Jiménez Toronjo, si bien en agosto dimitió y su lugar lo ocupó Claudio Saavedra Navarro. Meses después, se conoció un acuerdo de la Diputación por el que nombraba al diputado Luis Jiménez Jerez<sup>108</sup>. De hecho, los años finales del siglo XIX son sinónimo de agitación en la Junta, sucediéndose los vicepresidentes de manera irregular. Coincide con la desaparición de un personaje carismático, Manuel Vázquez López, pero, a la vez, prevalecieron las figuras de los propietarios José M<sup>a</sup> López Moreno y Juan Mateo Jiménez Toronjo y del comerciante Claudio Saavedra Navarro, relacionado con el mundo portuario. Verdaderamente, los primeros cincuenta años de la institución portuaria son de claro entronque de la Junta con las élites políticas y económicas de Huelva, y de un gran desarrollo y protagonismo público, todo lo cual va a quedar expuesto en este capítulo.

Hubo una clara correlación entre el Partido del Gobierno y la composición de la Junta. Con ello se conseguía mayor facilidad en los apoyos ministeriales para la construcción del Puerto, si bien daba lugar a constantes vaivenes de sus personajes más predominantes. Su control iba precedido por la regulación de las entidades que representaban, como el caso de la Cámara de Comercio. Peña Guerrero ejemplifica la teoría con dos casos claros: por un lado, en mayo de 1886 Manuel Vázquez López consiguió recobrar su estatus en la Junta con una astuta estratagema, consistente en sustituir a los dos representantes de la Sección de Comercio del Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, Antonio de Mora y García, vicepresidente<sup>109</sup>, y Antonio Fernández García por el banquero Gregorio Jiménez y por él mismo; y por otro, el relevo de cargo que sufrió Manuel Vázquez López, nueve años después, mediante una maniobra similar, pero al contrario: Guillermo Sundheim y Fernando Suárez se nombraron representantes de la mencionada Sección de Comercio en sustitución de los anteriores, y el primero de ellos se eligió rápidamente vicepresidente de la Junta de Obras

---

la riqueza por la dificultosa escala del trabajo, la honradez y el talento”. AGUIRRE LAZARENO, Balbino: *Op. cit.*, pp. 179-186.

<sup>105</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1899, libro 22.

<sup>106</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, p. 324.

<sup>107</sup> *Gaceta de Madrid*, 11-8-1901.

<sup>108</sup> Hijo del banquero Francisco Jiménez Jiménez. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1900, libro 23.

<sup>109</sup> En el *Libro de Actas del Consejo de Administración* referente a 1886, aparecía ya con este cargo. Se desconoce la fecha de su elección ya que del año 1885 no existe, como se ha apuntado, el *Libro de Actas del Consejo de Administración*.

del Puerto de Huelva<sup>110</sup>.

Ahora bien, la procedencia social de los vocales que componían la Junta de Obras del Puerto de Huelva fue muy variada, si bien todos eran personas bastante acreditadas que se movían en esferas de la política, del mundo empresarial, comercial, industrial o cultural. Concretamente en la etapa que nos ocupa, la gran mayoría de sus miembros pertenecía a la clase política. Sobresalían, entre otros, líderes como Manuel Vázquez López y Manuel Martín Vázquez, jefe local de los conservadores, y como alcaldes de Huelva, a principios del siglo XX, descollaron Rafael López Hernández y Antonio García Ramos, tal como hemos ido subrayando. Pero, lógicamente, la participación de la élite económica también destacaba entre las filas del Consejo de Administración del Puerto de Huelva; de hecho, la propia formación política surgía de este grupo social favorecido<sup>111</sup>. Nutridamente representados estaban los propietarios de tierras e inmuebles urbanos, el “clan de los consumidores”, estudiados por Peña, compuesto por un grupo de terratenientes naturales de la comarca del Andévalo, que además invirtieron parte de su fortuna en el arrendamiento del impuesto de consumos en numerosas ciudades españolas, como Madrid, Málaga o Sevilla. Despuntaron Manuel Rebollo Orta, tío del abogado Rodrigo Orta Rebollo, que se verá en las páginas siguientes como vicepresidente, y el socio de este último, el senador Juan Mateo Jiménez Toronjo, que ocupó la Presidencia en 1900; propietario era también el vicepresidente Antonio García Ramos.

Asimismo, sobresalieron grandes inversionistas en el sector minero como Antonio Gómez Jaldón y Antonio de Mora García, que llegó a ser presidente de la Asociación de Mineros y estuvo en negocios de producción de gas y electricidad y de suministro de agua potable. Estas empresas se heredaron por Andrés y Antonio de Mora y Claros<sup>112</sup>, sus hijos. A su vez, subrayaremos figuras relacionadas con el mundo portuario como Fermín de la Sierra Gutiérrez, en nombre de la *Compañía Ybarra*, Claudio Saavedra Navarro o Tomás Domínguez Ortiz. Por otra parte, el sector de las finanzas quedaba representado por las familias de Manuel Vázquez López, continuada por sus hijos Salvador y Mariano Vázquez de Zafra, que llegaron a ser vocales de la Junta en varias ocasiones, y el banquero Francisco Jiménez Jiménez, a la vez que su hermano Gregorio y su hijo Luis<sup>113</sup>. En definitiva, del texto se desprende tanto la importancia de la procedencia social de los vocales -variopinta, pero en común su pertenencia a la élite provincial-, como los fuertes aspectos endogámicos que se desarrollaban.

<sup>110</sup> Ocurrió en la sesión del 23 de agosto de 1895, coincidiendo, no por casualidad, con el reciente ascenso del Partido Conservador, que sustituyó al Partido Liberal en el Gobierno, del que el presidente en la provincia era Vázquez López. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La élite del Puerto...”, pp. 115-116.

<sup>111</sup> Aunque no cabía duda del peso y la unión de las élites políticas y económicas onubenses, no ocurría así en la vecina provincia, donde si bien se daba la fusión entre ambas tareas, la doctora Lemus López deja claro en su trabajo el exiguo carácter de la oligarquía en la provincia de Sevilla. LEMUS LÓPEZ, Encarnación: “La Cámara de Comercio de Sevilla. Entidad empresarial y proyección política”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, p. 405.

<sup>112</sup> Su relación con Juan Mateo Jiménez Toronjo o con Manuel Rebollo Orta, miembros del denominado “clan de los consumidores”, debió facilitarle el acceso a este negocio; y así, en 1904 Antonio de Mora Claros era arrendatario de los consumos de Córdoba. PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*

<sup>113</sup> PEÑA GUERRO, M<sup>a</sup> Antonia: “La élite del Puerto...”, pp. 117-118.

Hay una serie de personajes, principales empresarios del momento, estudiados por la profesora Miró Liaño, que reiteraron su representación como vocales de la Junta, caso de Carlos Duclós, cuya familia se centró en el ramo naval, poseían varios barcos y eran consignatarios y agentes de aduanas, a la vez que eran dueños de un almacén de carbón mineral<sup>114</sup>. Lo vemos aparecer en los inicios de la Junta representando a los navieros y sólo su muerte lo separó del cargo de vocal tras más de quince años –tomaría el relevo otro miembro del clan familiar-. Otro hombre significativo fue José Tejero, que tuvo una participación más intermitente, si bien con una potente relación con el mundo portuario al ser naviero y consignatario, además de tener un almacén de maderas. A Matías López Oller, por su parte, sólo se le encontró en un breve período de tiempo. Abundando en este prestigioso e interesante personaje onubense, conocemos que su principal interés lo constituía su taller de máquinas, fundición y calderería para la fabricación de maquinaria agrícola, fundamentalmente, pero, asimismo, explotaba y comercializaba una fábrica de vinos y otra de anisados y aguardientes. A pesar de todo, ésta no era su única faceta, sino que la unía a la política al ser concejal del Ayuntamiento, pues su preeminencia económica le llevaba a ocupar acreditados cargos políticos que, a su vez, beneficiaban el comercio y los negocios, en general. Ya se ha adelantado que en la élite onubense las esferas económicas y políticas estaban estrechamente imbricadas. Finalmente, mencionaremos hasta finales del siglo XX, igualmente, a Fernando Suárez, concejal del Ayuntamiento unas veces y otras representante del Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, a la vez que naviero, consignatario y empresario de una fábrica de azúcar<sup>115</sup>. Ciertamente, la enorme autoridad a todos los niveles de estos personajes propiciaba el que tuvieran relación con gran cantidad de organismos notorios en Huelva y que alternaran su representación. Así, en unas ocasiones eran nominados por el Ayuntamiento y en otras por la Diputación, la Cámara, etc.

Por otra parte, hay una coincidencia manifiesta en la gran mayoría de representantes políticos en el Consejo de Administración portuario en referencia al poder económico que detentan, y al que ya hemos aludido, confirmado tras la consulta de la “lista anual de los mayores contribuyentes que tienen derecho a tomar parte en la elección de compromisarios para el nombramiento de senadores” que, a veces, recoge la contribución que satisfacían al año cada ciudadano al Tesoro, muy útil para nuestras investigaciones. Concretamente, para 1899 nos encontramos con algunos personajes a los que ya nos hemos referido a lo largo de este apartado. Algunos ejemplos destacados, siguiendo el orden del listado, de los que se sitúan en puestos preeminentes son Manuel Vázquez López, que ocupa el primer lugar, seguido de Antonio García Ramos, Francisco Jiménez y Jiménez, Claudio Saavedra, José Vázquez Quintero, Fermín de la Sierra, Matías López Oller, Gregorio Jiménez y Jiménez, José Sánchez Mora y José Tejero Hidalgo<sup>116</sup>.

Finalmente, la creación de la Junta de Comercio y Puerto de Huelva el 8 de diciembre de 1873, actual Autoridad Portuaria de Huelva, no fue algo casual ni fuera del contexto nacional, sino que se llevó a cabo en un momento trascendental para la economía de Huelva en particular y para el desarrollo de los puertos en general. Por una lado, la revitalización de la minería onubense en el siglo XIX, al poner sus ojos en ella los industriales alemanes, franceses, y sobre todo ingleses, que habían agotado sus minas de cobre. Grandes personajes de la Huelva del momento, con peso e influencia económica,

<sup>114</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 135.

<sup>115</sup> *Ibidem*, pp. 135 y ss.

<sup>116</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Huelva*, 7-1-1899.

política y social no quedaron indiferentes ante el movimiento comercial que las compañías extranjeras iban a desarrollar en la zona portuaria y potenciaron la gestación de un organismo que coordinara, dinamizara y desarrollara las operaciones de tráfico portuario, por lo que supondrían de riqueza para la zona, sobre todo por los puestos de trabajo que generaría. Por otro lado, el avance legislativo en los puertos hizo el resto con la fundación del Ministerio de Fomento, el apoyo a la construcción y prosperidad de los puertos, el establecimiento de las Juntas de Obras, etc.

### III. EVOLUCIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Continuando con el estudio del órgano de gobierno de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, en este apartado nos centraremos en los primeros veinte años del siglo XX. Seguiremos detallando los vocales que representaron a las instituciones más significativas de la ciudad. Los datos sobre los nombramientos y ceses se van a localizar no sólo en las reuniones del pleno, como en un principio creíamos, sino también en las de las comisiones, tanto en la Ejecutiva, que se estrena en octubre de 1903, como en la Permanente, que la sustituirá a partir del Reglamento de 1922. Pero, naturalmente, la mayor información sobre los miembros del Consejo de Administración la suministran los *Libros de Actas* del pleno.

El Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 11 de enero de 1901 representa la segunda norma que, con carácter global, reguló el régimen de las Juntas de Obras y Servicios de Puertos. Pretendía atenuar el acusado carácter centralista del anterior Reglamento de 1898, que había motivado multitud de reclamaciones al privar a las Juntas de facultades logradas por las clases mercantiles al iniciarse la constitución de aquéllas. Las actuaciones contra el excesivo intervencionismo y la búsqueda de una mayor autonomía de las Juntas se mostraban patentes en las siguientes medidas: desaparición de los delegados permanentes del Ministerio ante las Juntas<sup>117</sup>, sustituyéndolos por los vocales interventores y unos “delegados especiales”, separación del gobernador civil de la Presidencia, incremento de las entidades representadas, intervención de las Juntas en el nombramiento del personal técnico, a excepción del ingeniero director, que dependía exclusivamente de la Dirección General de Obras Públicas y ampliación de atribuciones en general<sup>118</sup>.

De hecho, este Reglamento cambió en algunos artículos, con respecto al anterior - aunque también resultó un fracaso-, añadiendo la posibilidad de instalar en los puertos, previa la competente autorización del ministro del ramo, otros servicios: cargaderos especiales, diques de construcción y de reparación, depósitos comerciales... Asimismo, los gobernadores civiles, hasta ahora presidentes de las Juntas de Obras de Puertos, fueron desprovistos de esta función por incompatibilidad con sus propias actividades; si bien mantuvieron la posibilidad de ejercer, en adelante, la vigilancia administrativa en las Juntas, pudiendo convocar sesiones extraordinarias y asistir a las ordinarias, presidiéndolas con voz y voto cuando lo estimasen necesario.

---

<sup>117</sup> Cuya gestión había sido ineficaz para evitar malversaciones de fondos e informar a la Dirección de Obras Públicas de los defectos de organización interna; y contra los cuales se habían interpuesto repetidas demandas.

<sup>118</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, pp. 63-64.



Por otra parte, el Reglamento de 11 de enero de 1901<sup>119</sup> añadía, con respecto al de 1898, que “En las Juntas de los puertos pertenecientes á capitales de provincia en que existan asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la marina mercante y de la Liga Marítima Española, podrá haber un vocal que represente á cada una de estas Corporaciones. Estas representaciones, que en ningún caso excederán de cuatro, se otorgarán por el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, á petición de las referidas asociaciones interesadas, previo informe de la citada Junta de Obras, que versará acerca de la importancia mercantil de las mismas”<sup>120</sup>. Desempeñarían el cargo, igual que los vocales de la Cámara Oficial de Comercio, durante cuatro años, pudiendo ser reelegidos todos. Además, cuando las Juntas de Puertos se dedicaran a cuestiones de higiene y sanidad, los médicos directores de Sanidad marítima debían asistir a las sesiones como vocales con voz y voto en los asuntos de su incumbencia<sup>121</sup>. En la Junta, a partir de entonces, habría un presidente<sup>122</sup>, un vicepresidente y un vocal interventor, designados por votación secreta entre los vocales de origen electivo. La duración de los cargos era de dos años, con una nueva elección al final del mandato, y con la posibilidad de reelección; pero en caso de que se dejara de pertenecer a la Junta, había que proceder a una nueva elección para cubrir la vacante, y el designado la debía ocupar hasta que terminara el plazo del vocal al que sustituía.

Con respecto al secretario contador, la normativa recogía que debía llevar los *Libros de Actas y Libros de Contabilidad*; también existía un depositario pagador bajo sus órdenes, que tenía que prestar una fianza para ejercer su cargo, en concordancia con la importancia de los capitales que manejaba, cuyo límite estaba entre 15.000 y 50.000 pesetas. Al ingeniero director lo nombraba el ministro y ocupaba la jefatura de los servicios y de todo el personal cuyos gastos y haberes se debían justificar en las cuentas de la Dirección facultativa.

Asimismo, la importancia de las potestades económicas de las Juntas hizo necesario que se le dedicara en el Reglamento un capítulo especial, que recogía las autorizaciones otorgadas a los gobernadores civiles en el Real Decreto de 8 de junio de 1900 para que, a propuesta de las Juntas, se pudiesen establecer y modificar las tarifas vigentes de transporte por las vías del puerto, uso de grúas, ocupación de muelles y tinglados, depósitos comerciales y, en general, todos los servicios complementarios de uso público del puerto<sup>123</sup>, redactando los reglamentos respectivos. Con respecto a las sesiones de la Junta, se recogía que las votaciones serían nominales, sin que se permitieran las abstenciones y, en caso de empate, el que presidía las sesiones decidía con su voto de

<sup>119</sup> *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1901*. Madrid, 1901, pp. 25-32.

<sup>120</sup> *Ibidem*, p. 26.

<sup>121</sup> Ya esta parte de la normativa se adelantó por Real Orden de 1 de junio de 1900, aclarándose que “Los médicos directores al formar parte de las Juntas de Obras de Puertos cumplen análogas obligaciones que las que le corresponden en las juntas provinciales y municipales de sanidad, que son las relativas a la higiene o al buen cumplimiento de las disposiciones sanitarias sin intervención en otros asuntos puramente administrativos [...]”. *Gaceta de Madrid*, 3-6-1900

<sup>122</sup> Como ya se ha mencionado, hasta ahora el presidente era el gobernador civil y a partir de esta ley se debían elegir entre los vocales que componían la Junta.

<sup>123</sup> A modo de ejemplo, se pueden consultar las tarifas imperantes en 1914 de los servicios públicos del Puerto. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1914, pp. XIX-XXXII, leg. 2251.

calidad<sup>124</sup>.

Bastante interesante resultaba el capítulo 6º, en el que se desarrollaban las atribuciones y deberes del presidente, vicepresidente y vocal interventor. Correspondía al presidente: la representación de la Junta, presidir las sesiones, firmar con el secretario las actas y las comunicaciones oficiales, visando las certificaciones expedidas por la Secretaría, ejecutar los acuerdos de la Junta, acordar las providencias, firmar los libramientos, autorizar los “cargaremes” y dar cuenta al Ministerio de la constitución de las Juntas y de los cambios de vocales. Mientras, los vicepresidentes tenían los deberes y atribuciones de los presidentes cuando lo sustituían o cuando ejercían el cargo interinamente. Finalmente, el vocal interventor llevaba el *Libro de Intervención*, cumpliendo las obligaciones y firmando los documentos contables que figuraban en el capítulo 8º del Reglamento.



**Fotografía 3.3.- Francisco Montenegro y Calle (A.P.H.).**

Es conveniente resaltar que, ya en este Reglamento, se destinó un capítulo completo a las atribuciones y deberes del secretario contador, como jefe inmediato de las oficinas administrativas de la Junta (capítulo 7º). Concretamente, en el punto XI se habla por primera vez de su responsabilidad para con el Archivo, con la siguiente encomienda: “Custodiar los libros y conservar en buen orden el archivo de la Junta y los documentos en tramitación, uniéndolos a sus respectivos expedientes”. Otro capítulo se dedicó al director facultativo de las obras (capítulo 9º). El capítulo 8º, por su parte, se refería a la custodia y movimiento de los fondos administrados por la Junta. Se había hecho necesario legislar sobre esta materia, apenas esbozada en el Reglamento anterior, debido a unos

<sup>124</sup> En las actas de las Juntas se debía consignar, por ley: fecha y localidad en que se celebraban las sesiones; nombre y calidad del presidente y de los demás vocales, indicando la representación que ostentaban; aprobaciones o rectificaciones del acta anterior; extracto de los asuntos tratados; votos emitidos y recuento; acuerdos tomados y protestas; excusas y justificaciones presentadas por los vocales no asistentes y, finalmente, todo lo que se considerara digno de mencionar, por su relación con las gestiones de la Junta.

desfalcos que habían ocurrido en Huelva y Sevilla. Eran imprescindibles unas reglas que aseguraran los fondos administrados que, a partir de entonces, se custodiarían en las respectivas sucursales de provincia de la Caja General de Depósitos, según la Ley de 2 de agosto de 1886. Para llevar a cabo el movimiento diario de capital, las Juntas debían abrir unas cuentas corrientes en las sucursales del Banco de España, sin interés, en las que sólo existirían los fondos para el pago de las necesidades mensuales. Las cuentas estaban a nombre de las Juntas de Obras y se requería las firmas del presidente, vocal interventor y secretario contador, precedidas de las respectivas antefirmas, para autorizar las órdenes y cheques de entrada y salida de caudales.

Con respecto a la recaudación de los arbitrios especiales que administraban las Juntas de Obras de Puertos, se debían llevar a cabo directamente por las aduanas, intervenidas por una representación de las Juntas, en los casos en que tuvieran relación los arbitrios con éstas; en el resto, por una oficina especial recaudadora dependiente de aquéllas. Las aduanas debían entregar diariamente a los interventores-recaudadores de las Juntas relación detallada de la recaudación, realizando el ingreso en la cuenta corriente del Banco de España, mientras al secretario se le informaba de todo el movimiento. Lo mismo ocurría en el caso de que la exacción se hiciera directamente a los contribuyentes por la oficina especial recaudadora mencionada. También, las Juntas llevaban los *Libros Diario, Mayor y Caja* de la Contabilidad general, de la Intervención general, de la Caja especial de la Depositaria Pagaduría y los de Recaudación<sup>125</sup>. Siempre que el presidente, la autoridad competente o dos vocales lo exigieran, y por lo menos una vez al mes, se efectuaba el balance y arqueo de los fondos. Las comprobaciones se llevaban a cabo por el presidente, el vocal interventor y dos vocales, con asistencia del secretario contador, levantándose acta del resultado en un libro foliado y rubricado por el presidente. No obstante, a pesar de que este nuevo Reglamento consiguió reformar varios artículos del anterior, en aras de una mayor descentralización, no supo armonizar las atribuciones entre las diversas entidades que intervenían en los servicios, por lo que, al final, no acabó con los conflictos de competencias<sup>126</sup>.

Pues bien, continuamos con la relación de vocales a principios de 1901, cuando se procedió a una nueva constitución de la Junta, con arreglo a lo preceptuado por el Reglamento anteriormente referido: presidente, Claudio Saavedra y vicepresidente, Rafael López Hernández. El Consejo de Agricultura nombró a Enrique Cortes Cicero y, posteriormente, la Diputación designó a Rafael López Hernández y Mariano Vázquez de Zafra, primogénito de Manuel Vázquez López. En los meses de verano, ante las dimisiones producidas se nombraron al alcalde Manuel Vázquez Pérez y, por el Consejo de Agricultura, a Juan García Orta<sup>127</sup>. También apareció en escena, por la Cámara oficial de Comercio, Gregorio Jiménez<sup>128</sup>. Poco antes, en la sesión de primeros de octubre del

<sup>125</sup> El secretario contador debía llevar, además, un libro auxiliar en el que anotaba los presupuestos aprobados para todas las obras y servicios y las cantidades libradas con cargo a los mismos, para comprobar fácilmente que no se habían excedidos los créditos autorizados. Era responsable personal de cualquier pago que se autorizase fuera de los presupuestos aceptados, aunque lo ordenara la Junta.

<sup>126</sup> *Gaceta de Madrid*, 12-1-1901.

<sup>127</sup> Comerciante, según A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, p. 30, leg. 32.

<sup>128</sup> Sustituyó a Antonio Gómez Jaldón, que falleció.

mismo año, López Hernández había sido reelegido vicepresidente<sup>129</sup>. En 1902 se encuentra una renuncia, en este caso por motivos de salud, la de Francisco Jiménez, a quien reemplazó Antonio Oliveira Domínguez. Igualmente, se tiene noticias por las sesiones del Consejo, como siempre, de otro vocal que abandonó su puesto por enfermedad, Juan García Orta, al que lo sustituyó José García López. Por otra parte, Enrique Cortés Cicero también cesó y su lugar pasó a ocuparlo Guillermo Núñez Báez. En esta misma fecha, el gobernador civil declaró vacante el cargo de presidente por estar ilegalmente establecido y se eligió a José García López. Nada más comenzar el siglo XX, conviene dejar patente como se siguen apreciando los caracteres propios de la clase política en el gobierno del Puerto de Huelva. Nos referimos, justamente, a la existencia de clanes familiares, caso de los Vázquez y los Jiménez, que ejemplificaban las sucesiones familiares en los cargos, tanto entre padres e hijos como entre hermanos. A veces no tenía que renunciar un familiar para que otro ocupase su representación política, sino que convivieron en el momento político, incluso en la misma institución –Francisco y Gregorio Jiménez en el Consejo de Administración del Puerto de Huelva–.

Desde luego, Francisco Montenegro y Calle, sucesor de Joaquín Rodríguez Leal desde el 26 de marzo de 1902, cambió el estado imperante al ser un director que se mantuvo al frente de la Junta hasta su jubilación en el cargo, precisamente en 1930<sup>130</sup>. Se valoró su gran preparación técnica, demostrada a lo largo de su carrera profesional, y sobre este director, que hizo tanto por el engrandecimiento de Huelva y su Puerto, se pronunció Aguirre Lazareno en su obra, en la que, como ya se ha adelantado, biografio a grandes personajes de la Huelva de su época. Son tan elocuente sus palabras sobre la evolución que sufre el Puerto y la ciudad en general, tras su paso, que hemos creído interesante reproducirlas en parte:

En 1902 “[...] cuando comenzó a desempeñar su cargo de director de Obras del Puerto el señor Montenegro, apenas se había dado principio al dragado de la barra. En la ría no podían entrar buques de gran calado. Las marismas ahogaban a Huelva en un cinturón de fango y desolación, y la ciudad, cuyo florecimiento lo regula el de su puerto, era uno de esos muchos pueblucos que, en las costas del Atlántico, lloran su miseria y su vulgaridad en rudas y monótonas canciones de pobres pescadores. Sólo la explotación de las minas riotinteñas prestábase algún aspecto de ciudad moderna; pero asemejándola más a una colonia americana del Ohio que a una gran capital española. [...] Pasaron dos, tres, cuatro años [...]. Todo parecía sumergido en la misma estéril inmovilidad de los viejos tiempos; pero don Francisco Montenegro trabajaba, trabajaba... Y llegó un día en que ese trabajo, parto magnífico de un cerebro y una voluntad unidos [...]. Transformóse Huelva; su cambio hízose vertiginosamente [...]. Las aguas cenagosas, donde se miraban las casas pobres y blancas colgadas con redes que olían a mariscos, fueron empujadas al interior de la ría. Las dragas poderosas abrieron en el centro del lecho de fango un surco inmenso y prolífico, de donde había de fluir la riqueza en cegadora cascada de oro, tendiéronse raíles, eleváronse postes, construyéronse depósitos, fábricas, talleres, pusieronse gigantescas grúas movibles, hicieronse bellos jardines [...] y se construyó un paseo de cinco kilómetros de longitud, rayado de interminables filas de eucaliptos, flanqueado de caprichosos bancos, de fuentes artísticas. Los barcos inmensos cubrían las aguas de un sarpullido monstruoso, y las bellas puestas de sol enturbiábalas el humo negruzco de sus innúmeras chimeneas; sus escotillas enormes engullían miles de

<sup>129</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1901, libro 24.

<sup>130</sup> Sobre este tema puede verse también MOJARRO BAYO, Ana María: “Proceso de consolidación...”, pp. 87-96.

toneladas de hierro, cobre y toda clase de mercaderías”<sup>131</sup>.

Sin duda, la biografía que Aguirre dedica a Montenegro es de las más interesantes que nos legó, y de ella sobresale la admirable descripción de la estancia portuaria en la que el director trabajaba en las oficinas de la institución, su despacho, y la detallada entrevista que realizó al ingeniero, en la que hace balance de su quehacer y refleja sus proyectos futuros.

Prosiguiendo con el tema de los miembros del Consejo, iniciado 1903 hubo elección de cargos: presidente, José García López y vicepresidente, Rafael López Hernández. Por medio de real orden se le concedió representación a la Asociación de Mineros Exportadores de mineral en esta Junta, mientras que se le negó a la de Comerciantes e Industriales. En febrero de 1903 participó el primer representante de aquella, José Tejero y González de Vizcaíno<sup>132</sup> y, en el mes de mayo, se nombró para vocales por parte de la Diputación Provincial a Rafael López Hernández, presidente de este organismo, y al abogado Guillermo García y García, -miembro del Partido Conservador y concejal en 1897-, que manifestó su opción de representar a la Diputación, renunciando a la que venía ostentando de la Cámara de Comercio<sup>133</sup>. Concretamente este mismo año, hallamos un gran movimiento de vocales: Manuel Pérez de Guzmán<sup>134</sup> y Andrés de Mora y Claros se pusieron al servicio de la Junta, representando al Consejo de Agricultura, Industria y Comercio; del mismo modo, Mariano Vázquez de Zafra representó a la Cámara, en tanto que el Ayuntamiento eligió a Enrique Cortes Cicero. Pero no todo quedó aquí, pues el vicepresidente renunció por sus muchas ocupaciones y Andrés de Mora y Claros lo reemplazó; éste y Manuel Pérez de Guzmán, vacante la Vicepresidencia y la Presidencia, obtuvieron el puesto, respectivamente<sup>135</sup>.

Todavía en los umbrales del siglo XX seguían los roces entre los facultativos del Ministerio de Agricultura, Comercio y Obras Públicas, antes Fomento, y los del Ministerio de Marina. Francisco Silvela, presidente del Gobierno, intentó, como sus antecesores, terminar con las dificultades, por lo que durante su mandato se publicó el Real Decreto de 27 de mayo de 1903, imponiendo las bases que habían de establecerse entre el personal de los puertos y los servicios dependientes de los mismos y, al efecto, se anulaban las disposiciones dictadas por los ministerios de Marina y Fomento en contradicción con la Ley de Puertos.

Efectivamente, el nuevo Reglamento General, aprobado por Real Decreto de 17 de julio de 1903, tenía con respecto a las normas anteriores una serie de novedades<sup>136</sup>: los poderes de las Juntas se ampliaron hasta el punto de conseguir, sin limitación alguna, ordenar la ejecución de las obras que tuvieran proyecto aprobado, celebrar y aprobar las subastas y concursos y nombrar al personal facultativo de plantilla que dependiera del

<sup>131</sup> AGUIRRE LAZARENO, Balbino: *Op. cit.*, pp. 126-127.

<sup>132</sup> Biografiado en *Ibidem*, pp. 199-206.

<sup>133</sup> Constituía una muestra clara de un mismo político representando a dos instituciones sucesivamente.

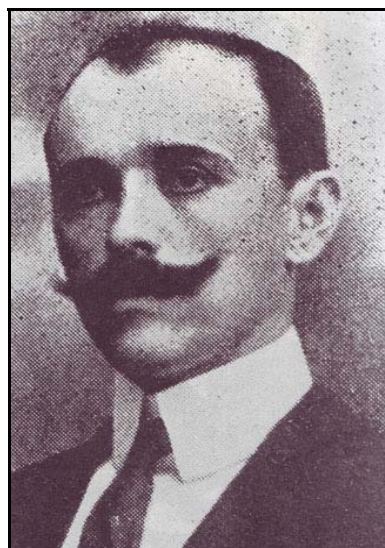
<sup>134</sup> AGUIRRE LAZARENO, Balbino: *Op. cit.*, pp. 167-175.

<sup>135</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1903, libros 26-27.

<sup>136</sup> Encontramos una comparativa entre los tres reglamentos hasta entonces publicados en *Revista de Obras Públicas*, 1910, núm. 1806, tomo I, pp. 216-218 y 1910, núm. 1807, tomo I, pp. 224-227.



ingeniero director. Además, las corporaciones, que respondían para las resoluciones de tipo general, no eran adecuadas para las de carácter ejecutivo, provocándose desacuerdos en los nombramientos del personal. Pero estos inconvenientes se subsanaron a partir de este Reglamento, creándose una Comisión Ejecutiva, cuya primera reunión tuvo lugar el 8 de octubre de 1903; y así, el pleno del Consejo se vio descargado de tratar todos los asuntos<sup>137</sup>.



**Fotografías 3.4-3.5.- Mariano Vázquez de Zafra y Nicolás Vázquez de la Corte (PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *El sistema caciquil...*).**

Por otra parte, al secretario contador se le confirieron atribuciones en cuanto a la gestión de presupuestos y se le otorgó independencia, a la vez que se le exigieron condiciones para obtener el cargo, concediéndosele el carácter de funcionario público, nombrado por el Gobierno a propuesta de la Junta. Igualmente, se confirmaron preceptos ya recogidos en leyes anteriores cuando se afirmó que el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, a través del Cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos, tendría las competencias del estudio, construcción, conservación y policía de los puertos del Estado. A su vez, se consignaron las atribuciones esenciales y privativas del ingeniero director y su exclusiva dependencia del ministro, para hacerle responsable de los servicios puestos a su cargo. En cuanto al personal de policía, pasó a ser investido guarda jurado por el Gobierno o el alcalde, para que pudiera cumplir mejor su cometido, siempre a propuesta del director; cuestión sobre la que veremos algún ejemplo en el apartado dedicado al personal. Por su parte, los inspectores de caminos, canales y puertos encargados del servicio marítimo, que tenían también la inspección técnica y administrativa de las Juntas a partir del Reglamento de 1901, dejaron obsoleta la figura de los delegados administrativos, contra lo que habían reclamado las Juntas. La inspección se limitaba a puntos esenciales y a funcionarios de la más elevada categoría administrativa.

---

<sup>137</sup> *Gaceta de Madrid*, 21-7-1903. Poco antes, el Real Decreto 27 de mayo de 1903 de “bases para el acuerdo y la armonía entre servicios”, además de legislar sobre las unidades flotantes, buscó ya una normalización legislativa, ante la dificultad de la interpretación del servicio de puertos por la divergencia legislativa. Para ello, propuso la derogación de las disposiciones posteriores a la Ley de Puertos de 1880 que la contradijeran o que no tuvieran carácter legislativo.

Ahora bien, en la composición de vocales del Consejo de Administración, el nuevo Reglamento tenía novedades con respecto al anterior: un vocal de cada sección de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio -en vez de dos, concretamente de la sección de Comercio- y tres de la Cámara oficial de Comercio -en vez de cinco-, de los que al menos uno de ellos debía ser de la clase de armadores o consignatarios<sup>138</sup>. A su vez, en las Juntas de puertos pertenecientes a capitales de provincia en las que existieran asociaciones de obreros, podía haber un vocal que las representara, a petición de la Corporación. Por otra parte, cuando las Juntas se hicieran cargo de los puertos adyacentes, situados a menos de 25 kilómetros<sup>139</sup>, los Ayuntamientos de cada uno de los puertos nombrarían a un vocal de la Junta, que podía ser concejal si tenía domicilio en la población donde residía la institución.

En relación a la Comisión Ejecutiva, el artículo 12º del Reglamento recogía que estaría conformada por el presidente, vicepresidente, interventor y los dos vocales natos que se designaban en los artículos 3º y 4º -en Huelva, capital de provincia, el comandante de Marina, capitán del puerto, y el ingeniero director de las Obras- para el despacho de los asuntos urgentes o de escasa importancia, ejerciendo las funciones que les confería, exactamente, los artículos 39º a 42º. Las sesiones se celebraban una vez a la semana, además de las extraordinarias que el presidente convocaba. El secretario de la Junta lo era igualmente de esta Comisión, que se ajustaba, en cuanto a las sesiones, a lo recogido en los artículos 31º a 37º relativo al pleno. A partir de esta nueva legislación, las Juntas en pleno celebrarían sólo una sesión al mes, además de las que el presidente o la tercera parte de los vocales estimasen convenientes. Las actas se debían extender en un libro foliado, sellado y rubricado por el gobernador civil de la provincia y autorizado por el presidente y el secretario.

Dos meses después de su publicación, por Real Decreto de 24 de septiembre de 1903, el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas modificó el Reglamento<sup>140</sup>. Como consecuencia, el director tenía que cesar, por lo que se solicitó al Ministerio de Obras Públicas el que continuase en su cargo, puesto que existían obras próximas a ejecutar y estudios de nuevos proyectos pendientes que no interesaba retrasar. En cuanto al secretario, Francisco Hernández Quintero, tras su fallecimiento en 1904 se anunció un concurso para ocupar la vacante ofreciendo 4.500 pesetas al año y, examinada las solicitudes que se presentaron, se eligió a Guillermo García y García, vocal de la Junta que representaba a la Diputación. Poco después, en la sesión de 6 de abril, se conoció la real orden que lo nombró como secretario, y al renunciar a su representación, en su lugar se designó a Antonio de Mora y Claros<sup>141</sup>. También en estas fechas ocuparon su cargo de

<sup>138</sup> La Cámara se vio sensiblemente reducida en su representación por la salida al escenario de otras corporaciones que fueron tomando interés en la ciudad y que debían también estar representadas.

<sup>139</sup> Según lo dispuesto en el artículo 12º del Real Decreto de 13 de marzo de 1903.

<sup>140</sup> Se vio beneficiada concretamente la Cámara, que había reclamado la disminución sustancial del número de vocales en los puertos de capitales de provincia, de cinco a tres, como se sabe. Y en la Exposición de la Ley se justificaba la vuelta a la situación anterior: “Las Cámaras de Comercio por su composición y por sus fines, así como por los intereses que representan, las hace acreedoras a figurar de modo especial en las Juntas de Obras de Puertos [...]”. *Gaceta de Madrid*, 27-9-1903.

<sup>141</sup> Sobre él recoge Aguirre en su obra notas destacadas de sus logros, entre los que sobresalían: “En una de las orillas de la carretera de Gibrleón, frente a la ría, se levantaba majestuosa su fábrica de electricidad San José y San Antonio. Poseía el único teatro y el diario de más <circulación, seriedad y prestigio de Huelva>, el Diario de Huelva”. AGUIRRE LAZARENO,

vocal por la Cámara de Comercio Guillermo Duclós<sup>142</sup> y Manuel Rodríguez Machado, armador; asimismo, tomó posesión el nuevo secretario, del que cabe referenciar que mostró un gran interés por el Archivo<sup>143</sup>.

Recién comenzado 1905, El Consejo Provincial de Agricultura eligió a Antonio García Ramos y a Francisco Gálvez Gómez, mientras que la vacante de la Cámara de Comercio la ocupó Antonio Pérez Arenas. Hubo elecciones, obteniendo el cargo de presidente Antonio García Ramos y el de vicepresidente José Tejero y González de Vizcaíno. Poco después, ya en primavera, el Gobierno Civil y la Cámara Agrícola oficial nombraron a Claudio Saavedra nuevamente vocal y Manuel Mascarós y José M<sup>a</sup> Amo se convirtieron en los recientes representantes de la Cámara de Comercio. A renglón seguido, fueron vocales por la Diputación, Rafael López Hernández y Guillermo Núñez Báez. A comienzo de verano, con las nuevas elecciones, se votó a José Tejero y González de Vizcaíno de la Asociación de Mineros como presidente y a José M<sup>a</sup> Amo como vicepresidente. Amo, por sus negocios, dimitió de su cargo y se eligió a Guillermo Núñez como vicepresidente; Juan Domínguez Ortiz y Diego García Riera<sup>144</sup> se pusieron a disposición de la Junta por el Consejo Provincial de Agricultura. Al renunciar Tejero, hubo otra vez elecciones: Guillermo Núñez, presidente y Amo, vicepresidente. Por otra parte, el Ayuntamiento nombró a Manuel de Mora Romero y Marcelino Núñez Báez en 1906 y, al fallecer este último, se designó en su lugar al concejal Manuel Narváez Hernández para sustituirlo. Del mismo modo, se aceptó la renuncia de Tejero y se nombró a Antonio Guijarro<sup>145</sup>. En lo sucesivo, por Real Orden de 17 de agosto de ese mismo año<sup>146</sup>, formaría parte de la Corporación, con el carácter de vocal, el administrador de la Aduana -modificándose el artículo 3º del Reglamento- el cual tomó posesión en noviembre de 1906.

A principios de 1907, el Consejo Provincial de Agricultura designó a Salvador Vázquez de Zafra y Enrique Díaz Llanos. Ya en primavera, la Asociación de Exportadores de mineral nombró a Diego Íñiguez Garrido y la Diputación a Fernando Suárez García. Por otro lado, los cargos de presidente y vicepresidente estaban vacantes, designándose para el primero a Salvador Vázquez de Zafra y para el segundo a Enrique Díaz Llanos. Avanzado el año, se conocieron nuevos nombramientos: Miguel Vázquez García por la Cámara Agrícola, Andrés Mora Batanero por la Diputación y Manuel

---

Balbino: *Op. cit.*, pp. 156-157.

<sup>142</sup> Su familia se enriqueció armando barcos pesqueros y él fue miembro de la Asociación de Mineros y presidente de la Cámara Minera entre 1924 y 1925, además de representante oficial de la *Compañía Anónima de Buitrón*.

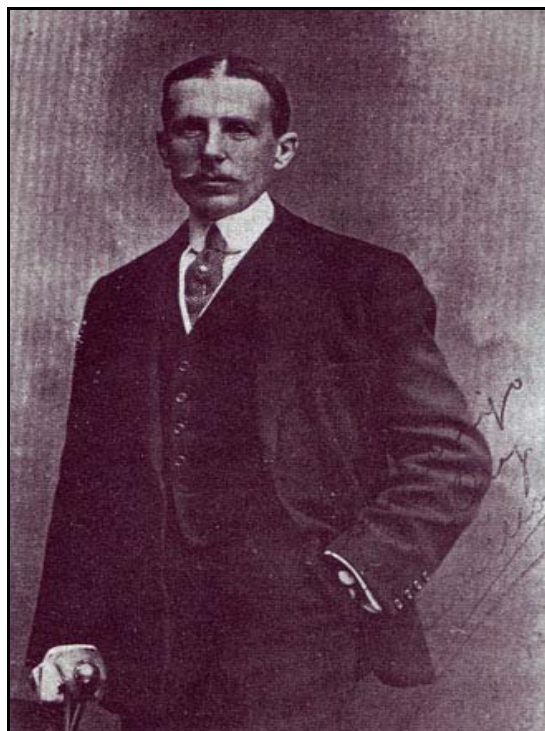
<sup>143</sup> No queremos dejar pasar esta oportunidad para reflejar que sorprende, gratamente, la actitud del secretario ante el Archivo hace más de cien años. Su valoración resulta encomiable: “importante servicio” y “delicada labor” son definiciones de la profesión que, aún hoy en día, por desgracia, no son reconocidas. Asimismo, abundando en el tema, refería que era un trabajo, “a su total entender”, que requería actitud y aptitud. Sin duda, el conocimiento y respeto por la profesión es digno de resaltar y ejemplo a seguir por muchas administraciones. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-5-1904, libro 27.

<sup>144</sup> Concejal en Huelva por el Partido Liberal en 1909. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 98.

<sup>145</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1905-1906, libros 27-29.

<sup>146</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-8-1906, libro 29.

Mascarós, Antonio Pérez Arenas y Antonio de Mora y Claros<sup>147</sup> por la Cámara de Comercio. Ya finalizado el año 1907, las Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio se suprimieron y los Consejos Provinciales de Agricultura y Ganadería y los de Industria y Comercio, además de las facultades que les concedía el Real Decreto de 17 de mayo del mismo año, heredaron sus atribuciones. Así, Salvador Vázquez y Enrique Díaz, vocales de la Junta de Agricultura..., presidente y vicepresidente, respectivamente, cesaron, pero al ser designados por el Consejo Provincial de Industria y Comercio como sus representantes, volvieron a ser elegidos en los mismos cargos, y Nicolás Vázquez Pérez en noviembre se posesionó del cargo de vocal del Ayuntamiento<sup>148</sup>.



Fotografía 3.6.- Antonio de Mora y Claros (PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *El sistema caciquil...*).

Alcanzado el año de 1908 seguía el movimiento de vocales: el Consejo de Agricultura y la Jefatura de Fomento de esta provincia, según las atribuciones que les concedió el Real Decreto de 20 de diciembre de 1907<sup>149</sup> eligieron a Enrique Díaz Llanos<sup>150</sup>, días después nombrado vicepresidente. José García López, por su parte, llegó a ser representante de la

<sup>147</sup> Abundando en este personaje, nos centraremos en su faceta política, iniciada en la Diputación Provincial como presidente en 1914, continuada como diputado a Cortes en 1918 y 1919, y finalmente como alcalde en 1920, cargo que ostentaba cuando le llegó la muerte. Asimismo dirigió el Comité Local del Partido conservador. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Cientelismo político...*, p. 109.

<sup>148</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1907, libros 29-30.

<sup>149</sup> A partir de esta normativa, los Consejos Provinciales de Agricultura y Ganadería, y los de Industria y Comercio de las provincias en las que estaban constituidas Juntas de Obras de Puertos, elegían un vocal, respectivamente, para que los representara en dichas Juntas. *Gaceta de Madrid*, 18-5 y 23-12-1907.

<sup>150</sup> En la sesión de 28 de marzo se conoce que dejó de representar a este organismo.



Cámara, mientras a Guillermo Duclós López se eligió vocal por el Consejo de Agricultura y Ganadería, convirtiéndose en el nuevo vicepresidente en septiembre<sup>151</sup>. A finales de año hubo una novedad que afectó a los miembros de la Junta, concretamente por Real Orden de 20 de noviembre de 1908 se dispuso que no se admitiera como vocal de las Juntas de Obras a ningún extranjero, cualquiera que fuese el organismo al que representara. Se justificaba porque la misión de las Juntas consistía en administrar e invertir los fondos para las obras de los puertos del Estado español<sup>152</sup>.

Al año siguiente, 1909, el primer dato que tenemos del Consejo se refiere al nuevo vocal, Pedro Luis Casto<sup>153</sup>. En este año fue noticia la real orden relativa a los vocales de la Junta, en este caso referente a los directores de Sanidad marítima que, a partir de esta fecha, formarían parte de la Junta de Obras del Puerto, en todo momento, como vocales técnicos con voz y voto<sup>154</sup>. Poco después, la Cámara Agrícola designó a Alfonso Le-Bourg Horment y casi finalizado el año hubo cambios, pues el presidente y el vicepresidente, para facilitar el cumplimiento del precepto reglamentario sobre la renovación bienal de los cargos de la Comisión Ejecutiva, dimitieron y Miguel Borrero Morón y Antonio de Mora y Claros se designaron por la Diputación. Ya en los días de Navidad, en los que también se reunía la Junta, el Consejo Provincial de Industria y Comercio eligió a Antonio Checa Núñez; José García López fue votado presidente y Fernando Rey Shuler, representante del Ayuntamiento, vicepresidente<sup>155</sup>.

En los inicios del nuevo año de 1910, la Cámara de Comercio eligió a Manuel Rodríguez Machado<sup>156</sup> y Nicolás Vázquez Pérez; asimismo, Enrique Gómez Serrano ocupó la vacante de Manuel Mascarós, que había dimitido. A mediados de año, el presidente, José García López, dirigió un escrito al vicepresidente informándole de que, al haber sido nombrado gobernador civil interino, le hacía entrega de la Presidencia. Tras el fallecimiento de Diego Íñiguez, la Asociación de Mineros Exportadores de mineral, en asamblea general, designó a José Tejero y González de Vizcaíno y, cercano a esta fecha, se eligió a Guillermo Duclós López vicepresidente. Meses después, a comienzos de 1911, Alfonso Le Bourg renunció a su cargo y le sustituyó Guillermo Duclós. Ya en marzo, la Comisión Provincial de Fomento designó a Francisco Rodríguez Moreno y Nicolás Vázquez de la Corte, y en mayo la Diputación nominó a José García León y a Antonio de Mora y Claros<sup>157</sup>.

En otro orden de cosas, el 7 de julio de 1911 se dio a conocer la Ley orgánica de Juntas de Obras de Puertos, que ponía de manifiesto una acusada preocupación del

<sup>151</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1908, libros 30-31.

<sup>152</sup> *Gaceta de Madrid*, 29-11-1908.

<sup>153</sup> Gerente de la casa *José Elías Serrano*, según A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, p. 30, leg. 32.

<sup>154</sup> Real Orden de 16 de agosto de 1909. *Gaceta de Madrid* de 19-8-1909. Ya sabemos que en los reglamentos anteriores se había recogido su asistencia a las sesiones de la Junta como si fuesen vocales, pero con voz y voto sólo en asuntos de su especialidad.

<sup>155</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1909, libros 31-32.

<sup>156</sup> En la sesión de 26 de enero se eligió vocal Interventor suplente.

<sup>157</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1910-1911, libros 32-34.



Estado por los problemas financieros de estos organismos, iniciándose un camino hacia la búsqueda de su rentabilidad, unido a una mayor liberación de cargas al Estado. Abordaba cuestiones muy interesantes en esos momentos: normativas de creación de Juntas de Obras de Puertos -a partir de ahora por real decreto-, impuestos, inversión de fondos, gastos de administración, regulación de tarifas, emisión de empréstitos, unificación de deudas, subvenciones oficiales, etc. Destacó el artículo 3º, en el que se recogía que las Juntas de Obras de Puertos, cuyos arbitrios produjeran menos de 100.000 pesetas anuales, debían ser suprimidas si lo aconsejaba la experiencia, ya que los gastos eran bastante elevados en relación a las cuantías invertidas en las obras<sup>158</sup>.

A principios de 1912, el Ayuntamiento eligió a Diego García Riera y Ramón Pardo Muñiz. Ya en marzo, la Cámara disolvió la antigua Corporación y nombró a cinco vocales nuevos<sup>159</sup>: Fernando Suárez, Joaquín López Gómez, Francisco Muñoz Pérez, Pedro Luis Casto y José Sánchez Mora. Se produjeron nuevas elecciones en el seno del Consejo: presidente, José García León y vicepresidente, Guillermo Duclós. Por su parte, la Comisión Provincial de Fomento designó a Mariano García y García, ante las faltas de asistencia del anterior vocal<sup>160</sup>.

Inciendiando nuevamente en la esfera legislativa, no se debe olvidar el Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, aprobado por Real Decreto de 11 de julio de 1912. Con su promulgación se cumplió el segundo mandato del artículo 125º de la Ley General de Obras Públicas y del artículo 30º de la Ley de Puertos de 1880. El Reglamento contenía 102 artículos agrupados en seis capítulos<sup>161</sup>. A continuación, por Real Decreto de 27 de septiembre<sup>162</sup> se reformó el artículo 32º en el sentido de que las sesiones se verificarían por medio de citación rubricada por el secretario, en la que constarían los asuntos que se iban a deliberar, y se dirigirían a cada vocal -en general, se publicaban, a excepción de que el gobernador ordenase que fueran secretos-. Claramente, se advierte cómo el Consejo, en su organización y funcionamiento, estaba cada vez más normalizado en aras de una mejor gestión.

A partir de febrero de 1913, se conocieron otros comicios en los que se designó presidente a José García León y vicepresidente a Guillermo Duclós. En octubre se hallaba el concejal Marcelo Vázquez Casanova por fallecimiento del anterior. Pronto se sustituyó junto con Ramón Pardo Muñiz, ocupando sus cargos José Monís García, teniente de alcalde, y Juan Quintero Báez, procurador síndico en 1914. Este último año, en

<sup>158</sup> Archivo del Senado. *Remisión para sanción regia del proyecto de ley de juntas de obras de puerto* ([www.senado.es/historia/documentos\\_index.html](http://www.senado.es/historia/documentos_index.html)): HIS-1118-22, legislatura de 1911-1914, 23-6-1911 y *Gaceta de Madrid*, 8-7-1911. A resultas de estas consideraciones, por Real Decreto de 18 de septiembre de 1922 se dispuso la transformación de estas Juntas en Comisiones Administrativas, así como de todas las Juntas de Obras que se considerara necesario “porque la experiencia haya demostrado su conveniencia por los gastos en relación a las cantidades invertidas en las obras”.

<sup>159</sup> Mediante Real Orden de 7 de mayo se resolvieron las consultas realizadas sobre las cualidades que debían reunir los cinco vocales designados por las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación para formar parte de las Juntas de Obras de Puertos, requisitos para su nombramiento y personas que podían desempeñar dicho cargo. *Gaceta de Madrid*, 18-5-1912.

<sup>160</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1912, libros 34-35.

<sup>161</sup> *Gaceta de Madrid*, 24-7-1912. Sobre esta normativa, véase nuestros comentarios en *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, p. 54.

<sup>162</sup> *Gaceta de Madrid*, 28-9-1912.

septiembre, Manuel de Mora Romero se nombró vocal por la Asociación de Mineros Exportadores, en sustitución de José Tejero. Ahora bien, 1915 despuntó desde febrero por una serie de cambios significativos. Así, hubo ceses por renovación trienal reglamentaria en la Cámara de Comercio y entró en escena Rodrigo Orta Rebollo. También en la Cámara de Agricultura hubo movimientos: elección del socio José Pablo Vázquez Pérez. El Consejo Provincial de Fomento asistió a su renovación bienal: los nuevos puestos lo ocuparon José Ruifernández de Toro y Tomás Domínguez Ortiz. Por su parte, la Asociación de Mineros designó a Guillermo Duclós López. Finalmente, hubo elección de cargos: presidente, José Sánchez Mora y Estrada<sup>163</sup> y vicepresidente, Rodrigo Orta Rebollo. Ya en julio, la Diputación acordó nombrar a Antonio de Mora y Claros y Francisco Muñoz Pérez<sup>164</sup>, este último murió dos meses después y le sustituyó Juan M. García de Carellán<sup>165</sup>.

En febrero de 1916, el Ayuntamiento estaba representado por José Muñoz Pérez, alcalde presidente, y José Ruifernández Toro, concejal. Al renunciar este segundo, se nombró a Daniel García Carrión que, tras una elección, pasó a ser presidente<sup>166</sup>. En julio, la Cámara de Comercio volvió a reestructurar a su personal, eligiendo a Manuel Pérez de Guzmán, Juan Mascarós, Laureano Sousa y Salvador Vázquez de Zafra. La Dirección General de Obras Públicas, a través de oficio fechado el 17 de marzo, aclaró que cuando un vocal procedente de la Cámara de Comercio o de entidades análogas se designaba para sustituir a otro en una Junta de Obras, que había dimitido o abandonado la Corporación representada, lo debía ejercer sólo por el tiempo que restaba. A primeros del año 1917, la Cámara reeligió a Rodrigo Orta, mientras Daniel García Carrión y Fernando Suárez García se convirtieron en los flamantes vocales del Consejo Provincial de Fomento - Tomás Domínguez Ortiz, por su parte, abandonó el cargo al sustituirle en la representación el último vocal apuntado-. Por otra parte, nuevos comicios colocaron como presidente a Daniel García Carrión y como vicepresidente se reeligió a Rodrigo Orta Rebollo. A renglón seguido, la Cámara de Comercio admitió la renuncia de Rodrigo Orta, designando a Tomás Domínguez Ortiz. Tras una nueva deliberación, Daniel García Carrión se designó nuevamente presidente y Tomás Domínguez Ortiz vicepresidente. Ya en julio fueron noticia los nombramientos, por parte de la Diputación, de Antonio de Mora y Claros y Antonio Alonso Jiménez; y casi a finales de año, en noviembre, Guillermo Duclós sustituyó a Fernando Suárez por haber sido disuelto el Consejo Provincial de Fomento al fundarse los nuevos de Agricultura y Ganadería; así, cesó igualmente Daniel García Carrión. En Tomás Domínguez Ortiz<sup>167</sup> y Salvador Vázquez de

<sup>163</sup> Representante de la *Compañía de Río Tinto*. En la sesión de la Comisión Ejecutiva de 6 de marzo de 1914 se informa de que este cargo, por su carácter, asumiría también la vocalía de la Junta Provincial de Turismo.

<sup>164</sup> A.D.P.H. *Actas de las sesiones plenarias de la Diputación Provincial de Huelva*, 19-5-1915, libro 36.

<sup>165</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1913-1915, libros 35-37.

<sup>166</sup> El anterior presidente, a través de un escrito, informó de su delicada salud, que le obligaba a renunciar a su cargo.

<sup>167</sup> Su Presidencia se extendió desde 1917 hasta 1932, año en que la ocupó el Comisario especial nombrado por el Ministerio de Fomento. Posteriormente, el 11 de abril de 1938 volvió a desempeñar este cargo hasta el 30 de marzo de 1949, cuando, por su voluntad, cesó. Una de las avenidas que pone en comunicación el Puerto con la ciudad, concretamente la que pasa por Correos, lleva su nombre. "Recuerdo hacia don Tomás Domínguez Ortiz". *Economía Onubense*, núm. 14, 1959.

Zafra recayeron los cargos de presidente y vicepresidente, respectivamente<sup>168</sup>.

Efectivamente, también Tomás Domínguez Ortiz constituyó un modelo de permanencia en su puesto frente a los vaivenes políticos, pues se ha diferenciado por ser el presidente más estable de toda la historia de la institución. Con él se puso freno en 1917 al desequilibrio que, a resultas de la descomposición política reinante, afectaba la Junta desde 1900, como fiel reflejo del Gobierno central. Comerciante y hombre culto - sobresalió por ser uno de los más admirados de la historia de la Junta-, se dedicó en su juventud a la literatura, que compartió con su gran amigo Juan Ramón<sup>169</sup>. Aunque, como señala Peña Guerrero<sup>170</sup>, fue miembro del Partido Liberal hasta 1912, año en que decidió ingresar en el Partido Conservador dirigido por Burgos y Mazo -el cual, probablemente, lo promovió a la Presidencia de la Junta-, pero pronto dejó su carrera política para consagrarse en cuerpo y alma a los quehaceres de su representación portuaria. Ahora bien, su adhesión al régimen de Primo de Rivera le sirvió de palanca para proseguir su mandato; posteriormente, con Franco continuó detentándolo porque se valoró su prestigio e influencia.

Comenzado el año 1918, hubo nuevos nombramientos y ceses. La Alcaldía designó a los vocales José de la Corte Gutiérrez y Fermín de la Sierra Echevarría y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación se vio obligada a elegir a Fernando Suárez por el fallecimiento de Laureano Sousa. En junio, se tuvo noticia de la nominación de Rodrigo Orta Rebollo por parte de la Diputación, al renunciar Antonio de Mora y Claros. En la sesión de la Cámara de Comercio de primero de octubre cesaron todos los miembros y se nombraron a Tomás Domínguez, Fernando Suárez, Felipe Morales, Joaquín López y Manuel Pérez de Guzmán; a la vez hubo elecciones a presidente y vicepresidente: Tomás Domínguez Ortiz y Fernando Suárez García, respectivamente. A poco de iniciado el año 1919, se sabe de la designación, por la Cámara Agrícola, de José Sánchez Mora y Estrada y por la Asociación de Mineros Exportadores, nuevamente, de Guillermo Duclós. Tomás Domínguez Ortiz y Fernando Suárez García se reeligieron presidente y vicepresidente. En abril se dio la bienvenida al vocal Sánchez Mora, que ostentaría como única la representación de los intereses de la *Compañía de Río Tinto*. A finales de agosto, la Diputación eligió a José Ruifernández de Toro y Francisco García Morales, mientras que el Ayuntamiento de Moguer, haciendo uso de un derecho que le correspondía por el Reglamento de las Juntas de 17 de julio de 1903 –artículo 7º- y que, hasta ahora, no había puesto en práctica nombró vocal a Alberto Pérez Ventana e Infante<sup>171</sup>.

Según se desprende de lo narrado, si bien los principales representantes que observamos acceden al poder eran miembros de la clase política, tampoco se debe obviar

<sup>168</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1916-1917, libros 37-38.

<sup>169</sup> Pero se fue alejando de su vocación por sus ocupaciones políticas, sobre todo por su dedicación al Puerto de Huelva. De su primera etapa cabe distinguir su colaboración en la dirección de los periódicos *Heraldo de Huelva* y *El Liberal Demócrata* y la publicación de *Nieblas*, de relatos breves prologada por Juan Ramón. Sobre esta faceta de su vida, véase MARTÍN INFANTE, Antonio: “Tomás Domínguez Ortiz y las relaciones literarias en el cambio de siglo onubense”. *Aestuarium. Revista de Investigación*, núm. 8. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2002, pp. 147-190.

<sup>170</sup> PEÑA GUERRO, Mª Antonia: “La élite del Puerto...”, p. 121.

<sup>171</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1918-1919, libros 39-40.

la importancia del poder económico que ostentaban muchos de los personajes: comerciantes, industriales, propietarios, etc. También tenemos que señalar la presencia de las compañías mineras, que buscaban a través de las conexiones políticas salvaguardar sus intereses económicos. De hecho, política y economía estaban estrechamente ligadas en la cúpula portuaria.

Para finalizar los detalles referidos a los nombramientos de los vocales del Consejo, pasaremos a reflejar los políticos desde el año 1920 hasta parte de 1923, mientras que la Dictadura continuará en el apartado siguiente. En febrero de 1920 tenemos noticias del nombramiento de Antonio de Mora Claros y José Monís García en representación del Consejo Provincial de Fomento, sección de Comercio. Posteriormente, en abril se presentaron dos nuevos vocales designados por el Ayuntamiento: el teniente segundo de alcalde, José de la Corte Gutiérrez, y el concejal, Fermín de la Sierra y Echevarría. En julio se conoció un nuevo miembro del Consejo Provincial de Fomento, Juan Suárez Madera, y la Cámara de Comercio nombró a Anastasio Barrero de las Heras y Antonio de Mora y Claros<sup>172</sup>. Por su parte, Joaquín López Gómez se eligió vicepresidente. Pasados unos meses, en febrero del año siguiente, la Cámara de Comercio nombró a Anastasio Barrero y Tomás Domínguez y, por aclamación, se reeligieron los cargos de presidente y vicepresidente. Ya en julio hubo nueva designación en la Cámara de Comercio, la del vocal Claudio Saavedra, y en agosto la Diputación renovó, presentando a Francisco Pérez de Guzmán y José M<sup>a</sup> Jiménez Molina. Por su parte, en marzo de 1922 tomó posesión Guillermo Duclós López<sup>173</sup>; y en cuanto a la Cámara Minera, José Sánchez Mora y Emilio Cano Rincón fueron sus representantes. Un mes después, el Ayuntamiento nombró a José de la Corte Gutiérrez y Francisco Manzano Díaz y en noviembre falleció el vocal Antonio de Mora y Claros<sup>174</sup>.

A continuación, retomamos el tema legislativo para analizar la Real Orden de 1 de diciembre de 1922, que aprobó el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos<sup>175</sup>, anulando los anteriores. En el artículo 1º describía el objeto y organización de las Juntas, que si bien constituía un punto que ya había sido perfilado en los anteriores reglamentos, aquí se encontraba prolijamente detallado. Recogía como vocales natos, el comandante de Marina, el ingeniero director de las Obras, el delegado de Hacienda, el administrador de la Aduana, el abogado del Estado Jefe, el ingeniero de la División de Ferrocarriles, encargado de las líneas que aflúan al puerto, el director de Sanidad marítima, el alcalde, el presidente de la Diputación Provincial, el presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, el presidente del Consejo Provincial de Fomento y el presidente de la Cámara Agrícola. Como se puede observar, el número de estos vocales aumentó en una considerable proporción, con respecto al Reglamento de 1903, con lo que se constata una evolución hacia una mayor representación de los organismos onubenses en el Consejo de Administración del Puerto, lo cual deja claro que la institución portuaria cada vez fue cobrando mayor importancia. Por otra parte, los vocales electivos eran cuatro individuos de la Cámara Oficial de

---

<sup>172</sup> Se supone que cesaría en su anterior representación, pero en muchos casos no se recogen estos datos en las sesiones.

<sup>173</sup> Reemplazado en la Asociación de Mineros Exportadores, a la que había antes representado, por Manuel de Mora Romero.

<sup>174</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 1920-1922*, libros 40-42.

<sup>175</sup> *Gaceta de Madrid*, 8-12-1922.

Comercio<sup>176</sup>, un representante de los obreros del puerto<sup>177</sup>, uno de la Liga Marítima y otro de las grandes agrupaciones profesionales de la Marina mercante. En la Junta de los puertos que tenían unas características especiales el tráfico agrícola, minero o industrial, y que así lo determinase el ministro de Fomento, habría representantes de las asociaciones legalmente establecidas, relacionadas con la cuestión y que importaran o exportaran sus productos por el puerto, con actuación intensa. Estos personajes, que debían ser presidentes de las asociaciones, no podían exceder de dos y sustituirían a los vocales de la Cámara de Comercio, de modo que el número de los electivos no variara.

Ahora bien, a los vocales que desempeñaban cargos oficiales o representativos no se les permitía ser presidente, vicepresidente o vocal interventor. El presidente de la Cámara de Comercio, si no se elegía presidente de la Junta, debía desempeñar el cargo de vocal interventor, por derecho propio. Para que se confirmase la reelección de los miembros tenía que acordarse por las tres cuartas partes, como mínimo, del número de votantes, aunque hubo un cambio con respecto al Reglamento anterior, en el sentido de que los vocales electivos no podían ser reelegidos; además, mientras los vocales natos se posesionaban de sus cargos en la primera sesión a la que asistían, los electivos iban ocupando sus puestos a medida que la Comisión Permanente, que sustituiría a la Comisión Ejecutiva, comprobaba, por los documentos presentados, que reunían las condiciones fijadas. Ahora bien, el cargo de vocal no estaba autorizado a ejercerlo personas que, perteneciendo a la Junta, hubieran sido expedientadas, censuradas o amonestadas por la Superioridad<sup>178</sup> y sus funciones no podían ser delegadas en ningún caso.

Las Juntas del Obras, constituidas en pleno, se reunirían, en los meses de enero y junio, el primer día útil, y en dicho día y los cinco hábiles consecutivos celebraría sesión para tratar los asuntos de su competencia<sup>179</sup>. Al gobernador civil le estaba permitido celebrar más reuniones ordinarias, e incluso extraordinarias, en caso de urgencia -presidía ambas con voz y voto, sin poder delegar esta facultad-. Asimismo, el artículo 15º reflejaba que las funciones que tuvieran encomendados los organismos portuarios pasaban a estar directamente conferidas a la mencionada Comisión Permanente<sup>180</sup>, formada por el presidente, el comandante de Marina, el ingeniero director de las Obras, el administrador

---

<sup>176</sup> Siguió conservando los cinco miembros, si se le sumaba el vocal nato. Llama la atención el detalle de la designación de los electivos: la mitad de ellos de la clase de navieros o consignatarios, uno de éstos de los que representaban mayor tonelaje de arqueo, y los otros elegidos entre los comerciantes que pagaran contribución por profesión, industria o comercio, relativo a mercancías que en el quinquenio anterior constituyeran, según los datos oficiales de Aduanas, los grupos de mayor importación y exportación.

<sup>177</sup> Designado por la representación obrera provincial o local del Instituto de Reformas Sociales, debían tomar parte en los trabajos de manipulación de mercancías en el Puerto.

<sup>178</sup> Ni tampoco los extranjeros, con arreglo a lo preceptuado en la ya mencionada Real Orden de 20 de noviembre de 1908.

<sup>179</sup> En el Reglamento de 1923, que se estudiará posteriormente, se reseñaba que la Junta se reuniría en pleno dos veces en el año, celebrando, como máximo, cinco sesiones en la segunda quincena de los meses de diciembre y junio. Posteriormente, en el de 1928 eran también estos dos meses, pero sin precisar la quincena.

<sup>180</sup> El capítulo 3º estaba dedicado a sus atribuciones y deberes y el capítulo 4º a las responsabilidades. Por supuesto, estaba mucho más nutrida en representación que la Comisión Ejecutiva.



de la Aduana, el presidente de la Cámara Oficial de Comercio<sup>181</sup>, un vocal representante de esta Cámara de la clase de navieros elegido por ella y, cuando existieran asociaciones de agricultores, mineros o industriales, de las mencionadas en el artículo 9º, un vocal designado a tal efecto por las mismas<sup>182</sup>. El gobernador civil de la provincia, como jefe superior local de los servicios dependientes del Ministerio de Fomento, ejercía la alta inspección administrativa de las Juntas de Obras y de las Comisiones Permanentes. También como novedad, en las Juntas de Obras que el Ministerio de Fomento decidiese se podía nombrar un subdirector que sustituyera al ingeniero director en caso de ausencia o enfermedad, el cual debía ser un ingeniero jefe o un ingeniero que hubiera prestado servicio en obras marítimas. Por otra parte, el capítulo 12º se dedicaba a las Comisiones Administrativas de Puertos:

“[...] Estará presidida por el Gobernador Civil de la Provincia y formará parte de ella el Ingeniero Jefe de Obras Públicas, que tendrá el cargo de Vicepresidente; el Administrador de la Aduana, la Autoridad local de Marina, el Alcalde y dos individuos de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación” (artículo 73º).

Una vez instituida una Comisión Administrativa, se procedía a redactar su reglamento de régimen interior y a formular un presupuesto de gastos reducido, de manera breve y sencilla. El personal administrativo debía estar limitado a lo necesario, pues la filosofía en estas entidades perseguía economizar por encima de todo, aunque sin desatender el buen servicio, para que los fondos recaudados se invirtieran en las obras y en medios de explotación del puerto (artículo 78º).

En referencia a las sesiones, en el mes de enero<sup>183</sup>, la Junta de Obras designaba a dos vocales, que no conformaban la Comisión Permanente, para que como fiscales examinaran las cuentas generales de la entidad que tenían que enviarse a la Superioridad. Todos los vocales podían presentar proposiciones, pero con treinta días de antelación, como mínimo<sup>184</sup>. Las convocatorias de reuniones ordinarias<sup>185</sup> debían ser con quince días<sup>186</sup> de antelación –el mismo tiempo que en la Secretaría permanecían durante quince días antes de las reuniones todos los antecedentes del Consejo, a disposición de los vocales<sup>187</sup>-. A pesar de que las sesiones no eran públicas, sobre los acuerdos que afectarían a los intereses del comercio, la navegación y los servicios del puerto se daba conocimiento a través del *Boletín Oficial de la Provincia* y los periódicos locales. Finalmente, la Junta de Obras en pleno informaba a la Superioridad de los asuntos que consideraba conveniente.

<sup>181</sup> En caso de que se eligiese presidente de la Junta, le sustituía en la Comisión Permanente uno de los representantes de la Cámara, designado igualmente por ésta para dicha función.

<sup>182</sup> En caso de no haber ninguna asociación, se elegía a otro vocal representante de la Cámara, designado por ésta.

<sup>183</sup> En el Reglamento de 1923, el mes correspondía a diciembre y en el de 1928 a noviembre. Como vemos, se adelantaban las fechas, incluso se llegó a convocar en abril, todavía en vigor este último Reglamento.

<sup>184</sup> En el Reglamento de 1923 se redujo a diez días, demostrando la actitud que había de agilizar las gestiones.

<sup>185</sup> A ser posible también en las extraordinarias.

<sup>186</sup> En el Reglamento de 1923 con cinco días y en el 1928 con veinticuatro horas.

<sup>187</sup> El plazo, en el Reglamento de 1923, era de diez días y en el de 1928 de cinco días, al menos.



**Fotografía 3.7.- Nombramiento del delegado del Gobierno en la Junta a Francisco de Paula García Ortiz, 1910 (A.P.H. Expedientes Personales, leg. 1603).**

Complementariamente, una comisión especial, delegada de la Comisión Permanente y formada por el ingeniero director, el administrador de la Aduana y el vocal interventor era la Comisión Inspector de Arbitrios, dedicada a inspeccionar y vigilar el servicio de recaudación de arbitrios, interviniendo en todo lo relacionado con este departamento, procurando que no quedara pendiente de pago ninguna deuda. En otro orden de cosas, como reminiscencia de los problemas habidos en relación a desfalcos en años anteriores, seguía existiendo un importante control en la custodia y movimiento de los fondos que administraba la Junta y una gran desconfianza en el cargo de depositario pagador, reflejado en el artículo 68º, donde se detallaba que en la caja de la Depositaria Pagaduría “[...] no debe existir, en poder del Depositario Pagador, mayor cantidad en numerario que el importe de su fianza”.

Así, entramos a ocuparnos de la primera mitad del año 1923, que permite enlazar con la etapa de Primo de Rivera, que se inició en septiembre de este mismo año, con el golpe de estado. Justamente antes de finalizar 1922, por Real Orden de 28 de diciembre<sup>188</sup> se legisló que por los gobiernos civiles de las provincias marítimas se abriera una información acerca de la conveniencia de modificar los preceptos del Reglamento de 1922, a fin de que se oyeran a las Cámaras de Comercio y las Juntas de Obras de Puertos. Uno de los puntos que se trataba en la Exposición consistía en conceder a las Juntas una mayor autonomía económica, concretamente en la ejecución de las obras, de ahí la importancia de la opinión de las Cámaras, por su trascendencia e influencia en la economía nacional. Asimismo, en la sesión extraordinaria del 5 de enero de 1923 del

<sup>188</sup> *Gaceta de Madrid*, 5-1-1923.

pleno del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva se reorganizó la Corporación, según el régimen establecido por el flamante Reglamento General<sup>189</sup>:

- Presidente: José Eguizábal Alonso de León (gobernador civil de la provincia), que cursó la convocatoria.

*Vocales natos*

- Comandante de Marina: Celestino Hernández (interino).
- Ingeniero director de las Obras: Francisco Montenegro.
- Delegado de Hacienda: Félix Bascarán.
- Administrador de la Aduana: Manuel Marcó (interino).
- Abogado del Estado jefe: Fernando de la Prada.
- Ingeniero de la División de Ferrocarriles (encargado de las líneas que afluían al Puerto): José María Castrillo.
- Alcalde: José de la Corte (accidental).
- Presidente de la Diputación Provincial: José Macías Belmonte<sup>190</sup>.
- Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación: Pedro Luis Casto.
- Presidente del Consejo Provincial de Fomento: Fernando Suárez.
- Presidente de la Cámara Agrícola

*Vocales electivos* ( de la Cámara de Comercio...)<sup>191</sup>

- Tomás Domínguez Ortiz (que se nombró presidente).
- Guillermo Duclós (que se nombró vicepresidente).

Por otro lado, el mismo día 5 de enero de 1923<sup>192</sup> se celebró en el Puerto de Huelva también la primera reunión de la Comisión Permanente, presidida por José Eguizábal Alonso de León, Gobernador civil de la provincia y con los vocales siguientes:

- Presidente de la Junta: Tomás Domínguez Ortiz.
- Comandante de Marina: Celestino Hernández (interino).
- Ingeniero Director: Francisco Montenegro.
- Administrador de la Aduana: Manuel Marcó (interino).
- Presidente de la Cámara de Comercio: Pedro Luis Casto.
- Representante consignatario de la Cámara: Guillermo Duclós.

Parece claro, en resumen de este apartado, que el mayor número de miembros provenía de la clase política: Antonio de Mora y Claros<sup>193</sup>, diputado a Cortes, del Partido

---

<sup>189</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-1-1923, libro 43.

<sup>190</sup> Abogado y político conservador durante la Restauración.

<sup>191</sup> Se carecía de representantes de los obreros del Puerto, de la Liga Marítima Española y de las grandes agrupaciones profesionales de la Marina Mercante, por no haber delegación autorizada en unos casos, y por no haberse llevado a cabo las designaciones oportunas en otros.

<sup>192</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-1-1923, libro 67.

<sup>193</sup> Sin lugar a duda, su intensa actividad política no le impidió desarrollar una carrera empresarial de enorme éxito. Y como destacado empresario en Huelva tenía varias fábricas, una de hielo, otra de electricidad y otra de gas, además de que corría a su cargo el abastecimiento de agua. MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 135. Aunque su padre y su hermano, Andrés de Mora Claros, intervinieron activamente en el negocio minero, su participación fue más modesta,

Conservador, que llegó a ostentar la presidencia de la Diputación Provincial y la alcaldía de Huelva, como ya hemos citado; Manuel de Mora Romero y Juan Quintero Báez<sup>194</sup>, fundadores del Partido Maurista; José Tejero y González de Vizcaíno, jefe liberal demócrata<sup>195</sup> -vicepresidente y presidente del Puerto de Huelva-; y como alcaldes de Huelva, José de la Corte Gutiérrez<sup>196</sup>, José Coto Mora<sup>197</sup>, Alfonso Lebourg y Horment, José Ruifernández de Toro, Francisco García Morales, Nicolás Vázquez de la Corte<sup>198</sup>, José Muñoz Pérez y otros. Pero, naturalmente, el grupo con pujanza económica de la Huelva del momento igualmente tuvo su participación en el Consejo de Administración del Puerto de Huelva, y así, destacaron algunas figuras como el abogado Rodrigo Orta Rebollo, su tío, Manuel Rebollo Orta<sup>199</sup> y su socio, el senador Juan Mateo Jiménez Toronjo, que ocupó la Presidencia en 1900; propietarios eran también Francisco García Morales, Antonio Resinas González-Breto, Fernando Rey Shuler o Pedro Luis Casto Ramírez, que llegó a ser presidente de la Comunidad de Labradores y de la Cámara de Comercio; y los presidentes José García León y Manuel Pérez de Guzmán y Lasarte, este último también industrial al abrir a las afueras de la ciudad de Huelva una fábrica de harinas<sup>200</sup>. Asimismo, se debe además resaltar la participación de representantes de las principales compañías mineras asentadas en Huelva. Así, encontramos los nombres de José M<sup>a</sup> Parejo Bécquer y José Sánchez-Mora y Estrada, representante y abogado en Huelva, respectivamente, de la *Compañía de Río Tinto*, Vicente Ferrer Ramírez Cruzado, representante de la *Compañía de Tharsis* y Manuel de Mora Romero, abogado y representante de la *Compañía de Saint Gobain*<sup>201</sup>. En definitiva, es fundamental la presencia de las compañías mineras, representadas por personajes que, a su vez, avalaban otras entidades acreditadas en Huelva porque éstas también estaban bajo el dominio de las compañías<sup>202</sup>. Obviamente, como se abundará después, 1901, con el aumento del

---

limitándose a los denuncios de algunas minas de manganeso y hierro con el paso al siglo XX y, frecuentemente, como representante de Juan Mateo Jiménez Toronjo. PÉREZ CEBADA, J.D.: *Op. cit.*

<sup>194</sup> También dueño de un almacén de carbón mineral, a la vez que poseía vapores de pesca. *Ibidem*, p. 136.

<sup>195</sup> Según se desprende de la obra de Peña Guerrero, sus inicios fueron en el Partido Conservador de la mano de Burgos y Mazo, llegando a ser parlamentario por el distrito de Valverde en 1907; pero con la designación de Sánchez Dalp como jefe del Partido abandonó sus filas.

<sup>196</sup> Alcalde del Partido Conservador de Huelva durante la Restauración.

<sup>197</sup> “El señor Coto es uno de los viejos liberales sin trampa ni cartón que en la provincia hay. Desde muy joven milita en las huestes de la democracia y todos sus desvelos han sido siempre para las aspiraciones más queridas del pueblo [...]”. En una entrevista habla de que fue alcalde dos veces, en 1902 y en 1905, y senador otras dos. Como obra destacada de su mandato en la Alcaldía refiere la Plaza de las Monjas. AGUIRRE LAZARENO, Balbino: *Op. cit.*, pp. 69-72.

<sup>198</sup> Abogado y diputado provincial corporativo en 1927. Asimismo, se conoce que fue presidente en 1911, fecha de fundación de la Juventud Conservadora de Huelva, y durante la Restauración concejal y alcalde liberal albista de Huelva.

<sup>199</sup> Tío y sobrino fueron miembros del Partido Conservador y con varios nombramientos en la segunda década del siglo XX: Manuel diputado a Cortes en 1914, 1916 y 1918 y senador en 1919 y 1921; por su parte, Rodrigo fue diputado provincial en 1915, vocal del Comité Provincial en 1917 y también diputado a Cortes en 1920. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, p. 105.

<sup>200</sup> En esta misma línea, nos gustaría mencionar otros comerciantes onubenses destacados que cubrían las filas del Consejo portuario y que son estudiados por Lourdes Miró en su obra, caso de Antonio Checa, Mascarós o Matías López.

<sup>201</sup> PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La élite del Puerto...”, pp. 117-118.

<sup>202</sup> Como ya se ha analizado en el capítulo primero, no podemos olvidar las relaciones de las

gravamen a la pirita, se convirtió en una fecha a subrayar para este avance en el terreno de la política del mundo de la minería; los objetivos fueron muy claros: mantener buenas relaciones con los órganos de gobierno y conseguir una reducción de impuestos<sup>203</sup>, a la vez que todos los beneficios posibles para sus empresas y la eliminación de posibles trabas. En pocas palabras, controlar la toma de decisiones en relación con sus negocios y, en ello, el Consejo de Administración del Puerto resultaba un puesto clave.

De todo lo mencionado, se desprende que había estrechos lazos que unían el Puerto de Huelva con las instituciones políticas de Huelva, tales como Ayuntamiento, Diputación... y, además, con los partidos políticos que destinaban allí a sus principales representantes. Asimismo, los organismos económicos de peso en la provincia también estaban en el Consejo de Administración: Cámara de Comercio, Consejo Provincial de Agricultura y Ganadería e Industria y Comercio, etc. Lógicamente, ven en la institución portuaria un puntal sobresaliente para su progreso. Por otra parte, debemos llamar la atención sobre diversos personajes que cambiaron de representación –a la vez que aparecieron, fueron sustituidos y volvieron a aparecer-. Claro ejemplo fue Claudio Saavedra -representó al Consejo de Agricultura y a la Diputación y llegó a ser presidente- y Fernando Suárez, que ya estudiamos en líneas superiores; en los casos de José García López, Rafael López Hernández y Antonio García Ramos se puede afirmar que tuvieron una dilatada carrera como vocales en la institución; pero también otros que surgieron en el siglo XX, tales como Antonio de Mora Claros y Manuel Pérez de Guzmán. Ciertamente, actuaron en nombre de entidades fundamentales en Huelva, a la vez que se distinguieron por sus propias cualidades y valores en la sociedad, por lo que aunque cambiaran de lugar siempre estaban. A veces eran clanes familiares<sup>204</sup> como los Duclós, pues tras ocupar Carlos la vocalía del Puerto hasta finales del XIX, se asistió a la etapa en la que tomó las riendas Guillermo Duclós; el mismo modelo de sucesión familiar fue el de José Tejero Hidalgo y José Tejero y González de Vizcaíno, padre e hijo. De ambos clanes se suministró el Consejo del Puerto para nombrar a sus presidentes y vicepresidentes. En general, todos estos personajes que se apoyaban en los organismos más influyentes de la ciudad y los organismos, a su vez, en ellos, buscaban un control político y administrativo con su presencia, que desembocó en un desarrollo económico de la provincia y, por lo cual, en sus propios intereses y negocios.

A continuación, abundaremos en el tema del fuerte poder económico de los miembros del Consejo de Administración portuario, al que ya hemos reseñado en el apartado anterior en relación a la “lista anual de los mayores contribuyentes que tienen derecho a tomar parte en la elección de compromisarios para el nombramiento de

---

compañías mineras en la política provincial, sobre todo en el caso de *Rio Tinto*. Para ello son muy interesantes los estudios que M<sup>a</sup> Antonia Peña lleva a cabo en su obra. PEÑA GUERRO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político*. De la misma autora: “Caciquismo y poder empresarial...”.

<sup>203</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Huelva se abre al mundo...”, pp. 135-136.

<sup>204</sup> Sobre la importancia de las relaciones familiares, no sólo en la constitución del patrimonio sino en lo referente a su gestión, dedica algunas páginas Peña Guerrero en sus investigaciones. El entramado familiar, en su opinión, constituía “uno de los más sólidos pilares sobre los que se apoyaba la notabilidad caciquil”. En este sentido, el complejo mundo de la familia era primordial para encauzar y reproducir el poder, organizar internamente la sociedad y crear instancias de relación entre los ciudadanos y entre éstos y el Estado. PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político...*, pp. 72 y ss.



senadores”<sup>205</sup>. El análisis que hemos llevado a cabo con esta importante fuente documental nos confirma, nuevamente, que los hombres más adinerados de la ciudad eran los que ocupaban los cargos del gobierno portuario. Aparecen nuevos nombres con la fase que comienza y continúan algunos ya estudiados en los últimos años del siglo XIX. Concretamente nos detendremos en el año 1907, que incluía, además de los mayores contribuyentes, la cantidad de la contribución, lo que nos permite ahondar aún más en el nivel adquisitivo de cada persona en cuestión. Sobresalía con gran diferencia Claudio Saavedra Martínez, con una contribución de más de 8.700 pesetas al año, que ya lo vimos de los primeros en el período anterior; Francisco García Morales es el siguiente –nuevo en esta etapa-, con unas 3.300 pesetas, le seguían Antonio García Ramos, José Vázquez Quintero, Francisco Jiménez y Jiménez y Matías López Oller, que aportaban más de 2.500 pesetas de contribución. En 1922 había nuevos nombres al principio de la relación de mayores contribuyentes: José Coto Mora, Antonio Oliveira Domínguez, Juan García Orta, Anastasio Barrero de las Heras, José Ruifernández de Toro, Antonio Checa Núñez, Francisco García Morales, Manuel Rebollo Orta, Fernando Rey Shuler, Salvador Vázquez de Zafra y Guillermo Duclós López. Por otra parte, resulta curioso, y por ello lo reseñamos, que no fueron estos personajes los que luego ocuparon los cargos más destacados en la Presidencia y Vicepresidencia en esta etapa, salvo pocas excepciones como la de Salvador Vázquez de Zafra -presidente y vicepresidente- y Fernando Rey Shuler y Antonio García Ramos -ambos vicepresidentes-.

Para terminar el balance de este epígrafe, refiriéndonos a la temática legislativa diremos que el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 11 de enero de 1901 se erigió en la segunda norma que reguló, con carácter general, el régimen de las Juntas de Obras y Servicios de Puertos y su objetivo fue claro, aliviar el acusado carácter centralista del anterior Reglamento de 1898. También cabe distinguir de este nuevo reglamento el que la figura del presidente, hasta entonces el gobernador civil, se debía elegir entre los vocales que componían la Junta. No obstante, al final, a pesar de que este nuevo Reglamento supuso un cambio significativo con respecto a la dependencia del poder central del anterior, no consiguió un equilibrio entre las entidades implicadas en los servicios, por lo que no acabó con los conflictos existentes. Del mismo modo, a partir de 1903, con el siguiente Reglamento, se produjo una innovación sustancial en la distribución del Consejo de Administración del Puerto de Huelva -el cual hasta ese momento se había reunido en sesiones únicamente plenarios, puesto que no había comisiones auxiliares que trataran los puntos más comunes y generales-, que consistió en la creación de una Comisión Ejecutiva, que alivió al pleno de gran cantidad de tareas. Salió a escena por primera vez en octubre de 1903 y se reunía con más asiduidad que el pleno, en el que sólo se debatían los asuntos de mayor importancia y trascendencia. Finalmente, la Comisión Ejecutiva dio paso a una Comisión Permanente a partir de 1922, año en que se aprobó otro Reglamento general en el que se constató, claramente, una evolución hacia una mayor representación de los organismos onubenses en el Consejo de Administración del Puerto, lo cual demostraba que la institución portuaria cada vez iba cobrando mayor importancia. Con respecto a los trabajadores, una novedad muy significativa con el Reglamento de 1903: la incorporación de un vocal representante de las asociaciones de obreros en las Juntas de Puertos de capitales de provincia en las que existieran.

---

<sup>205</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Huelva*, 5-1-1907, 4-1-1915 y 2-1-1922.

#### IV. CON EL CAMBIO POLÍTICO, UN NUEVO ORDEN PORTUARIO

La etapa de la Dictadura de Primo de Rivera si en algo destacó fue en el avance de las obras públicas. Los puertos no constituyeron una excepción y la legislación al respecto coadyuvó a una mejor organización que, en las páginas siguientes, se analizará para entender con más claridad los entresijos políticos, económicos y sociales de los años veinte del siglo pasado. Así, las normas más diferenciadas resultaron la creación de la Junta Central de Puertos por Real Decreto Ley de 30 de abril de 1926, la Ley y el Reglamento de Puertos de 19 de enero de 1928 y los Reglamentos generales para la organización y régimen de las Juntas de Obras y de las Comisiones Administrativas de Puertos de 1923 y 1928.

Fueron muchos los personajes poderosos del momento que prestaron sus conocimientos e influencias al crecimiento del Puerto –abogados, políticos, comerciantes...-. Un gran movimiento se va produjo en los cargos para adaptarse a la nueva situación política, y lo estudiaremos al detalle. Las instituciones más notables de Huelva estuvieron representadas en el Consejo de Administración del Puerto de Huelva y las decisiones de sus miembros favorecieron el que la ciudad se encaminara a un progreso que aún tardó en llegar.

En efecto, el desarrollo legislativo del nuevo régimen comenzó de manera inmediata, y prueba de ello fue el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras y de las Comisiones Administrativas de Puertos, aprobado por Real Decreto de 11 de octubre de 1923, basado en las objeciones de las Cámaras de Comercio, Juntas de Obras de Puertos e ingenieros jefes de las respectivas provincias marítimas al Reglamento anterior<sup>206</sup>. Precisamente, este Reglamento definió a las Juntas de Obras de Puertos como delegaciones de la Administración General del Estado tuteladas por el Ministerio de Fomento, que administraban e invertían los fondos propios y provenientes de subvenciones, junto con la ejecución de las obras y trabajos de los puertos de interés general a cargo del Estado, elegidos por el Gobierno para implantar impuestos especiales en las respectivas ciudades, aplicándolos exclusivamente en las obras y servicios del puerto –realmente, estas atribuciones existían desde el Reglamento de 1898-. Siguiendo a Acero Iglesias<sup>207</sup>, presentamos unas interesantes novedades destacables en el Reglamento aludido, con respecto al de 1903, pues el de 1922 lo pasa por alto –a pesar de que adelantó parte de la normativa que después apareció en 1923-, quizás por el poco tiempo que rigió:

1.- La distinción entre Juntas de Puertos de capitales de provincia, algunos puertos preponderantes y las Juntas de las localidades que no eran capitales de provincia, excluyéndose las Juntas de Obras de Puertos que estuvieran organizadas de manera especial.

2.- Se mantuvo el carácter electivo de los cargos de presidente<sup>208</sup>, vicepresidente y vocal interventor, designados por la propia Junta por medio de votación secreta. La innovación estuvo, con respecto al Reglamento de 1903, en lo referente a que el presidente o vicepresidente debía ser el presidente de la Cámara de Comercio.

3.- La Comisión Ejecutiva, establecida en el Reglamento de 1903, se sustituyó por una

---

<sup>206</sup> *Gaceta de Madrid*, 16-10-1923.

<sup>207</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, pp. 69-71.

<sup>208</sup> El Gobernador civil continuó como presidente nato, pudiendo convocar, asistir y presidir las sesiones de la Junta, con voz y voto, igual que en la Comisión Permanente.

Comisión Permanente<sup>209</sup>, ya recogida y desarrollada, como se advirtió en el apartado anterior, por el Reglamento de 1922, con funciones análogas, aunque más específicas, y de gestión, despuntando: organización del servicio económico-administrativo, designación del depositario-pagador, propuesta de nombramiento del secretario-contador y del resto de personal de la Junta, redacción del presupuesto y preparación de los asuntos que se hubieran de presentar a la Junta en pleno.

4.- Las facultades económicas de la Comisión se normalizaron ampliamente, desde la celebración de subastas y concursos relativos a la ejecución de obras y adquisición de materiales y máquinas hasta la intervención en la recaudación, en los arbitrios generales de carga y descarga y en el sistema de aprovechamiento de los terrenos ganados al mar.

5.- La custodia y movimiento de fondos de las Juntas se regularon detalladamente, creándose un nuevo órgano delegado de esta Comisión, la Comisión Inspectora de Recaudación<sup>210</sup>.

En relación con las Comisiones Administrativas de Puertos, las normas eran muy escuetas, pero denotaban, claramente, una simplificación de la estructura administrativa. Por otra parte, las nuevas atribuciones de la Junta de Obras en pleno con respecto a los vocales, a raíz de este Reglamento, implicaban aprobar, previo informe de la Comisión Permanente, la nominación de los vocales electivos y designar al presidente, vicepresidente, vocal interventor y suplente del mismo. Este último aparecía en escena por primera vez a partir de este nuevo precepto, como se recogía en el artículo 8º. Otra materia que hallamos en su articulado consistía en la dependencia directa de las Juntas de la Dirección General de Obras Públicas, lo cual no había cambiado desde el primer Reglamento ya comentado de 1898.

Otras variaciones, además de las globales ya mencionadas, se referían a la organización del Consejo de Administración: en el pleno apareció en escena un nuevo vocal nato, el presidente de la Cámara Minera, mientras que dejó de participar en las sesiones el ingeniero de la División de Ferrocarriles, encargado de las líneas que afluían al puerto. Por otra parte, los vocales de la Junta no podían delegar sus funciones, ni ser sustituidos por otros representantes de las entidades que los hubieran designado, a excepción del comandante de Marina, el ingeniero director, el administrador de la Aduana y el director de Sanidad. Ahora bien, la mitad de los vocales electivos nominados por sorteo debían cesar a los dos años de constituirse la Junta para ser sustituidos por otros que ostentaran la misma representación. Las renovaciones sucesivas eran cada dos años, finalizando en cada una los vocales que hubieran desempeñado sus puestos durante cuatro anualidades. En cuanto a la Comisión Permanente, prácticamente coincidían los vocales con los que mencionaba el Reglamento de 1922, a excepción del presidente y del vocal de la Cámara de Comercio, que ya no pertenecían a esta Comisión<sup>211</sup>. Asimismo, aparecían cargos nuevos como el de vicepresidente, vocal interventor y médico director de Sanidad marítima; este último en asuntos de su especialidad.

Con respecto al nuevo Reglamento, la Cámara de Comercio se pronunció en un

<sup>209</sup> Por Real Orden de 7 de enero de 1924 se reguló su composición, ratificada por Real Decreto de 20 de diciembre de 1924.

<sup>210</sup> Ya en el Reglamento de 1922 se ha estudiado, aunque con la denominación de Comisión Inspectora de Arbitrios.

<sup>211</sup> Salvo excepciones. Claramente, hubo una disminución de la representación de la Cámara de Comercio en la Comisión Permanente.

informe que redactó a principios de diciembre de 1923. Argumentaba que, según el Reglamento en vigor, con carácter provisional, eran cuatro los vocales de la Cámara en la Junta, además del presidente, vocal nato. Por consiguiente, la representación mercantil de carácter electivo quedaba reducida a la mitad para dar entrada a los agentes mineros, agrícolas e industriales, según la característica especial del puerto de que se tratara. La Cámara de Comercio opinaba que esto perjudicaba injustificadamente los intereses que ostentaba. Asimismo, consideraba que era excesivo el número de vocales natos, pues la mayoría “desconocen los problemas de los puertos, sus necesidades en relación con la vida mercantil de la región o de la localidad [...]”<sup>212</sup>.



Fotografía 3.8.- Tomás Domínguez Ortiz (A.D.P.H.).

Concretamente, el 1 diciembre de 1923<sup>213</sup> se conocía el resultado de las primeras elecciones tras el golpe de estado de Primo de Rivera, que se presidieron por el recién nombrado coronel gobernador de la provincia, José Andrade Chinchilla<sup>214</sup>. El Consejo de Administración en pleno quedó conformado con los siguientes vocales<sup>215</sup>:

- Presidente: Tomás Domínguez Ortiz (Representante de la Cámara de Comercio).
- Vicepresidente (presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación): Pedro Luis Casto Ramírez.

<sup>212</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1922-23...*, pp. 45-46, leg. 32.

<sup>213</sup> Este mismo día, la Cámara de Comercio hizo sus designaciones que recayeron en Emilio Cano Rincón, que ostentaba la representación de la *Compañía de Tharsis*, José Sánchez Mora, la de *Río Tinto* y Anastasio Barrero de las Heras, por los conceptos, respectivamente, de consignatario, industrial y comerciante. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-12-1923, libro 43.

<sup>214</sup> Exgobernador militar de la misma, se nombró el 12 de abril de 1924. *Gaceta de Madrid*, 13-4-1924.

<sup>215</sup> En el apéndice, igual que ha ocurrido con las etapas anteriores, se recoge una relación con los movimientos de los vocales de las instituciones más destacadas en la Huelva de la Dictadura.

- Vocal interventor (presidente de la Cámara Minera): Guillermo Duclós López<sup>216</sup>.
- Vocal interventor suplente (Representante de la Cámara de Comercio): Anastasio Barrero de las Heras<sup>217</sup>.
- Comandante de Marina: Amando Pontes Ávila.
- Ingeniero director: Francisco Montenegro y Calle.
- Delegado de Hacienda: Félix Bascarán.
- Abogado del Estado jefe: Fernando de la Prada.
- Director de Sanidad marítima: Aurelio Ferrán Loainaz.
- Alcalde presidente: Juan Gutiérrez Garrido.
- Representante de la Asociación de Agricultores, Mineros o Industriales: Emilio Cano Rincón.

Por otra parte, el presidente del Pósito de Pescadores tenía derecho a formar parte de la Junta como vocal<sup>218</sup>, así como un obrero nombrado por la Junta Local de Reformas Sociales, designándose para este último puesto a Tomás Álvarez Ponce. El resto de cargos se ocupó en los últimos días del año. También, en la misma fecha que el pleno, quedó constituida la Comisión Permanente, en base a los artículos 15º y 80º del Reglamento en vigor:

- Presidente de la Junta: Tomás Domínguez Ortiz.
- Vicepresidente: Pedro Luis Casto Ramírez.
- Vocal interventor: Guillermo Duclós López.
- Vocal naviero de la Cámara de Comercio: Emilio Cano Rincón.
- Comandante de Marina: Amando Pontes Ávila.
- Administrador de la Aduana: Luis Sitges y Grifoll.
- Ingeniero director: Francisco Montenegro y Calle.

Posteriormente, por Real Orden de 7 de enero de 1924 hubo cambios en su composición tras la petición del presidente de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Vigo de que en la Comisión Permanente de las Juntas de Puertos hubiera un vocal, en representación de las Cámaras de Comercio, en concepto expresamente de naviero -ya en el antiguo Reglamento de las Juntas de Obras de 1922 existía dicha representación- A consecuencia, se aclaró el párrafo segundo del artículo 13º del Reglamento de 1923 en los siguientes términos: “Formará también parte de la Comisión Permanente un Vocal, elegido por la Junta, de los cuatro de la Cámara de Comercio de la clase de Navieros o Armadores, si a dicha clase no pertenecieran el Presidente, Vicepresidente o Vocal-Interventor”. Meses después, la Real Orden de 13 de noviembre recogía que los médicos directores de Sanidad marítima fueran vocales de la Comisión Permanente con todos los derechos, y no sólo con voz y voto para los asuntos de su especialidad<sup>219</sup>.

<sup>216</sup> Su familia se enriqueció armando barcos pesqueros y él fue, además, miembro de la Asociación de Mineros y representante oficial de la *Compañía Anónima de Buitrón*.

<sup>217</sup> El primero de la historia de la Junta.

<sup>218</sup> Por Real Orden de 24 de agosto de 1923, según el pleno del Consejo, y en la sesión de 29 de diciembre de 1923 tomó posesión Francisco Sánchez Perdigones.

<sup>219</sup> *Gaceta de Madrid*, 7 y 23-12-1924. Realmente, ya este tema había sido adelantado por la Real Orden de 16 de agosto de 1909. Anteriormente, a raíz del Reglamento de 11 de enero de 1901, como se ha estudiado, los médicos directores de Sanidad marítima debían asistir a las sesiones como vocales, pero sólo con voz y voto en los asuntos de su incumbencia y cuando las Juntas de Puertos se dedicaran a temas de higiene y sanidad.



En poco tiempo se completaron los vocales del Consejo, a la vez que muchos cargos se sustituyeron<sup>220</sup>. Ya en junio de 1924, hallamos que Tomás Domínguez Ortiz presentó su dimisión y Félix Bascarán había fallecido, asistiendo por primera vez Félix Andolz, Antonio Oliveira Domínguez y José María Jiménez Molina, que presidían, respectivamente, la Diputación Provincial, el Consejo Provincial de Fomento y la Cámara Agrícola Provincial. Por estas mismas fechas, se conoció que por Real Orden de 20 de julio de 1923 se habían designado los puertos que tenían características especiales de tráfico y las asociaciones cuyos presidentes tenían derecho a formar parte de la Juntas de Obras; concretamente, el Puerto de Huelva había sido seleccionado y, como asociación, la de Mineros Exportadores por los muelles, cuyo presidente era Manuel de Mora Romero, nuevo vocal del Consejo. Por otra parte, al cumplir el tiempo reglamentario como representante de la Cámara de Comercio, Anastasio Barrero de las Heras y José Sánchez Mora se reeligieron hasta el trienio que venció el 31 de marzo de 1927; el primero como comerciante y el segundo como industrial.



**Fotografía 3.9.- Guillermo García García (A.D.P.H.).**

En este contexto, Tomás Domínguez Ortiz presentó su renuncia al cargo, alegando ocupaciones particulares y delicado estado de salud, pero no se admitió su dimisión. Se hizo un balance de sus gestiones al frente de la Junta, y se reconoció que había ingresado en el organismo coincidiendo con una difícil circunstancia económica por la deuda que se tenía de más de tres millones, contando con escasos ingresos y, a veces, con temor a no poder pagar a los obreros. El presidente realizó gestiones desde los ministerios al Palacio Real, Banco de España y particulares para negociar la emisión de un empréstito que salvase el penoso estado de la Junta. Obtuvo del Banco Hispanoamericano la apertura de una cuenta de crédito en términos muy beneficiosos, que liquidada a los tres años fue poco gravada en intereses. La formulación de las tarifas vigentes en estos años, por su

<sup>220</sup> El cambio político trajo consigo un movimiento de vocales en el Consejo de Administración, en pleno. Para un estudio detallado de los personajes político que desfilaron en estos años de la Dictadura, véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 68 y ss.

intervención personal, se consiguió sin protestas ni reclamaciones, iniciándose así el período de prosperidad económica existente en el momento. Asimismo, a todo lo mencionado había que sumar sus trámites en la aprobación del proyecto reformado de los muelles definitivos. El Consejo coincidía en que el Puerto se encontraba en esta fecha en tan buena situación económica, gracias, en gran medida, a su intervención: habían sido pagadas todas las deudas y en Caja había más de 2.000.000 de pesetas, mientras que los ingresos en 1923 ascendieron a 4.288.000 pesetas y el tráfico en el mismo año a 2.158.000 toneladas<sup>221</sup>.

En septiembre de 1924, Tomás Domínguez agradeció el apoyo del Consejo y desistió de dimitir y, a finales del mismo año, se cumplió el plazo de los dos años de la elección de cargos del Consejo de Administración y se procedió a una nueva votación, con el resultado de la reelección de los mismos representantes que constaban desde finales de 1923<sup>222</sup>. Ya en noviembre de 1925, Ramón Pardo Muñiz y Manuel Fernández Balbuena, este último director de la *Compañía de Minas de Cobre de San Platón*, sita en el término de Almonaster, representaron a la Asociación de Mineros Exportadores y la Cámara de Comercio, respectivamente<sup>223</sup>. Un año después, por Real Decreto de 6 de febrero de 1926, se modificó el artículo 8º del Reglamento de las Juntas de 11 de octubre de 1923, suprimiéndose el segundo párrafo, que disponía que el presidente de la Cámara de Comercio si no se elegía presidente de la Junta desempeñaría el cargo de vicepresidente<sup>224</sup>.

En otro orden de cosas, la reforma administrativa iniciada por el Real Decreto de 18 de septiembre de 1922 finalizó al crearse la Junta Central de Puertos, por Decreto Ley de 30 de abril de 1926. Dos meses después, por Real Orden de 21 de junio, las corporaciones y entidades que debían tener representación en la mencionada Junta designaron a sus representantes; y justamente, por las Juntas de Obras de Puertos de la zona Sur, Juan José Alonso Jiménez representó en Madrid a la Junta de Obras del Puerto de Huelva<sup>225</sup>. En verdad, la normativa de creación de la Junta Central, respetando la autonomía financiera de gestión de las Juntas de Obras de Puertos, respondía al espíritu racionalizador del sistema establecido para la administración de los puertos, precisamente cuando su tráfico, el total español, se elevaba a 35 millones de toneladas. Con ello, el legislador buscaba tener en la mano un arma que le ayudara a distribuir, con lógica, los recursos estatales.

Ahora bien, una problemática clara radicaba en la gran cantidad de puertos declarados de interés nacional<sup>226</sup>, cuya rentabilidad no estaba clara. El nuevo Gobierno, partidario de la inversión en obras públicas, no poseía unos recursos infinitos, por lo que tenía que distribuir el capital para que rindiera en los puertos estratégicos, los más productivos, y no se dilapidara el erario público. El propósito consistía en habilitar un número de puertos

<sup>221</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-6-1924, libro 43.

<sup>222</sup> También se informó de que el señor Ortiz continuaba desempeñando su puesto en la Comisión de Montepío.

<sup>223</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-12-1925, libro 70.

<sup>224</sup> *Gaceta de Madrid*, 10-2-1926.

<sup>225</sup> *Gaceta de Madrid*, 30-6-1926.

<sup>226</sup> El número total de puertos de interés general ascendía a 138 y, de éstos, sólo 24 los administraban las Juntas de Obras y 7 las Comisiones Administrativas. ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, p. 71.

considerados trascendentales para los intereses nacionales, dentro de la planificación portuaria desarrollada. En resumen, la Junta Central se dispuso a planificar el sistema portuario para que los puertos resultaran rentables, por el bien común. Para ello, reguló todo lo referente a puertos: reorganizó su clasificación, otorgándoles recursos según la categoría de cada uno<sup>227</sup>. Se trataba de un organismo que estaba en relación directa con la Dirección General de Obras Públicas y tenía como atribuciones, además de las globales, otras en temas electivos, económicos, administrativos...:

- Dictaminar los planes de obras y servicios de puertos, previamente informados por el director de Obras<sup>228</sup>.
- Informar sobre los expedientes de revisión de tarifas de todos los puertos.
- Analizar la conveniencia de conversión de los empréstitos de las Juntas de Obras de Puertos
- Estudiar y proponer las reformas necesarias en el sistema portuario
- Reforzar la autonomía de gestión de las Juntas<sup>229</sup>.

Un paso más en la organización portuaria se efectuó a través de la Real Orden de 4 de agosto del mismo año 1926, que declaró una serie de puertos de refugio para embarcaciones pesqueras; asimismo, se consignaron también los de interés general que habían de servir para refugio -concretamente en Huelva, Isla Cristina-<sup>230</sup>. Posteriormente, por Real Decreto Ley de 22 de octubre de 1926, quedó aprobado el Reglamento para la organización y régimen de la Junta Central de Puertos, que no tenía más modificaciones en relación con el Real Decreto de creación de la Junta que el de ampliar el número de organismos que en ésta habían de tener representación.

Volviendo a los vocales, a finales de 1926, Juan Mascarós Villalonga, presidente de la Diputación Provincial, se nombró vocal de la Junta<sup>231</sup>. Por otra parte, los nuevos miembros por la Cámara fueron Ángel Romero Valera y Antonio Zalvide Candina, este último socio gerente director y administrador de Aldamiz, Corte y Zalvide. Así, a primeros de diciembre de 1927, se organizan nuevas elecciones, y los cargos en el pleno fueron los siguientes<sup>232</sup>:

- Presidente (Representante de la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación): Tomás Domínguez Ortiz.
- Vicepresidente (presidente de la Cámara de Comercio...): Pedro Luis Casto.
- Vocal interventor (presidente de la Cámara Minera): Guillermo Duclós López.
- Vocal interventor suplente: José María Jiménez Molina.
- Comandante de Marina: Juan de Flores.
- Abogado del Estado jefe: Fernando de la Prada.

<sup>227</sup> ZAPATA TINAJERO, Amalia: *La reconversión ...*, pp. 80-81 y *Gaceta de Madrid*, 1-5-1926.

<sup>228</sup> Se encargaba de distribuir los créditos disponibles, según el Plan general de Obras Públicas.

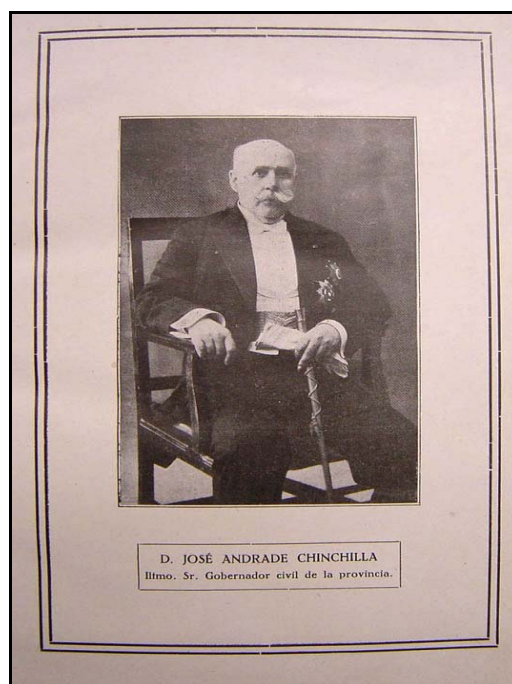
<sup>229</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, p. 333.

<sup>230</sup> Visto el informe de la Comisión integrada por representantes de los Ministerios de Fomento y Marina, encargada de la revisión del Plan de puertos de refugios para embarcaciones pesqueras, y aprobada su propuesta por el Ministerio de Marina. *Gaceta de Madrid*, 17-8-1926.

<sup>231</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 24-12-1926, libro 43.

<sup>232</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-12-1927, libro 43.

- Presidente del Consejo Provincial de Fomento: Antonio Oliveira.
- Representante de la Asociación de Mineros: Manuel Fernández Balbuena.
- Delegado de Hacienda: Luis Salcedo.
- Ingeniero director: Francisco Montenegro y Calle.
- Representantes de la Cámara de Comercio: Emilio Cano Rincón<sup>233</sup>, Antonio Zalvide Candina<sup>234</sup> y Ángel Romero Valera<sup>235</sup>.



**Fotografía 3.10.- José Andrade Chinchilla (A.D.P.H.).**

Avanzado el período dictatorial, por Real Decreto Ley de 19 de enero de 1928 se aprobó la nueva Ley de Puertos<sup>236</sup> que, según entresacamos de su preámbulo, implicaba una revisión “más de detalle que de concepto” de la Ley anterior de 1880, en un intento de actualizarla. A pesar de la promulgación de la Ley de Puertos de 1928, la de 1880 siguió considerándose vigente<sup>237</sup>, prácticamente, hasta la promulgación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ya que en la revisión de la obra legislativa de la Dictadura Franquista no se declaró subsistente dicho Decreto Ley y, por tanto, quedó reducido al rango de precepto meramente reglamentario<sup>238</sup>.

<sup>233</sup> Junto con Tomás Domínguez Ortiz representaba a la Junta como naviero.

<sup>234</sup> Sustituyó a José Sánchez Mora. Formaba parte de la Sección de Comercio y era uno de los socios gerentes de la entidad mercantil establecida en la capital onubense dedicada al negocio de importación de carbones bajo la razón social *Aldamiz, Corte y Zalvide Hermanos*.

<sup>235</sup> Terminado su mandato en la Junta el día 30 de noviembre se reeligió. Miembro también de la Cámara de Comercio y socio gerente de la sociedad mercantil *Romero y Compañía*, encargada del negocio de coloniales y cereales al por mayor.

<sup>236</sup> *Gaceta de Madrid*, 21-1-1928.

<sup>237</sup> En general, la Ley de 1928 recogía, íntegramente, muchos artículos de la anterior. Sobre las modificaciones más importantes, véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 56-58.

<sup>238</sup> Igualmente, la Ley de Patrimonio del Estado de 15 de abril de 1964 dio por vigente la Ley de 1880 al derogar algunos de sus artículos, así como el Decreto de 23 de diciembre de 1964, aunque

Uno de los aspectos que más interesaba en estos años consistía en la agilización de la gestión, como lo prueba, por ejemplo, un artículo de la ley mencionada de gran trascendencia en las concesiones como fue el 55.7º, que se correspondía con el artículo 58º de la Ley de Puertos de 1880, aunque añadiendo un punto en el que se disponía:

“Que si transcurrido el plazo señalado en la concesión para el comienzo de las obras, no se hubieran empezado éstas, ni solicitado prórroga por el concesionario, se considerará, desde luego, y sin más trámite, anulada la concesión; quedando a favor del Estado la fianza depositada”<sup>239</sup>.

Asimismo, La Junta Central de Puertos, con su intervención fiscalizadora, se encargó de preparar un nuevo Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos de 1928, con los mismos principios que habían servido de base a la redacción de la Ley. Se aprobó por Real Decreto de 19 de enero de 1928<sup>240</sup> y modificaba algunos aspectos organizativos de los puertos, pero, en general, los cambios que se produjeron en la cuestión legislativa no se pueden tachar de radicales, sino sólo de reformas de algunos puntos parciales y concretos de esta amplia temática<sup>241</sup>. De la misma fecha que la Ley y el Reglamento de Puertos era el nuevo Reglamento para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios y de las Comisiones Administrativas de Puertos<sup>242</sup>, redactado por la Junta Central de Puertos. Pretendía unificar la labor de las Juntas, aunque respetando su autonomía económica; además, perseguía la eficacia y economía en la gestión. A continuación, se resumen las materias más significativas, muchas ya recogidas anteriormente por la legislación portuaria.

El capítulo 1º trataba el objeto y organización de las Juntas y las definía como delegaciones de la Administración General del Estado que, con dependencia directa de la Dirección General de Obras Públicas, tenían como misión, bajo la vigilancia e inspección del Ministerio de Fomento, administrar e intervenir los fondos, ejecutar las obras nuevas, de reparación y de conservación y explotar los puertos de interés general a cargo del Estado. Las Juntas que no se organizaran por disposición especial estarían conformadas por vocales natos y vocales electivos, y en cada una habría un presidente, un vicepresidente, un vocal interventor y un suplente, elegidos por votación secreta cada dos años; los vocales electivos lo serían durante cuatro años, aunque el cincuenta por ciento se renovarían a los dos años por sorteo. A su vez, las Juntas funcionarían mediante Comisiones Permanentes –que ya las hemos apuntado en el apartado anterior-, de las que formarían parte, a raíz de este texto normativo: el comandante de Marina, el administrador de la Aduana, el director de Sanidad marítima, el ingeniero director del puerto, que lo sería de la Junta, el secretario y cuatro vocales electivos -uno al menos representando a la Cámara de Comercio-; entre ellos, se designaría al presidente, vicepresidente, vocal interventor y su suplente. Asimismo, el Gobernador Civil sería el jefe de todos los

---

en disposiciones posteriores a 1931 se hacía referencia algunas veces, como en vigor, al Decreto Ley de 1928.

<sup>239</sup> *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1928*. Madrid, 1928, pp. 170-176.

<sup>240</sup> *Gaceta de Madrid*, 21-1-1928.

<sup>241</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, pp. 152-153.

<sup>242</sup> Se aprobó por Real Decreto de 19 de enero de 1928. Junto con la nueva Ley de Puertos y su Reglamento conformó el entramado jurídico básico del sistema portuario hasta la publicación de la Ley 27/1968, de 20 de junio, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.



servicios del Ministerio de Fomento y la inspección de obras y servicios correspondería al inspector regional del Consejo de Obras Públicas, mientras la inspección administrativa quedaba en manos de la Sección de Puertos y la Junta Central. Por su parte, el capítulo 2º recogía las atribuciones y deberes de las Juntas de Obras en pleno:

- Examinar y aprobar el envío a la Dirección General de Obras Públicas del plan económico de cada año.
- Comunicar el plan de obras y servicios y el presupuesto de conservación y explotación del puerto, redactados por el ingeniero director.
- Analizar y remitir a la Dirección General de Obras Públicas, con su informe, la liquidación anual.
- Informar de los aspectos económicos-administrativos de los anteproyectos y planes de proyectos de más de 500.000 pesetas, no ajustados a lo aprobado.
- Proponer modificaciones de arbitrios e impuestos ajenos a los servicios de explotación y la emisión de empréstitos.
- Sugerir aprovechamientos de terrenos ganados al mar.

Desde los capítulos 3º al 7º se precisaban las atribuciones y deberes del presidente<sup>243</sup>, vicepresidente, vocal interventor y secretario contador, así como de la Junta, de la Comisión Permanente y de la organización de sus sesiones. El capítulo 8º controlaba el funcionamiento de la Comisión Inspector de Recaudación, dependiente de la Comisión Permanente; y el capítulo 9º la suspensión de las Juntas de Obras en pleno y de la Comisión Permanente. El capítulo 10º, por su parte, recogía la custodia y movimiento de los fondos administrados por las Juntas de Obras y el capítulo 11º relacionaba las atribuciones y deberes del ingeniero director del puerto que eran, entre otras, formular y remitir a la Comisión Permanente los planes de obras, redactar anteproyectos, dirigir y administrar las obras y servicios, nombrar y separar al personal, preparar y redactar las tarifas de servicios de explotación y el Reglamento de los servicios de policía del puerto para la Comisión Permanente, proponer lo necesario para la navegación y tráfico del puerto... Finalmente, el capítulo 12º se refería a las Comisiones Administrativas de Puertos, régimen especial análogo al de las Juntas de Obras de Puertos, válidas si los ingresos anuales del puerto eran inferiores a 100.000 pesetas, como se reseñó en las líneas superiores, y el Gobierno lo consideraba necesario<sup>244</sup>.

Por otra parte, incidimos en la novedad de que el representante de los obreros se eligiera, en vez de por el Instituto de Reformas Sociales, por el Consejo de Trabajo, según Real Decreto de 2 de junio de 1924<sup>245</sup>. Igualmente, se modificaron las condiciones del secretario contador como miembro de la Junta y de la Comisión Permanente, puesto que a partir de entonces se le permitió hablar en las sesiones, suprimiéndose el silencio impuesto por el Reglamento de 1901. También destacó la potenciación de la Comisión Permanente, cuyas competencias fueron reguladas exhaustivamente, extendiéndose a todos los aspectos de la actuación administrativa de la entidad, quedando reservados al pleno de la Junta sólo los puntos de más trascendencia, tales como dar su anuencia en la designación de los vocales electivos, la elección de sus cargos, la aprobación del plan

<sup>243</sup> Tampoco conviene olvidar que los presidentes de las Juntas, en los asuntos relacionados con las mismas, tenían el mismo tratamiento y consideración que los jefes de Administración en el servicio del Estado.

<sup>244</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, p. 335.

<sup>245</sup> El Decreto orgánico de este Consejo databa del día 19 del mismo mes y año.

económico de la Junta, la remisión de la liquidación anual de este plan a la Dirección General de Puertos, etc. Asimismo, las sesiones de la Junta a partir del nuevo Reglamento fueron dos anuales en pleno y las de la Comisión mensuales. De todo se deduce, el intento por parte del legislador de convertir a la Comisión en el órgano responsable de la administración portuaria, pues al ser más reducido en el número de miembros que el pleno se confiaba en que desempeñaría su cometido con más agilidad y eficacia<sup>246</sup>.

En efecto, a raíz del nuevo Reglamento se procedió a una reorganización parcial del Consejo, pues la Corporación no había dejado ni un instante de estar constituida con la mayoría de los vocales natos, tratándose sólo la posesión de los electivos y la designación de vocales y cargos para la Comisión Permanente. Mientras, la Asociación de Mineros Exportadores por los muelles públicos de Huelva ya tenía nombrado nuevamente como vocal representante de la Junta a Manuel Fernández Balbuena y la Delegación del Consejo del Trabajo nominó a José Molino Zamudio como vocal electivo en representación de los obreros del Puerto<sup>247</sup>. Por otra parte, Francisco Sánchez Perdigones fue presidente del Pósito de Pescadores, Luis Losada, alcalde de Huelva y la Cámara de Comercio ratificó los mandatos de Tomás Domínguez, Emilio Cano, Antonio Zalvide y Ángel Romero, los dos primeros como consignatarios y los dos últimos como comerciantes. Del mismo modo, para la Comisión Permanente se eligieron vocales que en el pleno ostentaran el carácter de electivos, además de los natos reglamentarios<sup>248</sup>:

*Representantes de la Cámara de Comercio...:*

- Presidente: Tomás Domínguez Ortiz.
- Vocal interventor: Emilio Cano Rincón.
- Vocal interventor suplente: Antonio Zalvide y Candina.

*Representante de la Asociación de Mineros Exportadores:*

- Vicepresidente: Manuel Fernández Balbuena.

Posteriormente, la Real Orden de 17 de abril disponía que el artículo 13º del Reglamento orgánico de 19 de enero de 1928 se articulara en el sentido de que los cuatro vocales que formaban parte de la Comisión Permanente debían ser elegidos por el pleno y podían ser de los que ostentaran el carácter tanto de natos como de electivos, siempre que no se tratara de los señalados taxativamente como vocales natos de dicha Comisión<sup>249</sup>. En general, se le dio más relevancia a la Comisión Permanente, pues aumentó el número de los vocales. Así, se acordó hacer una nueva elección, cuyo resultado fue el siguiente<sup>250</sup>:

- Presidente: Tomás Domínguez Ortiz.
- Vicepresidente: Pedro Luis Casto Ramírez.
- Vocal interventor: Guillermo Duclós López.
- Vocal interventor suplente: Emilio Cano Rincón.

<sup>246</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, pp. 74-75. En cuanto a sus vocales, con respecto al Reglamento anterior, desapareció el representante de las asociaciones y emergieron como nuevos miembros el secretario y el vocal interventor suplente.

<sup>247</sup> Para conformar la Junta del Montepío de Empleados y Obreros de la Junta se designaron a Tomás Domínguez Ortiz, presidente y a Francisco Montenegro y Emilio Cano, vocales.

<sup>248</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10-3-1928, libro 43.

<sup>249</sup> *Gaceta de Madrid*, 30-4-1928.

<sup>250</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-5-1928, libro 43.

Siguiendo con la evolución de los vocales, en septiembre de 1928 hubo bastantes novedades: Guillermo Duclós fue el nuevo alcalde, mientras se consideró que Manuel Fernández Balbuena no había justificado su carácter de representante de las Asociaciones Mineras, por lo que se cesó hasta que solucionara su estado. Era consecuencia de una nueva normativa, la Real Orden de 30 de junio de 1928, que además reguló que los extranjeros y entidades extranjeras no pudieran ser vocales de la Junta y, por tanto, tampoco sus apoderados<sup>251</sup>; asimismo, el secretario contador tendría que informar de palabra o por escrito cuando uno o varios vocales se lo solicitaran, sin que se pudiera votar sobre el asunto; y se reconoció que Emilio Cano Rincón no tenía condiciones legales para ser vocal, mientras que Francisco Sánchez Perdigones y José Molino Zamudio sí se hallaban capacitados para formar parte de la Junta. Por otra parte, Aurelio Ferrán se eligió vocal de la Comisión de Montepío<sup>252</sup>.

En la sesión del pleno del Consejo del 25 de junio de 1930 se reseñó la despedida a Francisco Montenegro, ya que el día 7 de julio se jubilaba oficialmente. Son unánimes las expresiones de reconocimiento de su labor durante años por el progreso del Puerto y el presidente propuso que constara en acta “la expresión de hondo sentimiento que ese forzoso cese produce en el ánimo de todos; de la Junta, por verse privada de su dirección técnica desarrollada durante veintiocho años por el señor Montenegro con una competencia, laboriosidad y celo poco comunes, de que es prueba el plan de obras ejecutado en gran parte en el Puerto, entre las que sobresale la de los muelles de ribera; y como particulares, por tratarse de un compañero cuyas condiciones personales de caballerosidad le hacen digno de la mayor estima”. No obstante, la Junta no estaba decidida a prescindir de sus servicios, por lo que solicitó que continuara después de jubilado colaborando con la institución, al menos hasta la terminación de las obras del muelle de fábrica que, como sabemos, estaban en curso de ejecución. La Dirección General de Obras Públicas desestimó la petición “aun cuando los méritos que en el interesado concurren son dignos de todo encomio”. Por ello, la Comisión Permanente propuso que se nombrara asesor técnico de la Junta con una gratificación anual. Al respecto, la información que tenemos de la misma Dirección General versa sobre la imposibilidad de acceder a la propuesta porque la gratificación que se asignaría al cargo impediría a Francisco Montenegro el percibo de los derechos pasivos que le correspondían en el Montepío Central de Empleados de Juntas de Obras de Puertos de España<sup>253</sup>.

Huelva entera sintió la marcha de Montenegro, lo cual no es, ni mucho menos, una frase hecha, y la prensa recoge con orgullo que “el señor Montenegro, no sólo es

<sup>251</sup> Como se ha reflejado en el capítulo anterior, ya por Real Orden de 20 de noviembre de 1908 se dispuso que no se admitiera como vocal de las Juntas de Obras a ningún extranjero, cualquiera que fuese el organismo a que perteneciera, cuya representación pretendía ostentar. Se justificaba porque la misión de las Juntas consistía en administrar e invertir los fondos para las obras de los puertos del Estado español. Posteriormente, en la sesión de 20 de febrero de 1929, se repuso a Manuel Fernández en el cargo de vocal y previamente por Real Orden de 15 de diciembre anterior se le había validado la representación que tenía en la Junta.

<sup>252</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-9-1928, libro 43.

<sup>253</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10-7 y 3-9-1930, libros 43 y 75.

funcionario competentísimo honra del Cuerpo a que hoy deja de pertenecer, sino que es también un hombre integérrimo, noble y caballeroso que solamente deja entre nosotros cariñosos afectos y amistades de esas que no se extinguen jamás. De afabilísimo trato, por sus bondades, hizo cuantos favores pudo dentro del más estricto cumplimiento de sus deberes, logrando que cuantos se acercaban en demanda de algo, se separasen de él reconocidos. Huelva entera no ha de olvidar ni al modelo de caballero noble ni al sabio ingeniero que puso siempre a contribución su gran inteligencia y sus profundos conocimientos científicos para servirla y engrandecerla”. Con respecto a su relación con la prensa, el conocido diario *La Provincia* deja claro que “que durante muchos años, fue uno de nuestros más eficaces colaboradores[...]. Su despacho estuvo siempre abierto de par en par para nosotros[...]”<sup>254</sup>.

En el centro de Instrucción Comercial se organizó un banquete en la noche del 9 de julio de 1930 por los empleados y obreros de la Junta de Obras como despedida del director Montenegro<sup>255</sup>. Todos lamentaban su pronta jubilación, sin haber concluido todas las obras proyectadas, sobre todo la del muelle de Levante. A la comida asistieron, además, el alcalde de la ciudad y el gobernador civil, lo que demostraba el gran cariño y respeto de todo el pueblo onubense<sup>256</sup>. Y algo que cabe reseñar, y que nos muestra su personalidad, lo constituye el ruego que hizo Manuel Moreno, presidente de los obreros del Puerto, a su sucesor en el sentido de que tratase a los empleados y obreros con el cariño que siempre les mostró el homenajado<sup>257</sup>.

Por otra parte, son muy interesantes las palabras del discurso de Montenegro, pues son un magnífico recopilatorio de su gestión al frente de la Junta durante casi treinta años. Él también lamentó no poder finalizar, por poco tiempo, todas sus obras, pero se congratulaba de que el muelle se encontrara ya en su término, mientras que las obras accesorias a éste: vías y pavimentos, tinglados de mercancías, almacenes de depósito, avenidas de acceso, grúas eléctricas, alcantarillas, aguada y paso superior de la escalera central se hallaban en manos de la Superioridad. Asimismo, estaba ya terminado y aprobado el proyecto de puerto pesquero y se encontraban bastante avanzadas las gestiones para establecer en la Punta del Sebo un gran aeropuerto terrestre y marítimo, que él tenía claro que reportaría a Huelva incalculables beneficios, aunque nunca se llegó a realizar. En cuanto a la obra de ampliación de calado de la canal de la barra, en la que trabajaban a toda máquina tres dragas, en pocos años debía permitir el paso en media marea de buques de más de 20.000 toneladas, con el consiguiente abaratamiento de fletes y reducción de la competencia con los puertos limítrofes. Ahora bien, se distinguía en su oratoria, un párrafo clarividente de la importancia de su labor, y podíamos decir de sus esfuerzos:

“Pero si me produce gran pena, como he dicho antes, no dejar este conjunto de obras completamente terminado, en cambio tengo una gran satisfacción porque queda tan adelantado que ya los intereses que laboren en contra, por muy poderosos que sean, no

<sup>254</sup> *La Provincia*, 7-7-1930.

<sup>255</sup> Ya el 1 de enero de 1929, los obreros del Puerto le habían rendido otro homenaje, en el que le entregaron una placa con una expresiva dedicatoria. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 253.

<sup>256</sup> Incluso, al finalizar el banquete, fue acompañado en manifestación hasta su domicilio por todos los comensales.

<sup>257</sup> *La Provincia*, 10-7-1930.

podrán anularlo [...]. Ha sido para mí una gran suerte que cabe a pocos ingenieros, la de poder realizar desde un principio, proyectándolo y ejecutándolo, un plan de obras tan importante como el de este Puerto [...], pues cuando me hice cargo de esta Dirección facultativa, en marzo de 1902, o sea hace más de 28 años, no se había construido mas que el Muelle Sur y el de viajeros, ya desaparecidos y los tinglados provisionales de mercancías. Las aguas de la ría llegaban hasta los terrenos de la estación de Zafra, avanzando el terraplén del puerto solamente en un frente de poco más de 300 metros entre el Muelle Sur y los talleres de aquel ferrocarril; entraban después las aguas formando ensenada hasta el estero del Dique que con el muelle de la Compañía de Río Tinto determinaban el límite sur de la zona de tráfico. El muelle de Río Tinto era algo así como la frontera de la China, cuyo franqueamiento fue muy difícil y laborioso. Más allá no había más que marismas infranqueables y hasta pavorosas pues mucha gente creía que en ellas vivían monstruos marinos, hasta el punto de que cuando se hacían las obras de relleno había algunos obreros que iban provistos de escopetas en previsión de que pudiera salirles alguna formidable serpiente marina [...con respecto a] los gastos de conservación y explotación se han gastado en mi tiempo unos ochenta millones de pesetas que en más de la mitad han correspondido a jornales y haberes de empleados, procediendo tan considerable cifra principalmente de los impuestos sobre la exportación de los minerales y de las subvenciones del Gobierno. El pueblo de Huelva ha contribuido con una cantidad relativamente insignificante”<sup>258</sup>.

Días después, se homenajeó nuevamente al jubilado director, en este caso a iniciativa del reputado industrial de Huelva Florentino de Azqueta, acompañado de todos los elementos comerciales de esta plaza. El acto tuvo lugar en la Fábrica de gas de la Junta. Incluso se organizó una suscripción popular para regalar al director un objeto artístico con el que perdurara el recuerdo del pueblo de Huelva<sup>259</sup>. Poco después, la prensa informó de que “el ilustre exdirector del Puerto de Huelva acaba de recibir del rey una justa, una merecidísima recompensa. A propuesta de la Junta en sesión de 12 de enero de 1929, se le concedió la Medalla del Trabajo, de plata, de primera clase”<sup>260</sup>. Ya en 1933, ni a tres años de su jubilación, murió en Zaragoza<sup>261</sup>.

Ciertamente, durante los años veinte se produjeron grandes cambios a todos los niveles en la nación española, y los puertos conformaron un puntal en el que apoyarse. En este primer epígrafe se ha tratado el ámbito político, constatando como el Consejo de Administración, órgano fundamental de la institución, sufrió cambios considerables: los nuevos nombramientos estaban acordes con la ideología golpista. Aunque hubo excepciones, pues a veces el prestigio de algunos personajes en las distintas esferas que representaban estuvo por encima de los intereses políticos. En esta etapa también destacó el gran papel que adquirió la Comisión Permanente, convirtiéndose en el órgano responsable de la administración portuaria; a la vez que descargó al pleno de funciones, agilizó la administración -al estar constituido por un número más reducido de miembros y tener varias reuniones al mes-, controlando minuciosamente todos los temas de la entidad, mientras que el pleno quedó para asuntos de máxima trascendencia y complejidad en los aspectos económicos y técnicos: aprobación del plan económico, elección de vocales...

A pesar de que hubo nombres nuevos, continuamos con muchos representantes estudiados en el ciclo anterior, tales como José María Jiménez Molina -importante político

<sup>258</sup> *Ibidem*.

<sup>259</sup> Las suscripciones se recibían en el establecimiento de Juan Mascarós. *La Provincia*, 26-7-1930.

<sup>260</sup> *La Provincia*, 17-1-1931.

<sup>261</sup> *La Provincia*, 6-2-1933.



onubense del Partido Conservador, diputado provincial en dos ocasiones, presidente de la Diputación Provincial en 1919 y senador y secretario del Comité Provincial en 1923-; Guillermo Duclós –que llegó a ser en tres ocasiones vicepresidente en el Puerto, 1908-1909, 1910-1915 y 1923- y Máscarós, por su importancia como empresario en la provincia onubense. Otros aparecieron por primera vez, caso de Anastasio Barrero de las Heras, que diversificó sus actividades entre la banca, coloniales al por mayor y un almacén de aceite mineral<sup>262</sup>. En consecuencia, no se puede negar el peso de las instancias económicas, incluida la representación de las compañías mineras, como ya hemos estudiado. El interés por el control del organismo portuario de estos personajes relevantes se dejó patente en líneas superiores. Querían estar al frente de las grandes decisiones que les atañían directamente. El progreso de Huelva revertía en sus propios negocios y en conservar un estatus privilegiado en la sociedad, heredado en algunos casos, si bien en otros ganado en esta generación.

Con respecto a la “lista anual de los mayores contribuyentes que tienen derecho a tomar parte en la elección de compromisarios para el nombramiento de senadores”, que se ha reseñado a lo largo de los distintos apartados de este capítulo, hemos llegado a la última etapa, la de los años veinte, en la que los políticos más destacados del gobierno portuario seguían coincidiendo con los personajes más potentes desde el punto de vista económico. Así nos vamos a detener, como hasta ahora, en los primeros puestos de la relación, entre los que vamos a reseñar sólo a Antonio Zalvide Candina y Juan Máscarós Villalonga, como personajes nuevos en la etapa, puesto que la mayoría se han estudiado en las dos primeras décadas del siglo XX: Anastasio Barrero de las Heras, el primero, seguido de Joaquín López Gómez, Francisco García Morales, José Ruifernández de Toro, Antonio García Ramos, Antonio Checa Núñez, Manuel Rebollo Orta, Antonio Oliveira Domínguez y Salvador Vázquez de Zafra, por citar a los principales de la relación<sup>263</sup>.

Asimismo, nos hemos detenido en los cargos más distinguidos, presidente y vicepresidente, de los que se puede hablar de continuismo: Tomás Domínguez Ortiz que proviene de la etapa anterior fue el presidente durante toda la Dictadura. En el caso de la Vicepresidencia, tampoco hay movimientos políticos en este puesto -a excepción del mandato de Guillermo Duclós-, pues Pedro Luis Casto estuvo al frente desde finales de 1923. Ambos fueron personajes de la pasada década, a los que se les valoró su experiencia empresarial. Como ya se expresó en nuestro trabajo sobre el régimen dictatorial<sup>264</sup>, la entrada de Primo de Rivera en el poder afectó la vida política nacional y los puertos no constituyeron una excepción. El Consejo de Administración estaba representado por los organismos onubenses, cuyos nombramientos guardaban relación con la ideología golpista del general Primo; pero hubo excepciones, como ocurrió con los representantes de entidades puramente económicas que, por su prestigio en la cuestión de los negocios o por su poder económico, al estar al frente de grandes empresas, mantuvieron sus cargos. En el caso de Tomás Domínguez Ortiz no debemos olvidar su adhesión al régimen primorriverista.

Finalmente, se procede a relatar las conclusiones a las que hemos llegado tras el estudio pormenorizado de este importante órgano de gobierno que es el Consejo de Administración del Puerto de Huelva, tanto en su desarrollo normativo como en la

<sup>262</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 135.

<sup>263</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Huelva*, 4-1-1927 y 4-1-1928.

<sup>264</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 71-72.

evolución política que tuvo lugar a través de los vocales que representaron a las instituciones onubenses más destacadas del período:

- La creación de la Junta de Obras del Puerto de Huelva no fue un caso aislado, sino dentro de un contexto político, económico y legislativo en el que se fundaron, progresivamente, otras muchas entidades paralelas. Pues bien, hay que asegurar la importancia que tuvo la gestación del Ministerio de Fomento, a la vez que incidir en el gran empuje que supuso en este proceso la etapa liberal. Todo ello con un objetivo preciso para el progreso de las obras y de las actividades de los puertos, en general, a lo que ayudaron las Juntas enormemente con la descentralización que supusieron.
- El nacimiento del Puerto de Huelva coincidió, claramente, con la fuerte actividad minera desarrollada en nuestra provincia por las compañías extranjeras a consecuencia del proceso industrializador que se produjo en Europa a finales del siglo XIX. De la misma manera que ocurrió en otros puertos de la geografía nacional, las personalidades de la vida económica, política y social de la provincia onubense, a finales del siglo XIX, fueron las que movieron los resortes para el establecimiento de la institución portuaria, lo que permitió sacar provecho de la situación, en la medida de lo posible, para Huelva y sus gentes.
- Con el nuevo siglo, la administración de la Junta siguió evolucionando positivamente a través de la normativa de puertos en general y los distintos reglamentos para su organización y régimen, que le aportaron cada vez más potestades y autonomía. Entre las novedades que se impusieron sobresale la creación de una Comisión ejecutiva, que fue sustituida, posteriormente, por una Comisión Permanente, con más representación, la separación de la Presidencia de la Junta del gobernador civil y una mayor significación de los organismos onubenses en el Consejo de Administración, por lo que se constata el empuje que cobró la entidad portuaria.
- No podemos olvidar el peso que los organismos políticos y económicos tenían en el Consejo de Administración del Puerto de Huelva. Los personajes más prestigiosos de la Huelva del momento estaban entre las filas del gobierno portuario y, entre ellos, los representantes de las compañías mineras que utilizaron la política para su expansión económica.
- En cuanto a la importante fase que significó la década de los años veinte, las iniciativas más diferenciadas en el ámbito de legislación y organización de puertos fueron bastante amplias: la instauración de la Junta Central de Puertos en 1926 y la Ley y Reglamento de Puertos de 1928, a la vez que los Reglamentos generales para la organización y régimen de las Juntas de Obras y de las Comisiones Administrativas de Puertos, aprobados en 1923 y en 1928. La Junta Central reguló todo lo referente a los puertos, tratando, sobre todo, de planificar el sistema portuario para que éstos resultaran rentables -distribuir el capital para que rindiera en los puertos estratégicos, los más productivos-. La nueva Ley de Puertos, por su parte, contenía pocos cambios significativos con respecto a la primitiva de 1880, que siguió estando vigente tras la Dictadura hasta 1992.
- Por lo demás, el Consejo de Administración, cimiento básico de la institución y reflejo de la política del momento, sufrió cambios y, así, los nuevos nombramientos tuvieron mucho que ver con los hombres fuertes de la Dictadura. A pesar de todo, hubo excepciones, pues el talante de algunos personajes a todos los niveles estuvo por encima de los intereses políticos.





#### *CAPÍTULO IV.*

#### *LOS INICIOS DEL ORGANISMO PORTUARIO*





A lo largo de los siguientes epígrafes nos centraremos en el estudio de los inicios del Puerto de Huelva hasta los años finales del siglo XIX, etapa en la que se estudia la infraestructura portuaria que parte prácticamente de la nada y que consigue en 1900 que el tráfico fluya, tanto en los muelles de las compañías extranjeras, las primeras en instalarse, como en los muelles estatales. Son las piedras iniciales colocadas para crear el organismo portuario, junto con todo el desarrollo administrativo que ya se ha tratado en el capítulo anterior. Pero antes que las primeras infraestructuras, la principal preocupación consistió en conseguir la perfecta navegación del río Odiel; por lo que despuntarán importantes obras de encauzamiento y dragado. El tema de la infraestructura cobra una especial relevancia porque sin ella el movimiento de mercancías resulta prácticamente imposible; y en esta etapa inicial, aunque no hay grandes y destacadas construcciones estatales, sí se encuentran los elementos suficientes para el despegue.

A continuación, se aborda el análisis del comercio en la misma época, gracias a la llegada de capitales extranjeros que explotan las minas de la serranía onubense y, por tanto, el movimiento económico, en general, que genera y todo lo que lleva consigo de cambio en la fisonomía de la ciudad y la provincia. Asimismo, nos detenemos en las relaciones de la institución portuaria con el mundo que le rodea, tanto desde el punto de vista humano, ya que los habitantes de su entorno trabajan en las labores propias del Puerto, como desde el punto de vista cultural, porque la entidad participa en todos los eventos que acontecen, entre los que sobresale la conmemoración del IV Centenario del Descubrimiento de América.

## **I. LA RÍA Y SU EVOLUCIÓN**

A través de este epígrafe se pretenden aportar mayores luces sobre la historia del Puerto de Huelva en un aspecto tan característico de estas instituciones como es el relativo a sus construcciones: muelles, naves, tinglados... y su utillaje: grúas, vagones, locomotoras... Un puerto bien “pertrechado” tendrá más posibilidades de mejora y, lógicamente, el progreso que se obtenga con toda estas instalaciones redundará, a su vez, en que se mejoren. En el tema de las infraestructuras portuarias, los muelles y estructuras de atraque, junto a las obras de abrigo y los dragados, constituyen la trilogía fundamental. Las características del puerto las dan las dos primeras, mientras que las obras de atraque son las que permiten el desarrollo directo del tráfico, por lo que, según el período y el

movimiento comercial, se les ha dado uno u otro tratamiento.

A lo largo de la historia, el diseño de los puertos ha cambiado; aunque los fenicios y cartagineses cuidaron la construcción de sus muelles, fueron los romanos, en fase imperial, los que dotaron a sus zonas de servicios portuarios de grandes superficies, almacenes, etc., distinguiéndose el Puerto de Ostia. Ya en la Edad Media desaparecen prácticamente los puertos y en la Edad Moderna, con un comercio marítimo escaso, los pocos muelles existentes se limitan al embarque y desembarque de mercancías y pasajeros, la mayoría de las veces mediante barcas y lanchones, mientras el barco está fondeado. Concretamente, a partir del desarrollo comercial por mar, con un movimiento considerable de productos, comienza a ser necesario el avance de los muelles para permitir el atraque directo de los barcos, mediante el utillaje portuario y sus instalaciones<sup>1</sup>.

Pues bien, con respecto a las obras existe una completa legislación que persigue la normalización de todos sus pasos, desde que se comienza a realizar el proyecto hasta que se recepciona definitivamente. Creemos interesante detallar esa evolución en su correspondiente apartado, pues, sin lugar a dudas, va a permitir entender mejor el proceso constructivo en los puertos. En principio, se parte de la Ley de Puertos de 1880, que recoge que la competencia de los estudios y proyectos de obras en los puertos de interés general la tenía el Ministerio de Fomento. A estos puertos los costeaba el Estado, según lo consignado en los presupuestos generales, y las obras se podían ejecutar por administración o por contrata (artículo 25º); también podían realizarse por medio de concesiones a empresas particulares, según la Ley General de Obras Públicas de 1877 (artículo 27ª). Por su parte, en el Reglamento de las Juntas de 1898 se legislaba ya sobre las obras de los puertos, dentro de las atribuciones y deberes de las Juntas, en diferentes puntos: redactar cada año el plan de obras, realizar empréstitos con destino exclusivo a su ejecución, remitir los proyectos de obras formulados por el ingeniero director con su correspondiente informe, celebrar subastas de materiales y obras y adquirir por concurso los materiales, herramientas y maquinarias con destino a éstas; asimismo, aquéllos tendrían responsabilidad económica sobre la vigilancia de las obras, su recepción, liquidación y aprobación de certificaciones (artículo 18º).

## 1. Buscando la navegabilidad<sup>2</sup>

El estuario del Odiel, en la costa suroeste de España<sup>3</sup>, ha destacado desde épocas

<sup>1</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, p. 70.

<sup>2</sup> El contenido de este apartado se encuentra recogido y aumentado en algunos puntos en las *Revistas de Obras Públicas*, 5-11-1896, núm. 19, tomo II, pp. 369-374; 12-11-1896, núm. 20, tomo II, pp. 391-395 y 19-11-1896, núm. 21, tomo II, pp. 409-413. La Junta de Obras del Puerto de Huelva remitió para la edición en la citada Revista un folleto impreso, titulado: “Refundición compendiada del proyecto de obras de mejora de navegación del Puerto de Huelva”, redactado en 1891 por Molini, precedido de un extracto formulado en 1878 por Cortés. Otro documento contenía la aplicación del proyecto llevada a cabo por el primero.

<sup>3</sup> Sobre el marco natural de Huelva y su formación existe un interesante trabajo que habla de su evolución desde un ámbito plenamente abierto a las influencias marinas hasta un cierre progresivo a causa del desarrollo de la flecha litoral de Punta Umbría, de las islas y bajos del área de Saltés y del conjunto arenoso de Punta Arenilla. BORJA BARRERA, Francisco: “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, 1999, pp. 49-54.

remotas 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... A fines de la Edad Media, hacía ya tiempo que las rutas comerciales de su entorno conectaban con el mar a través del Puerto de Huelva. En el siglo XIII las fuentes hablan de un puerto habilitado en Huelva, y en el siglo XIV, Alfonso XI le otorgó exención de portazgo. De todo ello se deduce que el Puerto onubense, ubicado al final de la calle de su mismo nombre, constituía un puerto activo, que daba a la ciudad un predominio económico sobre el resto de las localidades de la Tierra Llana y que atrajo multitud de intereses señoriales a la zona.

La villa de Huelva, junto al Puerto de Santa María, lideró las pesquerías de la costa atlántica andaluza en el siglo XVI, surtiendo de pescado a los diferentes lugares del arzobispado de Sevilla -la sardina y el atún fueron las especies que más beneficios reportaron, despuntando también la explotación de la sal-. Una fecha significativa fue la del traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, en 1717, con lo que Puerto de Huelva quedó integrado en los circuitos mercantiles americanos<sup>4</sup>. Asimismo, un hito muy importante en la Huelva de la primera mitad del siglo XIX, que la marcó poderosamente para servir de cimiento en todos los acontecimientos que ocurrieron a partir de esa fecha, fue el Decreto de 30 de noviembre de 1833, que la convirtió en capital de provincia<sup>5</sup>. Entre los argumentos esgrimidos para conseguir este objetivo se mencionaba que Huelva era:

“[...] 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 un tribunal consular, y Administración Principal de Aduana, cuya habilitación para extrangería [sic] se espera”<sup>6</sup>.

Es obligado reseñar que en este notable hecho, que incidirá tan decisivamente en la historia de la ciudad onubense, está la realidad portuaria presente. A pesar de que el sector primario predominaba en la Huelva de esos años, su economía pesquera le daba un matiz propio, como a alguno de los pueblos costeros cercanos, haciéndola más receptiva a cambios en sus costumbres que a las poblaciones del interior<sup>7</sup>. Por tanto, no exageramos al afirmar que la historia de Huelva va bastante unida a la de su Puerto. A renglón seguido, y a consecuencia del desarrollo y trascendencia que “como capital de provincia, y por el aumento de su población y riqueza comercial, ha llegado a adquirir la villa de Huelva”, se

<sup>4</sup> Para el estudio histórico de la Huelva anterior a la etapa que investigamos existe una abundante bibliografía, entre la que destacan: GARCÍA-ARRECIADO BATANERO, María Auxiliadora. *La villa de Huelva en tiempo de los Reyes Católicos*. Alfar, Sevilla, 1992, FERNÁNDEZ JURADO, Jesús: *Huelva*. Patronato Provincial de Turismo, Huelva, 1992, VEGA DOMÍNGUEZ, Jacinto de: *Huelva a fines del Antiguo Régimen, 1750-1833*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1995 y PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva...* También haremos mención de dos recientes estudios introductorios: MOJARRO BAYO, Ana María: *Pequeña historia de la ciudad de Huelva*. Fundación El Monte, Huelva, 2004 y, de la misma autora: *Pequeña historia del Puerto...*

<sup>5</sup> Las dificultades en la elección de la capital de la provincia onubense son estudiadas en CANO GARCÍA, Gabriel: “La provincia de Huelva. Un proceso de territorialización”. *Huelva en su historia*, núm. 4. El Monte, Huelva, 1992, pp. 27-28.

<sup>6</sup> A.D.P.H. *Cartas dirigidas al presidente y a los diputados de las Cortes ordinarias*, 12-8-1820. Citado en GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *La formación de la provincia de Huelva y el afianzamiento de su capital*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1982. p. 41.

<sup>7</sup> GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *La formación...*, p. 47.

le concedió el título de Ciudad por Real Decreto de 17 septiembre de 1876; y también, con el mismo rango legislativo se le otorgó al Ayuntamiento el tratamiento de Excelencia el 30 de noviembre de 1882, a la vez que influyó en su importancia marítima<sup>8</sup>.

En este apartado se analizarán los primeros desvelos de la Junta de Obras: preparar el cauce del río Odiel, surcado casi únicamente por pesqueros durante décadas, para conseguir un calado suficiente que permitiera la navegación de los “grandes” veleros y, al principio, escasos vapores, que se avistaran por las costas onubenses. 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 existentes en la época y la falta de capital inicial. El aparato administrativo del Puerto de Huelva se iba articulando y la principal preocupación de las autoridades consistía en introducir avances técnicos para la entrada y salida de buques. 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 demasía, 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 principalmente y cerramiento de algunos secundarios y que por consiguiente han de influir unos en otros [...]; y la única marcha aceptable y conveniente es la de verificar de antemano un concienzudo estudio de las rías, levantando el plano exacto y perfiles de ellas, verificando repetidos sondeos y observando con esmero su régimen y condiciones para deducir la más aceptada solución. Una vez conseguido esto y aprobado el plan general será fácil y hacedero ir formulando el de las diversas campañas y con él los proyectos y presupuestos parciales [...]”<sup>9</sup>.

Como puede deducirse de esta cita, fue ardua la tarea que tuvieron ante sí los técnicos que trabajaron en las primeras décadas del Puerto de Huelva, sin olvidar los limitados medios; a veces, sólo se contaba con un bote y una cuerda para medir la profundidad de las aguas. La misma entrada al Puerto 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 resolver 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. En 1878, se formuló por el inspector general de Caminos y primer director del Puerto de Huelva, Carlos M<sup>a</sup> Cortés, un proyecto de “Mejora del Puerto de Huelva”, aprobándose con observaciones por parte de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos por Real Orden de 11 de agosto de 1880, y con un presupuesto de contrata que se elevaba a la cantidad de 22.075.836,04 pesetas. Comprendía obras interiores, obras exteriores y obras de muelles. Y para preparar la ejecución, el día 15 de enero de 1881 se presentó la documentación correspondiente al terraplenado de una parte de las marismas y al establecimiento de una vía férrea de enlace con las estaciones<sup>10</sup>.

Una vez presentado el informe correspondiente por la División de ferrocarriles, la

---

<sup>8</sup> *Gaceta de Madrid*, 19-10-1876 y 2-12-1882.

<sup>9</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 6-6-1874, libro 1.

<sup>10</sup> Aprobado por Real Orden de 2 de abril de 1881.

última parte de las obras citadas se aprobó por Real Orden de 18 de noviembre de 1881, pero pactándose que dicha vía no habría de ser en su día la que enlazase las dos estaciones y que se haría de acuerdo con la *Compañía de Sevilla a Huelva*. La construcción de la totalidad de la obra fue sacada a subasta y se adjudicó a Miguel Cordero Toscano en 226.990 pesetas, por Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 23 de junio de 1881<sup>11</sup>. La marcha del trabajo continuó, aunque lentamente, por las dificultades suscitadas por el municipio, que se oponía al establecimiento de un tranvía auxiliar para el transporte de las tierras desde los cabezos de San Francisco al terraplén, atravesando la población, y aún al paso de carros cargados por algunas calles. Pero las tierras se siguieron extrayendo de los cabezos de San Francisco y del Cementerio viejo; la liquidación tuvo lugar en diciembre de 1887 y, una vez reformada, se aprobó finalmente en abril de 1891<sup>12</sup>. En este contexto interesa destacar que el Gobierno decidió por Real Decreto de 5 de octubre de 1883 que, a fin de evitar abusos, las Juntas de Puertos ejecutaran las obras que se hallaran a su cargo por medio de subastas públicas conforme a las prescripciones del Real Decreto 27 de febrero de 1852. Y en los casos del artículo 13º de esta normativa, siempre que los efectos superaran las 2.500 pesetas, debían solicitar autorización de la Superioridad para adquirirlos por concurso<sup>13</sup>.

Así, entramos a ocuparnos de las gestiones acometidas por Carlos M<sup>a</sup> Cortés, que suponía que el Puerto de Huelva pertenecía a una ría que estaba formada por el Odiel, más o menos influida por la del Tinto, y pretendía que las mareas penetraran con la mayor facilidad, el mayor volumen y lo más al interior del cauce posible, por lo que buscaba llevar a cabo las obras interiores precisas para 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, en el arranque del bajo del Manto. Pretendía abrir la canal, dragándola con una anchura de 50 metros y 3,50 metros de profundidad en bajamar, encomendando al juego de las mareas fluviales el ensanche y aumento de la profundidad, facilitado por la ejecución de dragados siempre que fuera viable. También proyectaba la construcción de un muelle de 850 metros de longitud en la orilla izquierda, frente a Huelva, y una dársena entre el referido muelle y la población<sup>14</sup>. Siguiendo estas ideas, se formalizaron algunas propuestas parciales, como la corta del torno del Olivillo y dragados y terraplenes para aumentar la zona de servicio. En 1887-1888 se construyeron aguas arriba de Huelva espigones transversales para servir de vaciaderos a los dragados<sup>15</sup>. Sin embargo, a través de los estudios que se practicaban para el proyecto mencionado de mejora del Puerto se apreciaban los problemas que tenía el río Odiel en su cauce:

<sup>11</sup> Pero una vez comenzada la labor, el contratista hizo cesión de ella a Andrés Sáenz España, aprobándose esta transferencia el 9 de agosto de 1882.

<sup>12</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1899, pp. III- IV, leg. 2251 y A.H.N. 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.

<sup>13</sup> *Gaceta de Madrid*, 6-10-1883.

<sup>14</sup> Los muelles y muros de la dársena los proyectaba de mampostería con paramentos de sillería, fundados sobre macizos de hormigón y emparillados; estableciendo detrás de los muros los terraplenes necesarios, con tierras procedentes de los cabezos cercanos a la ciudad.

<sup>15</sup> BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Libro de Puertos*. Junta Central de Puertos, Madrid, 1930, p. 91.



“[...] la completa perturbación del régimen de dicho río que empieza como unos dos kilómetros aguas arriba de Huelva y se extiende en el mismo sentido hasta unos diez kilómetros de la misma población [...]. Fijando algún tanto la atención se comprenda bien pronto, que el pronunciado torno del Olivillo, es el origen de toda la gran perturbación que se ha operado en esta parte del río, por consecuencia de las repentinas vueltas que obstruyen el paso de las corrientes”<sup>16</sup>.

Por lo demás, entre las conclusiones de la Junta Consultiva, en lo que se refería al muelle aludido que se pretendía levantar -antecedente del futuro muelle de Levante, del que hablaremos en capítulos posteriores-, reseñaba lo siguiente:

“Que es aprobable la construcción del trozo de muelle proyectado entre el estero de San José y el muelle embarcadero de Riotinto; pero antes de que se aprueben los detalles del sistema de construcción propuesto, es preciso que se hagan minuciosas experiencias para conocer con toda seguridad la resistencia y demás condiciones del terreno y determinar la anchura de la base del muro y de la sección transversal que para el mismo sea más conveniente, presentando el proyecto definitivo de esta construcción con los cálculos detallados que hayan servido para determinar las respectivas dimensiones”.

De hecho, las experiencias a que se refiere el texto anterior consistieron en dos, la construcción de un trozo de muro sobre la marisma natural y el clavar un pilote de rosca. Relativo al muro se levantó un acta en la que se hizo constar “que este terreno cede de una manera espantosa e incontrastable, bajo la carga de 0,809 kilogramos por centímetro cuadrado”. De la segunda prueba en el acta se recogió: “[...] que el pilote clavado a diez m de profundidad en el terreno de este puerto no soporta cargas superiores a la de 0,700 kilogramos por centímetro cuadrado de la superficie de la hélice”. Finalmente, se decidió que no convenía la edificación del muelle referido en Huelva y debía adaptarse el sistema exclusivo de muelle metálico sobre columnas *mitchell*. Habría que esperar a que se produjeran avances técnicos futuros para levantar otro tipo de infraestructuras en el Puerto de Huelva.

Tras examinar ambas prácticas años después, Francisco Montenegro, director del Puerto de Huelva desde 1902, concluyó que ambas tenían poco valor y fiabilidad. A su juicio, se podía fácilmente prever su resultado, pues la superficie sobre la cual se construyó el macizo de mampostería era excesivamente fluida. Con respecto a la segunda, el citado director se mostraba sorprendido de que ingenieros tan preparados hubieran hecho tal deducción, pues los pilotes del muelle existente se sometieron en las pruebas a 2 kilogramos para la misma superficie y después trabajaron a 1,54 kilogramos durante muchos años. La conclusión tenía para Montenegro su explicación: “Cuando los experimentadores vieron que el pilote comenzaba a descender, sacaron la consecuencia de que la carga anterior a la que producía este descenso, 0,700 Kilogramos, era el límite admisible, sin tener en cuenta que al rebasarse el límite de elasticidad del sistema, engendrose otro por efecto de la comprensión, con una constitución molecular distinta de la anterior y con mayor resistencia”<sup>17</sup>.

Pues bien, el 15 de noviembre de 1891, Luis M<sup>a</sup> Moliní Ulibarri, sucesor de Cortés,

---

<sup>16</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Corta en el torno del Olivillo del río Odiel”*: memoria del proyecto. Ingeniero director, Carlos M<sup>a</sup> Cortés, 1878, leg. 110.

<sup>17</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 189-190, leg. 2251.

formuló una propuesta de obras destinada a la mejora de la navegación del Puerto, ya que la aprobación general que recayó sobre su antecesor había resultado ineficaz al dejar sin solución concreta todas las propuestas en él contenidas. Comprendía sólo las obras interiores y exteriores que creía necesarias para mejorar la navegación, pues para las obras de muelles pensaba que existían instrumentos de transbordo suficientes que satisfacían las necesidades en esos momentos e, incluso, las futuras. En cuanto a las interiores, Moliní dedujo de su estudio que las regiones marítimas del Odiel y del Tinto correspondían a estuarios, cuya formación se debía a causas geológicas anteriores, sin influencia de la región fluvial de ambos ríos, por lo que se estimó improcedente las obras propuestas por Cortés; además, no veía lógico que los pequeños avances que trataba de introducir en el cauce navegable tuvieran un coste tan excesivo.



Fotografía 4.1.- Plano general del Puerto de Huelva a principios del siglo XX (A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, leg. 2251).

Realmente, con las obras interiores, Moliní pretendía hacer navegable el Puerto de Huelva por buques de 28 a 30 pies de calado. Proponía para conseguirlo el dragado de la ría, dividiéndola en dos grupos: uno, para mejora de la navegación y, el otro, para conseguir un adecuado régimen de la corriente. El primer grupo comprendía la apertura de una canal de 100 metros de ancho y una profundidad de 9,06 metros a bajamar viva, inmediatamente aguas arriba del bajo de la Ballena, y el de todo el fondeadero fronterizo al puerto de carga y descarga<sup>18</sup>. El segundo consistía en el dragado del bajo titulado de la Ballena, hasta hacerlo desaparecer, en el recorte de la punta de la Cabezuela -todo ello con una profundidad de cinco metros-, en la construcción de diques de encauzamiento en las confluencias de los ríos Tinto y Odiel y en la conexión de éste con el estero del Burro. El volumen a dragar se calculó en 6.860.360 m<sup>3</sup> más el 20% de entumecimiento, el cual se extraería con una draga de rosario y cinco de succión, que la Junta debía adquirir y que combinarían este trabajo con los dragados de la barra<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 9, leg. 2251.

<sup>19</sup> Los productos extraídos del fondo no debían ser depositados en las márgenes nada más que en la proporción precisa para el relleno de muros y diques, vertiendo la masa general al mar. La obra

Con respecto a las obras exteriores que debían realizarse para perfeccionar la barra -teniendo en cuenta que ésta debía ser navegable para los buques de gran calado que la frecuentaban-, 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<sup>20</sup>. Finalmente, el proyecto de Moliní, con los informes de la Junta de Obras del Puerto, se elevó a la Dirección General de Obras Públicas a principios de 1893, disponiéndose que el inspector general Amado de Lázaro dictaminase; el cual, a mediados de 1895 terminó su visita y 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 de ingeniero director, el 28 de septiembre de 1895 la Dirección General ordenó que el nuevo director, Joaquín Rodríguez Leal, diese cumplimiento a lo prescrito por el inspector mencionado, y así se hizo<sup>21</sup>. La Real Orden aprobatoria que dio luz verde al proyecto de “Ampliación al general de mejora de la navegación”<sup>22</sup> se promulgó el 26 de septiembre de 1896<sup>23</sup>. En lo referente a las obras exteriores, se acordó la inconveniencia de mantener la canal de entrada al Puerto en el emplazamiento que ocupaba, escogiéndose la antigua canal navegable del Padre Santo<sup>24</sup>. Los aterramientos en ésta se consideraban de menor cuantía, ya que toda la canal oblicua a la costa -abierta a través del bajo de poniente y con la misma orientación- estaba sujeta a igual régimen. Además, no existía ningún lugar de máxima acumulación de arenas, a diferencia de lo que ocurría en la canal usada en esos años en la zona inmediata al bajo de la Matilla y en la zona próxima a la boya de virada; unido a que los aterramientos producidos por las invasiones de arena se realizaban no sólo en la alineación oblicua a la

---

se valoró en 2.909.689,80 pesetas. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 125, leg. 2251.

<sup>20</sup> El importe por ejecución material de las obras interiores y exteriores ascendía a 5.095.922,22 pesetas.

<sup>21</sup> La necesidad e importancia de las obras se reconoció en el Ministerio, y así lo hizo constar el director de Obras Públicas en una visita a los puertos de Andalucía, concretamente cuando estuvo en Huelva, opinando que “[...] deben ejecutarse los nuevos trabajos con un criterio amplio, para atender al gran desenvolvimiento que ha de experimentar el tráfico de aquel puerto [el de Huelva]”. ALZOLASUMA: “Visita del señor director de Obras Públicas a los puertos de Andalucía”. *Revista de Obras Públicas*, 14-2-1901, núm. 1325, tomo I, p. 54.

<sup>22</sup> Fue recogida la noticia del proyecto en la *Revista de Obras Públicas*, 16-7-1896, núm. 3, tomo II, pp. 48-49.

<sup>23</sup> 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. En una carta que éste le envió al alcalde en aquellos años, Rafael López, con fecha de 18 de julio de 1896 se expresaba así: “Mi distinguido Sr. y amigo: En este momento, cuatro de la tarde, recibo el afectuoso telegrama que usted como alcalde de esa ciudad ha tenido la bondad de dirigirme por el favorable informe que ayer tarde y por unanimidad dio la Junta consultiva en pleno al proyecto de mejora de ese puerto [...] me hace ver y me revela la satisfacción con que esa ciudad, tan dignamente representada por V., ha recibido la noticia de un suceso que indudablemente habrá de contribuir a sacarla de la difícil situación que atraviesa. / Reciba V., pues, y esa para mí tan querida población, mi más cumplido y sincero parabién [...]”. DÍAZ HIERRO, Diego: *Op. cit.*, pp. 681-682.

<sup>24</sup> Véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, p. 86. De la misma autora: “El Faro del Picacho”. *Fuentepiña. Revista de las Artes y de las Letras*. Fundación Municipal de Cultura. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 1998, pp. 126-131.

costa, sino también en la paralela a la playa, donde la corriente de vaciante no ejercía la gran acción de limpia que se esperaba. Así, suprimiendo el trozo de canal paralelo a la playa, quedaba sólo la alineación oblicua, cuya longitud era la misma en ambos casos y el régimen similar<sup>25</sup>.

En consecuencia, la economía en los dragados se encontraba justificada con la nueva solución, pues la longitud de 4.807 metros de la canal del Picacho quedaba reducida, aproximadamente, a 2.600 metros si se utilizaba la canal del Padre Santo, y el volumen de 1.718.656 m<sup>3</sup> que había que dragar, según la propuesta de Moliní -para obtener una canal de seis metros de profundidad y 200 metros de ancho-, quedaría en sólo 1.165.154 m<sup>3</sup> con la nueva opción, a la misma profundidad y una anchura media uniforme de 250 metros. En cuanto a las ventajas para la navegación, se acortaba el recorrido de los barcos en 2.188 metros, aminorándose en igual longitud el trozo de canal descubierto totalmente en las marejadas, puesto que al llegar a la boca de la canal del Padre Santo ya se suponía que se hallaba la canal abrigada, pudiéndose recorrer sin peligro. En la canal del Picacho siempre había existido un trozo abierto en el que los barcos en general -y los de vela sobre todo- tenían que navegar con multitud de riesgos<sup>26</sup>.

Con todo lo referido anteriormente, la Junta creía demostrado, suficientemente, que la entrada de la nueva canal debía emplazarse en la del Padre Santo. De acuerdo con Moliní, el dragado sería principalmente el sistema de obras elegido para la mejora de la barra de Huelva, aunque proponía construir un espigón curvilíneo que, arrancando de la margen izquierda de la canal, dirigiera la corriente de la vaciante hacia la nueva canal del Padre Santo, ayudando al mantenimiento de sus fondos. Se trataba de una idea surgida a raíz del examen del plano levantado por la Dirección de Hidrografía, que representaba la situación de los fondos inferiores y superiores al nivel de la bajamar viva del río Odiel, desde la Cascajera hasta la desembocadura en el mar de la canal del Padre Santo tal como se encontraba en 1872<sup>27</sup>.

En este punto, y como complemento técnico, resulta interesante recoger una descripción de la barra y su régimen, remontándonos a 1862, año en que la canal navegable utilizada era la del Padre Santo, y las razones por la que se trasladó, en esa época, a la canal del Picacho.

“La barra de los estuarios del Odiel y Tinto, formada por arenas sueltas mezcladas con conchas en su parte superior y con fangos a profundidades de seis metros, se extiende en la dirección E.-SE.-ONO., desde el picacho de Levante á la costa de la isla de Saltés, siendo su

<sup>25</sup> A.G.A. 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. El presupuesto de contrata ascendió a 2.461.004,29 pesetas. *Gaceta de Madrid*, 14-10-1896.

<sup>26</sup> En el diario *La Provincia* se recoge un amplio artículo que se prolongó varios días en el que se trata de dar una visión detallada de la evolución del proyecto de “Mejora de la navegación” a la ciudadanía onubense en general, lo que demuestra la importancia que tenía para el desarrollo de Huelva y su Puerto. *La Provincia*, 10 al 24-11-1896.

<sup>27</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. 11 y ss., leg. 2251. Casi cien años después se construyó el dique Juan Carlos I buscando contener el movimiento de las arenas como función principal, pero, en general, fijar la barra, obtener un cauce regular y más profundo y una navegación más abrigada. A.P.H. *Expediente de Obras “Dique de contención de arenas en el Puerto de Huelva”*: memoria del proyecto. Ingeniero director Juan Gonzalo y Vara, 16-7-1973, leg. 312.

longitud de 14 kilómetros. En ella se distinguen tres partes principales: la canal navegable y los bajos entre los cuales queda comprendida, el de Poniente y el de Levante.

En el año 62, época á que alcanzan los datos que tenemos, se observa en el bajo de Poniente los canalizos de los Ladrillos y de la Gola [...], siendo la canal navegable la del “Padre Santo”, cuya enfilación estaba orientada al N. 47°; su fondo variaba de 12 á 20 pies y su anchura media 300 metros. Los fondos de esta canal eran mantenidos por las corrientes de vaciante, dirigidas hacia dicho paso por la Punta del “Padre Santo”, verdadero espigón natural. La desaparición de esta Punta, principalmente y los aterramientos de superficie que tienen lugar de Poniente á Levante, hicieron que dicha canal, navegable hasta el año 69, dejara de serlo, abriéndose en el bajo de Levante la canal llamada del Picacho, que desde esa época constituye el paso de la barra [...]”<sup>28</sup>.

Retomando la línea argumental, la Junta de Obras publicó en la *Gaceta de Madrid* del día 29 de octubre de 1896 un concurso para la adquisición de una draga-gánguil marina de succión<sup>29</sup>, de 500 m<sup>3</sup> de capacidad en sus cántaras. Una vez expirado el plazo para el concurso, y tras la apertura de los dos únicos pliegos presentados, se adjudicó el suministro de la draga a la casa *Werf-Conrad* de Haarlem (Holanda) por la cantidad de 562.000 pesetas<sup>30</sup>. Mientras, la subasta para las obras exteriores, anunciada para el 14 de enero de 1897<sup>31</sup>, quedó desierta por falta de licitadores igual que la que se celebró el 20 de marzo del mismo año, por lo que la Junta propuso a la Superioridad la ejecución de los dragados de la barra por administración, destinando a estos trabajos la draga de succión *Huelva*, recién adquirida<sup>32</sup>, cuya construcción estaba ya muy avanzada; sugiriéndose a la vez que se aumentara el material de dragado, el cual consistió en un vapor-remolcador-draga de succión y en una chalana-gánguil de 150 m<sup>3</sup> de cabida. Por Real Orden de 2 de noviembre de 1898 se aprobó el concurso y la adjudicación del citado material a la sociedad *Chantiers Conrad de Haarlem* (Holanda), por 324.000 pesetas el vapor remolcador-draga de succión *Odiel* y por 58.800 pesetas la chalana-gánguil. Llegaron a Huelva el 31 de mayo de 1898, unos meses más tarde de lo previsto debido a los temporales y a la guerra<sup>33</sup>. Por su parte, la draga de succión *Huelva* arribó al Puerto el 20 de enero de 1898 y

<sup>28</sup> RODRÍGUEZ LEAL, Joaquín: “Dragados en la barra para la apertura del canal del Padre Santo”. *Revista de Obras Públicas*, 17-8-1899, núm. 1247, tomo I, p. 317.

<sup>29</sup> *Revista de Obras Públicas*, 19-11-1896, núm. 21, tomo II, pp. 425-426, donde se recoge el pliego de condiciones particulares y económicas que, además de las facultativas, debían regir en la adquisición de la draga. Véase también RODRÍGUEZ LEAL, Joaquín: “Draga-gánguil marina de succión de 500 metros cúbicos de capacidad en la cántara”. *Revista de Obras Públicas*, 7-4-1898, núm. 1176, tomo I, pp. 231-235, en la que se encuentra una descripción detallada del barco junto con unos planos del mismo.

<sup>30</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 14, leg. 2251. En el diario *La Provincia* del 4 de noviembre de 1896 se detallan todas las condiciones del concurso.

<sup>31</sup> Véase *Revista de Obras Públicas*, 22-10-1896, núm. 17, tomo II, pp. 347-349 y 11-2-1897, núm. 1116, tomo I, pp. 133-135. Se reseña el pliego de condiciones facultativas de las obras del dragado de la Barra.

<sup>32</sup> La draga durante la semana, terminado el trabajo de día, fondeaba en el mar cuando el tiempo lo permitía y si no en el Cabezo de los prácticos, primer punto abrigado del estuario. Los sábados por la noche y vísperas de festivos anclaba en Huelva, donde se abastecía de agua y carbón para toda la semana. El personal de la draga lo componía: “un piloto, un dragador, dos maquinistas, un ayudante de máquina, dos fogoneros, un palero, un contraestre, un timonel, tres marineros y un muchacho”. RODRÍGUEZ LEAL, Joaquín: “Dragados en la barra...”, p. 322.

<sup>33</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 16, leg. 2251. Véase además los pliegos de condiciones facultativas,



los dragados comenzaron el 17 de febrero, levantándose un plano de la barra a 1 de agosto de 1897, que sirvió de punto de partida para seguir la marcha de las labores.



**Fotografía 4.2.- Tren de dragado del Puerto de Huelva (A.P.H. Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913..., leg. 2251).**

Con respecto a los dragados en el interior de la ría, Rodríguez Leal, aunque admitió la idea principal del proyecto de Moliní, rebajó la importancia de las obras por razones económicas, reduciendo el calado a ocho metros en bajamar de equinoccio. 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 -una draga de rosario, un remolcador y cuatro chalanas para verter por el fondo-. En un principio, estos dragados interiores se aplazaron y, posteriormente, con el fin de aprovechar en estas obras la draga-remolcador *Odiel*, que no dio resultado en la barra porque la marejada la hacía chocar contra el gánguil -exponiéndose ambos a grandes averías-, se redactó un presupuesto parcial denominado: “Ejecución de dragados para la primera mejora de los fondeaderos entre los perfiles 91 al 93” -entre el muelle de Río Tinto y el muelle Sur-. La obra se consideró como un estudio y tanteo del procedimiento de dragado empleado y del establecimiento de vertederos y extensión de productos<sup>34</sup>. Un segundo presupuesto parcial de “Obras complementarias del proyecto general de Muelles embarcaderos, tramo norte” 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; el primero se aprobó en 1899 y el

particulares y económicas para el concurso en las *Revista de Obras Públicas*, 20-5-1897, núm. 1130, tomo I, pp. 576-577; 27-5-1897, núm. 1131, tomo I, pp. 610-612 y 5-8-1897, núm. 1141, tomo II, pp. 169-171.

<sup>34</sup> Los dragados interiores comenzaron con el remolcador *Odiel* y una tubería flotante de impelencia, como complemento al tren de limpia para llevar los productos del dragado a los vaciaderos. La tubería iba sobre flotadores de madera y barriles, uniéndose los diversos elementos con manguitos de lona, que se reforzaban con mallas de hierro. Además se construyó un malecón rodeando el lugar donde se debía depositar el citado material.

segundo en 1901<sup>35</sup>.

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, Moliní y Leal protagonizaron, con sus estudios y actuaciones, más o menos acertados según los casos, este magno 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.

## 2. Las primeras construcciones

Desde que el hombre comenzó a dominar la tierra se inició una fase de construcción de obras gigantescas, capaces de modificar sus condiciones naturales. En efecto, abrió caminos, franqueó montañas, desvió el curso de los ríos o creó otros nuevos, saneó zonas fangosas, colmató marismas generando nuevos terrenos, construyó puentes, acueductos, canales, e incluso puertos. Un puerto es, según Pita Carpenter, “el lugar de enlace del transporte marítimo con el transporte terrestre y viceversa, ya que su principal función es posibilitar el transbordo de mercancías y pasajeros de una a otra modalidad de transporte”. Para que se desarrollen sus funciones tienen que existir unas características naturales básicas, y si no es así, hay que crearlas para adaptar el medio a las necesidades portuarias, siempre teniendo muy en cuenta la seguridad. Pocas son las costas que reúnen las condiciones de manera natural, aunque un claro ejemplo lo tenemos en el Puerto de Vigo.

Lo primero que se debe tener en cuenta a la hora de llevar a cabo una obra en un puerto es el abrigo, o sea, agua suficiente para la evolución, fondeo y atraque de los muelles con el fin de realizar las operaciones pertinentes, carga o descarga, sin olvidar el calado o profundidad que debe tener el agua para que el barco no toque fondo. Cuando esta característica 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 verterlo en unos vaciaderos hasta conseguir el calado necesario. Los productos del dragado se suelen aprovechar para rellenar superficies marinas que darán lugar a terraplenes<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 125-127, leg. 2251 y BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, pp. 93-94. Véase además *Revista de Obras Públicas*, 7-9-1905, núm. 1563, tomo II, pp. 641-644 y 12-10-1905, núm. 1568, tomo II, pp. 703-706.

<sup>36</sup> PITA CARPENTER, Eloy: “Así se hace un puerto”. *Boletín información mensual*. Ente Público Puertos del Estado, Madrid, noviembre 2002, núm. 100, pp. 64-65. Es un artículo bastante ilustrativo y pedagógico para conocer a grandes rasgos las obras que necesita un puerto.

Ahora bien, 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 las últimas décadas del siglo XIX se asistió a un considerable progreso en el establecimiento de diques y muelles, gracias a las nuevas posibilidades ofrecidas en las canteras con la voladura, mediante barrenos y cortes, para obtener grandes bloques de piedra y su transporte por ferrocarril a pie de obra, donde se enlazaba directamente con el mar. También se generalizó en este período la utilización de bloques artificiales de hormigón para este tipo de construcciones. Las potentes grúas del tipo *titán* se utilizaban para mover y colocar aquéllos con precisión y rapidez, facilitado por las máquinas accionadas con la fuerza del vapor, permitiendo una potencia de 60 toneladas. Tampoco debemos olvidar los adelantos registrados en los cálculos de resistencia y en los diseños y proyectos de obras, y en puertos con carreras de marea elevadas se proyectaron y levantaron las dársenas de flotación o *docks* -tal como las existentes en los puertos ingleses desde hacía décadas-, que permitían mantener el mismo calado con independencia de las mareas. En verdad, destacan las obras de los puertos de San Sebastián, Gijón o La Coruña, a la vez que sobresalen los muelles de hierro de Bilbao (Portugalete), La Coruña, Vigo y Huelva, principalmente.

En cuanto a las instalaciones de utillaje, la máquina de vapor también produjo cambios radicales. Aunque la mayoría de veleros y buques de vapor utilizaban sus propios medios para mover las mercancías, todos los grandes puertos españoles se dotaron de grúas de vapor que permitían manejar grandes pesos, hasta el momento imposibles de manipular con las grúas normales o con los medios de los propios barcos. Destacó un sistema especial que comenzó a funcionar en el Puerto de Barcelona desde 1885, el de las grúas hidráulicas. Complementariamente, ya a partir de la segunda mitad del siglo XIX se instalaron las primeras líneas telegráficas y telefónicas, así como eléctricas y hubo estudios químicos de los efectos del agua de mar en los materiales de las obras portuarias, a la vez que se utilizaron sistemas para la voladura submarina de escollos, etc. En resumen, las innovaciones técnicas introducidas en los puertos abarcaron todos los campos de su actividad.

En este contexto, interesa resaltar la *Memoria descriptiva* de algunos puertos notables de Inglaterra, redactada por Julio Valdés en mayo de 1886, subdirector del Puerto de Barcelona, a quien la Junta le encargó un viaje de trabajo por los principales puertos ingleses. Este documento resulta indispensable para conocer su organización y posible equiparación con los españoles. Valora enormemente los puertos británicos, aunque encontró defectos, opinando que el entonces modesto Puerto de Barcelona podría situarse a la altura de aquéllos con las obras y propuestas que se preparaban. A pesar de todo, en comparación, los puertos españoles, en general, mostraban un gran retraso de infraestructuras y técnicas ante los británicos, que se consideraban los más avanzados del mundo, sobre todo los de Londres y Liverpool<sup>37</sup>, no en vano se trataba de la gran potencia marítima del momento.

Y tras esta introducción, retomaremos el estudio detallado del Puerto de Huelva y, a la vista de lo analizado, se puede afirmar que, en los primeros años de creación de la Junta de Obras, las instalaciones portuarias eran mediocres, heredadas del pasado, y la vida del

---

<sup>37</sup> VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 225-231.

Puerto prácticamente no existía, sino sólo unos pescadores artesanales que requerían poca infraestructura. Las empresas extranjeras, las más fuertes, al llegar habían construido sus instalaciones y no sólo muelles, sino almacenes de mercancías, de locomotoras, etc.; asimismo, tenían grúas, vagones y todo lo necesario para la puesta en marcha del comercio que desarrollaban con el exterior. Por su parte, el Puerto de Huelva comenzó, lentamente, a despertar de su letargo de años y a solicitar del Gobierno central las cantidades necesarias que, unidas al producto de las tarifas, permitieran la construcción de un puerto estatal.

Remontándonos a la etapa inmediatamente anterior a los inicios de la Junta, se conoce que, en julio de 1848, comenzaron las obras del Muelle de Huelva<sup>38</sup>, perteneciente al distrito de Sevilla<sup>39</sup>, que finalizaron en enero de 1850. Los fondos provinieron de la recaudación provincial para la carretera de Huelva a Extremadura. Ya el 20 de febrero de 1854 se hizo cargo del muelle la Dirección General de Obras Públicas y, según manifestaba el Administrador de Hacienda en Huelva, “el derecho de muellaje asciende a 10.000 reales, de los cuales 2.400 corresponden á fondeadero, y 700 á carga y descarga. Al no haber ejecutado el Gobierno ninguna obra, sólo contribuye éste con una pequeña suma para los gastos de personal”. El capital invertido en reales fue, dividido por anualidades, el siguiente:

| <i>Obras nuevas del muelle Espigón</i> |             |             |             |             |              |
|----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <i>1848</i>                            | <i>1849</i> | <i>1850</i> | <i>1854</i> | <i>1855</i> | <i>Total</i> |
| 115,990                                | 65,707      | 82,278      | 2,653       | 4,650       | 217,278      |

Fuente: *Memoria sobre el estado...*, p. 103.

En este sentido, Amador de los Ríos, a finales del siglo XIX, compara con gran clarividencia la única construcción portuaria estatal<sup>40</sup>, frágil, frente a las de las poderosas compañías extranjeras. El texto tiene una gran belleza, pero a la vez resulta duro y crítico. Éstas son sus elocuentes palabras:

“Demostrando, cual siempre, nuestro abandono y nuestra pobreza nacionales, -el muelle del Estado, perfectamente inútil para su objeto, y labrado de madera, es de tan ligera construcción como para que á él no puedan atracar los barcos, ni le sea dado resistir por su fragilidad el movimiento y el peso de carga y de descarga, circunstancias que le convierten en simple embarcadero [...] resulta estrecho y mezquino, y en desacuerdo ostensible respecto de la importancia de la ría, la cual demanda é imperiosamente exige lleguen al fin á realizarse las proyectadas obras del puerto, que habrán de cambiar la fisonomía de la población, contribuyendo á su desarrollo como ciudad marítima. Pero si apartamos la vista con dolor y con pena del muelle nacional, y la fijamos en los particulares, [...] el dolor y la pena se convierten en vergüenza y en sonrojo invencibles; pues mientras en aquél reinan la soledad y el abandono, de que dan patente muestra los patrones de las lanchas que invitan indolentemente á visitar el santuario de La Rábida ó el desierto coto en que se ha convertido la en otro tiempo populosa isla de Saltés, -en éstos la vida circula poderosa, representada por

<sup>38</sup> Hay una colección de artículos periodísticos en el diario *Odiel* firmados por Diego Díaz Hierro y titulados “Una excursión de verano”. Concretamente, en el capítulo XV se relata que el nuevo gobernador, José María Bremón, comunicó al alcalde el 26 de febrero de 1848 que había que derribar la Ermita de Nuestra Señora de la Estrella y el Arco de la Calzada para iniciar las obras del muelle. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1028.

<sup>39</sup> El Puerto de Huelva no existía como tal. *Memoria sobre el estado...*, p. 101.

<sup>40</sup> Tras una serie de estudios, se ha llegado a la conclusión de que esta infraestructura es la imagen de las Fotografías 4.3 y 4.4, aunque en otras publicaciones está recogida con otra denominación.

los trenes cargados de mineral que recorren sus vías y por los vapores atracados á ellos, para recibir y transportar al extranjero los riquísimos minerales cobrizos que oculta en sus entrañas el suelo accidentado de la provincia”<sup>41</sup>.



**Fotografías 4.3-4.4.- Muelle del Estado en el Puerto de Huelva, construido a mediados del siglo XIX**

En cualquier caso, entre los años 1869 a 1871 se verificaron en el muelle del Estado algunas reparaciones periódicas. El rápido deterioro a que estaba sometido por las condiciones atmosféricas, unido al “continuado aunque pequeño tráfico que por él se hace” y el mal estado del erario contribuyeron a que se conservara con “posible esmero”, ante la imposibilidad en el momento de otra solución, hasta que se presentó un proyecto de mejora que aprobó el rey<sup>42</sup>. Pero con el tiempo, el Puerto de Huelva construyó muelles de mercancía general, de minerales, pesqueros... para aquellas entidades que no tenían los recursos económicos suficientes para costearse pantalanes propios en los que poder atracar los barcos para exportar sus mercancías, ni depósitos donde almacenarlas; y para ellas, Huelva se modernizó, apoyada en esa institución que hizo posible la movilización de capitales, capaz de transformar la economía provincial.

Por otra parte, el proyecto general de “Mejora de la Navegación del Puerto de Huelva”, redactado por el ingeniero Carlos María Cortés y aprobado por Real Orden de 11 de agosto de 1880, contenía, como se ha analizado, la construcción de los muelles definitivos de fábrica, que vendrían a resolver y poner término a la lamentable situación que preocupaba a la Junta de Obras y a la Dirección facultativa por la escasez de muelles y la poca resistencia del existente; pero al no contar la institución con recursos para llevar a cabo las obras de una parte de aquellos muelles y estar en la falsa convicción de que era imposible levantar estas infraestructuras en los terrenos fangosos de Huelva, como se expuso anteriormente, hubo de buscarse el medio de solucionar cuanto antes aquella situación. La Corporación contaba, en sus inicios, con poco capital para atender las necesidades básicas del comercio de Huelva, que iban en aumento, y las que habría de originar la línea férrea de Zafra a Huelva, que entonces se estaba trazando<sup>43</sup>. Por consiguiente, para paliar el problema se redactó el 30 de diciembre de 1881 un proyecto de “Muelle provisional y zona avanzada de terraplén”, aprobado al año siguiente.

<sup>41</sup> AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo: *Huelva...*, pp. 485-486.

<sup>42</sup> A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880. *Escrito de Obras Públicas de la provincia de Huelva al Ministerio de Fomento* (adjunta un proyecto de reparación con un presupuesto de 5.489 pesetas), 7-9-1874, leg. 15163-1.

<sup>43</sup> Véase *Revista de Obras Públicas*, 15-7-1884, núm. 13, tomo II, p. 99.



Consistía la disposición de este muelle, que se denominó muelle Sur<sup>44</sup>, en una plataforma o cabeza de 51,84 metros de largo y 14 metros de ancho, enlazada con el terraplén y zona de servicio por un viaducto de acceso curvo de 224 metros. Se trataba de un muelle provisional para buques de mediano porte, con una construcción toda metálica<sup>45</sup>, a excepción del piso y la doble palizada de defensa que envolvía la cabeza<sup>46</sup>. 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”<sup>47</sup>. Además del presupuesto de contrata del muelle y zona avanzada del terraplén mencionados, se aprobó otro para el establecimiento de un tranvía auxiliar que sirviera para la conducción de las tierras desde los cabezos próximos a la población hasta la obra<sup>48</sup>.

Es bien patente que la construcción del muelle no resultó fácil por los hundimientos, sobre todo el que tuvo lugar en abril de 1885, que también afectó a la plataforma y cabeza del antiguo muelle de viajeros que estaba contiguo<sup>49</sup>. Finalizada esta primera parte, se instaló una caseta oficina en el ángulo norte de la infraestructura para el control de la explotación y la estación telefónica<sup>50</sup>, 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

<sup>44</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, p. 465. Viene recogido el muelle en esta publicación como una construcción característica de finales del siglo XIX. Véase además A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Muelle provisional y zona avanzada de terraplén”: proyecto*. Ingeniero director Carlos M<sup>a</sup> Cortés, 30-12-1881, leg. 1881.

<sup>45</sup> El entramado metálico consistía en tubos verticales de fundición de 0,30 metros de diámetro, terminados por una gran rosca de 1,30 metros y situados a 3 metros en sentido transversal, arriostrados convenientemente. En sentido longitudinal, las palizadas estaban situadas a 6 metros de distancia y no llevaban ningún arriostramiento. Sobre las cabezas de los pilotes se apoyaba el piso, que era sencillo y bien estudiado.

<sup>46</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: “El Puerto de Huelva: su historia”. *Revista de la Fundación Municipal de Cultura*. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 1998, pp. 17-21.

<sup>47</sup> A.H.N. 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.

<sup>48</sup> La subasta se adjudicó en noviembre de 1882 a José Oyanguren por 395.290 pesetas, pero fueron muchas las vicisitudes que atravesó esta obra en su ejecución, dando lugar a la redacción de diversos presupuestos adicionales. A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1881-1887. *Memoria descriptiva relativa al proyecto de tranvía para el terraplén de una parte de marismas para las obras del Puerto de Huelva*, 22-3-1882, leg. 15163-3.

<sup>49</sup> Todas estas contrariedades que se desarrollaron a lo largo de la construcción del muelle dan idea de lo complicado de las obras en los terrenos de la ría de Huelva, que llevaban aparejado el aumento del coste y del tiempo empleado, con las grandes necesidades que había de esta nueva infraestructura. Además, el exceso de capital invertido, por las dificultades mencionadas, restó posibilidades de llevar a cabo otros proyectos de los que el comercio también estaba carente.

<sup>50</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. VIII-IX, leg. 2251.

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 [...]”<sup>51</sup>.

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 iban surgiendo, hubo ampliaciones hasta dejar la plataforma en las dimensiones de 155,10 metros de longitud por 27,60 metros de ancho en 1893, que permitía atracar cuatro buques a la vez -en vez de los dos del principio-. Resumiendo, el importe total de los gastos efectuados en la construcción del muelle y su zona de servicio llegó a 1.293.096,83 pesetas, distribuidas según muestra la Tabla 4.1.

TABLA 4.1  
*Gastos de la construcción del muelle Sur y su zona de servicio (en pesetas)*

|                           |     | Muelle de hierro | Zona de servicio | Totales      |
|---------------------------|-----|------------------|------------------|--------------|
| <b>Proyecto primitivo</b> |     |                  |                  |              |
| Obras por contrata        |     | 447.727,84       | 173.484,92       | 621.212,76   |
| Obras                     | por | 9.851,43         | 145.313,27       | 155.164,70   |
| administración            |     |                  |                  |              |
| <b>1ª ampliación</b>      |     |                  |                  |              |
| Obras                     | por | 192.734,79       |                  | 192.734,79   |
| administración            |     |                  |                  |              |
| <b>2ª ampliación</b>      |     |                  |                  |              |
| Obras                     | por | 323.984,58       |                  | 323.984,58   |
| administración            |     |                  |                  |              |
| <i>Total</i>              |     | 974.298,64       | 318.798,19       | 1.293.096,83 |

Fuente: A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. IX, leg. 2251

No obstante, oficialmente, el muelle se abrió el 13 de marzo de 1889 con todas sus dependencias, aunque se iniciara su explotación unos meses antes, lo cual demuestra la necesidad que había en el comercio de la provincia de tener instalaciones adecuadas para el transporte de mercancías. Las obras fueron muy valoradas por la ciudadanía, por el avance que suponían a todos los niveles, y se desprende, claramente, de la prensa de la época<sup>52</sup>, igual que de otras fuentes consultadas: “el día de ayer es uno de los que podemos marcar con piedra blanca en el camino de prosperidad y cultura que Huelva sigue desde hace algunos años”. La inauguración supuso todo un evento en la ciudad:

“[...] siendo las 14,00 h. de la tarde dióse comienzo al acto poniéndose en movimiento un tren compuesto de una locomotora y ocho vagones conteniendo algunas mercancías. Practicadas repetidas veces esta operación recorriendo el tren desde la Zona de servicio á la Cabeza del muelle de hierro y de esta á las vías de enlace con las estaciones de los ferrocarriles de Sevilla y Zafra, [...] y se procedió a examinar la colocación de boyas de amarre y hacer maniobrar las grúas de vapor y á mano establecidas provisionalmente, dando excelentes

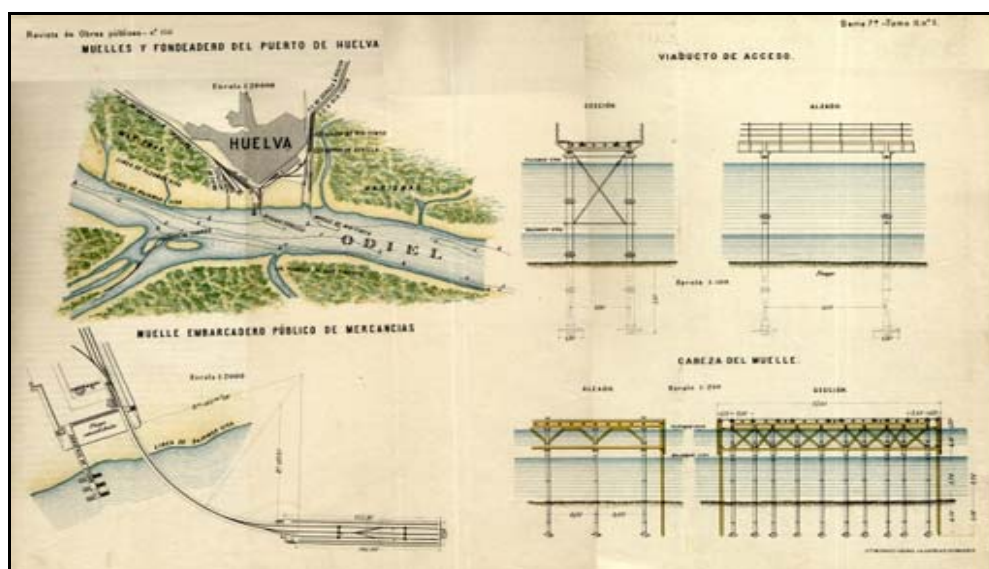
<sup>51</sup> A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Una caseta-oficina en la cabeza del muelle de hierro, embarcadero de mercancías”: memoria del proyecto*. Ingeniero director facultativo Luis M<sup>a</sup> Moliní, 2-11-1888, leg. 1130.

<sup>52</sup> *La Provincia*, 14-3-1889.

resultados todas las operaciones de carga y descarga practicadas. Seguidamente fueron inspeccionadas todas las dependencias, que merecieron unánimes plácemes por sus buenas condiciones y elegante aspecto”<sup>53</sup>.

El complemento adecuado, la propuesta de distribución de la zona de servicio del muelle Sur, se aprobó por el gobernador civil de la provincia el 17 de enero de 1888<sup>54</sup>, y por Real Orden de 4 de enero de 1889 se sancionó la construcción en dicha zona de un andén o cobertizo de mercancías, tinglado número 1<sup>55</sup>, tres casetas de madera destinadas a oficina de recaudación y factoría, ayudantía de marina y almacén de efectos. El 6 de octubre de 1890 se ratificó el proyecto de una cochera para dos máquinas locomotoras y 83,20 metros de vía de acceso a la zona, con un presupuesto de 16.827,32 pesetas. Poco después, en diciembre de 1894, ante la insuficiencia de la antigua zona de servicio en relación con el tráfico creciente de mercancías, salió adelante una ampliación: una valla de cerramiento para la nueva zona de servicio, los tinglados números 2 y 3 y las vías de los andenes y enlace con la nueva zona<sup>56</sup>. 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”<sup>57</sup>.



Fotografía 4.5.- Plano de situación y detalles del muelle Sur (*Revista de Obras Públicas*, 5-8-1897, núm. 1141).

<sup>53</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-3-1889, libro 12.

<sup>54</sup> El terraplén tenía una superficie de 7.268 m<sup>2</sup>.

<sup>55</sup> Sus dimensiones sumaban 77 metros de largo por 8 metros de ancho, cubierto en los primeros 36 metros de longitud.

<sup>56</sup> Las obras se adjudicaron el 1 de abril de 1895 a Antonio Rodríguez Arango, liquidándose el 7 de julio de 1897.

<sup>57</sup> RODRÍGUEZ, Emilio José: *Op. cit.*

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<sup>58</sup>. También el muelle contaba con dos locomotoras *ténder* de vía normal. Los mecanismos eran del sistema *walschaert* exteriores. La longitud total de la máquina ascendía a 6,42 metros y el esfuerzo de tracción a 3.000 kilogramos. Las dos locomotoras las suministró la casa *Cockerill* mediante concurso, con sujeción al proyecto aprobado el 15 de octubre de 1888 y con un coste de 25.000 pesetas cada una<sup>59</sup>. Normalmente, se utilizaba sólo una, relevándose cada quince días, y únicamente en casos extraordinarios -como la época de exportación de vinos- trabajaban las dos. Hasta 1894 se alquilaban en ocasiones a la *Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante* el número de vagones necesarios para este servicio<sup>60</sup>. Pero las dificultades, por la escasez de material que en ocasiones tenía la Compañía por una parte y, por otra, el movimiento de mercancías generales que iba en considerable aumento propiciaron que el Puerto formulara una propuesta para la compra de 24 vagones plataformas, que pronto fueron insuficientes también, pues el número de toneladas de mercancías generales transbordadas por el muelle crecía día a día. En la Tabla 4.2 se recogen las cantidades empleadas en material móvil y de explotación en el muelle de hierro y en la Tabla 4.3 la inversión total en el muelle<sup>61</sup>.

TABLA 4.2

*Coste del material móvil y de explotación en el muelle Sur (en pesetas)*

|                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| • 9 boyas de amarre y su traslación | 41.542,51         |
| • 8 grúas de vapor                  | 185.000           |
| • 2 locomotoras                     | 50.000            |
| • 24 vagones                        | 71.040            |
| • 22 toldos                         | 3.475,87          |
| • Material de alimentación y lavado | 6.991,96          |
| • Material de repuesto              | 14.455,83         |
| <i>Total</i>                        | <i>372.506,17</i> |

Fuente: A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. XIII, leg. 2251.

En tanto, el servicio global de la explotación de este muelle, así como el correspondiente al movimiento y material y tracción se desempeñaba por el siguiente personal:

<sup>58</sup> La caldera era vertical con tubos cruzados, teniendo todos sus movimientos, de giro, elevación y avance, a vapor, pudiendo transbordar cada una a la hora entre 60 y 70 toneladas de mineral ó de 30 a 40 toneladas de mercancías generales. Su adquisición se hizo en dos épocas distintas, mediante concurso adjudicado a la casa *Cockerill* de Bélgica por 82.500 pesetas, las cuatro primeras con arreglo al proyecto aprobado el 14 de febrero de 1888 y, las cuatro últimas, por 102.500 pesetas, según el proyecto aprobado el 4 de octubre de 1892. *Gaceta Madrid*, 5-3-1889.

<sup>59</sup> Estaban obligados a presentar a la aprobación de la Junta los planos, con detalles suficientes de todos los mecanismos, antes de dar principio a la construcción de las máquinas. Real Orden de 24 de septiembre. *Gaceta de Madrid*, 30-10-1889.

<sup>60</sup> A tres pesetas por vagón y día

<sup>61</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. IX-XIII, leg. 2251.

- Servicio de Explotación: 1 jefe de Explotación, 1 subjefe, 1 factor de primera y 1 factor de segunda en tinglados, 1 capataz de carga y descarga en tinglados, 2 guardabarreras, 1 guardaguja, 8 guardas de día y noche para tinglados, 1 guarda de noche para el muelle, 1 auxiliar y 1 ordenanza.
- Servicio de Movimiento: 1 factor y 1 auxiliar de muelle, 2 capataces de maniobras, 2 conductores de trenes, 2 guardaguja enganchadores, 15 cargadores fijos y 17 cargadores eventuales.
- Grúas de vapor: 1 maquinista de primera, 8 maquinistas de segunda, 1 fogonero habilitado, 1 fogonero habilitado de primera, 2 fogoneros habilitados de segunda y 1 encendedor.
- Locomotoras: 2 maquinistas de segunda, 2 fogoneros, 1 encendedor, 1 limpiador y 1 guarda <sup>62</sup>.

TABLA 4.3  
*Inversión total en el muelle Sur (en pesetas)*

|                                   |                     |
|-----------------------------------|---------------------|
| • Muelle de hierro                | 1.293.096,83        |
| • Edificios y tinglados           | 189.696,28          |
| • Material móvil y de explotación | 372.506,17          |
| <i>Total</i>                      | <i>1.855.299,28</i> |

Fuente: A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. XIII, leg. 2251.

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 1888<sup>63</sup> -que demuestra que ya desde antaño había una gran organización en las labores portuarias- y a los presupuestos que se presentaban anualmente a la Superioridad. El tráfico del muelle de hierro consistía, principalmente, en minerales que venían en cajas por la línea férrea de Zafra a Huelva, sobre vagones de esta Compañía, en vinos procedentes de la línea de Sevilla a Huelva, que también llegaban directos al muelle o se descargaban en la zona de servicio del Dique para esperar el embarque, y en mercancías generales, que en su mayor parte pasaban por los tinglados o depósitos de la zona de servicio. Predominaban los minerales, que realmente sostenían el comercio durante todo el año; seguían luego en importancia los vinos, acumulados y exportados desde noviembre a mayo en partidas de gran consideración, que llenaban todos los terraplenes del Dique y la estación de Sevilla en esta época; y después, los cereales, carbones y demás mercancías, en lo que se notaba un gran aumento en estos últimos años, sobre todo tras la ampliación del muelle en 1893, fecha en la que ya podían

<sup>62</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 266-267, leg. 2.251.

<sup>63</sup> Es extenso y exhaustivo. A través de él se puede tener un conocimiento detallado del funcionamiento en los muelles y del papel que desempeñaba cada miembro de la comunidad portuaria. Se estudia desde las tarifas, limpieza y alumbrado hasta la recaudación de derechos, responsabilidades del servicio de explotación, depósito de mercancías en el muelle, perfil del personal afecto al servicio del muelle, transbordos, transportes, maniobras en general, y también todo el procedimiento para la petición de atraque, que se haría siguiendo un modelo impreso que se facilitaba por la oficina, en el que debía constar: “el nombre del buque, su calado entonces, su cabida, su procedencia y destino, su nacionalidad, el nombre del capitán, el cargamento que trata de tomar o alijar, el nombre del consignatario del buque, los de los consignatarios ó cargadores de las mercancías, el número y valores de las estadias y la declaración de las mercancías peligrosas ó explosivas que contengan”. A.H.N. 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.



atracar cuatro barcos, en vez de los dos del principio, aumentando el tráfico más de un 50%, como se verá en el epígrafe correspondiente. Concretamente en el año económico de 1897-1898, el tráfico total llegó a 315.398,677 toneladas.

Todo el movimiento de mercancías se verificaba en trenes hasta la cabeza del muelle y el transbordo a los barcos se hacía, como se ha apuntado, con ocho grúas de vapor<sup>64</sup>. No se trataba de un muelle de costa donde los barcos arrojaban libremente las mercancías con sus puntales, y en donde los consignatarios las recogían sin más intervención que la de la Aduana, sino que conformaba un espigón -en el que sólo había vías y grúas- unido a tierra por un viaducto. Las mercancías se entregaban o se recibían sobre vagones por medio de las grúas y con una locomotora y trenes de vagones circulaban constantemente entre las estaciones, los tinglados y el muelle, como en una vía férrea entre varias estaciones. Normalmente, habían atracados al muelle cuatro barcos, reservándose para el transporte de mineral los dos lugares próximos al viaducto y para el vino y carga general los otros dos del extremo. Con este objeto se llevaban dos turnos diferentes, uno de mineral y otro de carga general, que se iban concediendo por orden de presentación de las peticiones de atraque. A cada barco le servían dos grúas y seis u ocho vagones colocados en la vía más próxima, y la locomotora iba reemplazándolos sucesivamente, llevándolos a los tinglados y estaciones y trayendo otros nuevos, procurando que todos los barcos estuvieran igualmente atendidos y las grúas se detuvieran lo menos posible<sup>65</sup>.

Con respecto a los gastos de transbordo con las grúas, los de material y tracción para llevar las mercancías de las estaciones, tinglados y vías del Dique al muelle o viceversa y los de carga y descarga en el muelle y en los tinglados de la zona de servicio, así como los generales de la explotación tenemos que advertir que los abonaba la Junta con arreglo a los presupuestos anuales vigentes, cobrándolos al comercio según tarifa fija por peso y clase de mercancías<sup>66</sup>. Cuando éstas se entregaban o se recibían en las estaciones o en las vías del Dique, la carga o la descarga correspondiente la realizaban los remitentes o los consignatarios.

Ya desde el año económico de 1896-1897 se amplió la documentación y estadística del servicio del muelle, completándola con detallados datos de todas las maniobras, productos y gastos correspondientes a las diversas clases de mercancías y a los distintos barcos que atracaban al muelle. Hubo también una reestructuración del servicio, distribuyéndose el personal de modo que la explotación se hiciera de manera más rápida y

---

<sup>64</sup> En la *Revista de Obras Públicas*, 5-8-1897, núm. 1141, tomo II, pp. 146-149 se halla una breve reseña sobre las características más destacadas del muelle y un interesante resumen estadístico de su explotación desde 1889 hasta 1896. Del enorme interés que despertaba la construcción en la fecha da buena cuenta, además, sus apariciones en la misma Revista en otros números que recogen fotografías de conjunto y detalle. *Revista de Obras Públicas*, 18-11-1897, núm. 1156, tomo II, p. 541 y 2-6-1898, núm. 1184, tomo I, p. 331.

<sup>65</sup> Con dos barcos para mineral, uno para vinos y otro para carga general se hacían de 1.000 a 1.200 toneladas en invierno y hasta 1.600 en verano; pero si habían dos o más barcos para vino o tres para carga general y uno para mineral se dificultaba mucho el servicio por la multitud de maniobras que había que realizar.

<sup>66</sup> Por el depósito de mercancías en los tinglados y zonas del muelle Sur y de mareas del Dique se pagaba la siguiente tarifa: a descubierto 0,05 pts./m<sup>2</sup> y día y, a cubierto, 0,10 pesetas por igual superficie y tiempo. Para resguardar de la lluvia a las mercancías depositadas al descubierto se disponía de toldos encerados. Se pagaba por el servicio una peseta por toldo y día, sin poder ser utilizados por una misma persona más de una semana.

con mayor economía. La oficina central estaba en una caseta próxima a la entrada del muelle, unida por teléfono a éste, los tinglados, la barra, la Comandancia de Marina, la Jefatura de Obras Públicas, las estaciones de Madrid, Zaragoza y Alicante, Zafra-Huelva, Río Tinto y la Dirección facultativa. Allí se llevaba toda la documentación y estadística del servicio y la parcial del tinglado número 1 y zona contigua a la caseta<sup>67</sup>. A continuación, relatamos, a través de un texto de la época, el trámite que se seguía cuando atracaba un barco en el Puerto a finales del siglo XIX, y resulta curioso como no ha variado, prácticamente, hasta el momento actual:

“Cuando llega un buque al fondeadero, presenta su consignatario una petición de atraque en el turno correspondiente de carga general o de mineral y, al atracar, el sobordo o detalles de todas las operaciones que ha de efectuar el buque. Con estos documentos se empieza la documentación, abriéndose una carpeta especial para cada barco, en la que se detallan todos los datos relativos a cada una de las operaciones de carga o descarga y los gastos correspondientes, anotándose además en los libros respectivos, de los que se da un resumen diario a la Dirección facultativa.

Las peticiones de carga o descarga las entregan los consignatarios en la Oficina central, indicando el orden en que prefieren que se efectúe el trasbordo, pero sin intervenir en las maniobras de transporte ni en las operaciones de las grúas, recibéndose o entregándose las mercancías en los tinglados y estaciones o al costado del buque. La aplicación de las tarifas y la recaudación las hace el recaudador en la misma caseta de la oficina central”<sup>68</sup>.

Así pues, el muelle Sur se convirtió en el centro del desarrollo del tráfico público de Huelva a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, con un movimiento de mercancías máximo en 1907 de 768.164,482 toneladas<sup>69</sup>. En enero de 1927 se terminó su explotación, comenzándose a demoler para levantar el nuevo muelle de fábrica, que se detallará en páginas posteriores. En este punto, el aumento que a finales del siglo XIX había experimentado el tráfico total de mercancías generales en el Puerto de Huelva -que en su mayoría se realizaba por el muelle de hierro, y que consistía, principalmente, en mercancías que se depositaban en los tinglados para embarque o que, procedentes de la importación, iban desde los buques a aquéllos para ser luego distribuidas en carros por la capital o la provincia- hizo pensar a la Junta en la conveniencia de instalar en la zona de servicio del muelle una báscula para pesar vagones, a fin de no tener que realizar esa operación en las estaciones de las *Compañías de Zafra a Huelva* o de *Madrid, Zaragoza y Alicante*, pues se retrasaban y dificultaban las operaciones. Otra opción implicaba aceptar las cantidades que aparecían en el sobordo de los buques, pero podía perjudicar los intereses que la Junta representaba. Por ello, el 31 de agosto de 1897 se formuló un presupuesto para su adquisición. Entre los diversos sistemas de básculas para vía de circulación continua se propuso el llamado *Bianco-Opessi*, de la casa *Falcot Fères*, de Lyon, el más perfeccionado en el momento, con un coste de 5.962,77 pesetas<sup>70</sup>.

<sup>67</sup> La de los tinglados números 2 y 3 de la nueva zona se gestionaba en una caseta-oficina dentro del número 2.

<sup>68</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 39 y ss., leg. 2251.

<sup>69</sup> Conocemos que entre 1900 y 1901 se practicaron diligencias para instalar luces en el muelle y su zona de servicio, pero al no ser posible contratar en la localidad la energía necesaria, la propia Junta tuvo que encargarse del abastecimiento del alumbrado de manera directa. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-10-1900 y 15-1-1901, libros 23-24.

<sup>70</sup> La recepción tuvo lugar el 28 de mayo de 1898. El pliego de condiciones facultativas apareció

Por otra parte, antes de la puesta en marcha del ferrocarril y muelle embarcadero de Río Tinto, 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 de porte regular. Cortada 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, enrasando el fondo al nivel de la bajamar. Hasta el año 1883 se descargaban las embarcaciones menores en las playas mismas de los caños o cabillas del Dique y en un ligero muelle formado por unos cuantos pilotes y un piso de tablones, 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 prolongar el existente, de 56 metros de largo por 3,92 metros de ancho<sup>71</sup>.

El muelle del Dique<sup>72</sup> 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. Aunque no con perfección, por el corto frente de atraque que presentaba y la mala disposición de la zona de servicio, se podía llevar a cabo el movimiento de mercancías con cierta comodidad, con unos fondos preparados para dar entrada y calado a los lanchones y barcazas que lo habían de recorrer, lo cual justificaba el proyecto. 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”<sup>73</sup>. Con estas

---

publicado en la *Revista de Obras Públicas*, 1899, tomo II, pp. 7-8, dedicado a subastas y concursos. Véase además A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Habilitación de un desembarcadero en la llamada Cabilla o Dique nuevo”: proyecto*. Ingeniero director Carlos M<sup>a</sup> Cortés, 15-12-1883, leg. 1128. Existen también datos de un proyecto de Dique para el Puerto de Huelva con planos firmados por Enrique Majó el 1 de marzo de 1873, pero no hay constancia de su aprobación. A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras*, leg. 1126.

<sup>71</sup> A finales de 1892, en los *Libros de Actas* se señala la apremiante necesidad de que en el nuevo canal abierto en las cercanías de la Aduana se habilitara un pequeño, modesto y cómodo desembarcadero de efectos y mercancías, a fin de facilitar al comercio las operaciones de descarga y reconocimiento por parte del personal de aduanas. Finalmente, la Junta acordó que con urgencia se acometiera la obra. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-12-1882, libro 6.

<sup>72</sup> 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.

<sup>73</sup> La estructura del muelle estaba reducida a unos entramados de madera formados por palizadas normales de tres pilotes colocados en el terraplén, separados entre sí un metro, encepados en su cabeza y al nivel del terreno y arriostrados por medio de cruces de San Andrés. El cimiento consistía en unas plataformas de madera unidas a los pilotes, que descansaban sobre un manto de hormigón, que, a su vez, insistía sobre un cimiento de grava de 0,50 metros de espesor. Para disminuir el empuje del terreno había colocada una capa de “fanginas” cubierta por el afirmado de la zona.

premisas, el 24 de febrero de 1887 se presentó una propuesta de reforma que consistía en la ampliación de los entramados del muelle en 100 metros lineales, la habilitación de una zona de servicio afirmada, contigua al muelle -en una extensión de 25 metros de ancho por 171 metros de largo-, y la construcción de un tinglado de mercancías, el número 1 -de 8 x 24 metros<sup>74</sup>. Con objeto de completar el servicio del muelle del Dique, se adquirieron en abril y mayo de 1887 dos grúas de mano de dos toneladas de fuerza cada una, cuyo coste ascendió a 5.000 pesetas ambas. Existía una tercera grúa, también “de sangre”, procedente de la construcción del muelle de hierro<sup>75</sup>.

Seguidamente, para servir al tráfico de pescado, muy considerado en el Puerto en aquellos años, se formuló el 20 de marzo de 1892 un proyecto aprobado por Real Orden de 4 de mayo para la ubicación de una rampa sumergible en la entrada del caño del Dique, paralelamente al mismo, de una longitud de 240 metros, con un ancho de 8 metros y una pendiente en los primeros 210 metros, mientras que los 30 metros últimos eran horizontales<sup>76</sup>. Por lo demás, el transporte de mercancías se hacía en carros, por carretera o en vagones de las líneas de Zafra y Madrid, Zaragoza y Alicante, a las que estaba unido el muelle<sup>77</sup>.

En tanto, el embarque y desembarque de viajeros en el Puerto de Huelva se efectuaba por un muelle de madera, próximo al muelle de hierro, que sustituyó a otro antiguo de madera sobre pilas de sillería, levantado en 1867 por el Estado. Este muelle para transporte de pasajeros tenía una longitud de 154 metros y estaba realizado con el mismo material que el anterior. En su comienzo se prolongaba por un terraplén de 64 metros de longitud y 9 metros de anchura con revestimientos de mampostería ordinaria. La cabeza se encontraba, aproximadamente, a la derecha del lugar donde después arrancó el muelle de hierro. Al desaparecer el medio de embarque para los viajeros, con la obra del muelle Sur, se pidió autorización para acometer inmediatamente otra infraestructura. El proyecto se aprobó por Real Orden de 17 de julio de 1885 y se liquidó al año siguiente<sup>78</sup>. Una vez construido se comprobó que era insuficiente para el tránsito de las numerosas lanchas dedicadas al transporte de viajeros, por el poco calado y la existencia de una sola

<sup>74</sup> A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expedientes de Obras “Muelle de mercancías del caño del Dique de la Cabilla”: proyecto reformado*. Ingeniero director facultativo Luis M<sup>a</sup> Moliní, 24-4-1887 y “*Limpia del Caño de la Cabilla*”, 13-9-1888, leg. 1128.

<sup>75</sup> Las grúas, por las que se cobraba 0,50 pesetas la hora, se utilizaban cuando el peso de los bultos era muy grande o había mucho desnivel entre la cubierta de los barcos y el piso del muelle, verificándose el transbordo en los restantes casos por medio de planchas o a brazo. A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 48, leg. 2251.

<sup>76</sup> En el arranque se hizo un pequeño terraplén para regularizar el ángulo en que terminaba la zona de servicio del Dique, que, poco después, se aumentó para dejar espacio alrededor de la concesión de 40x15 metros, que en la entrada del Dique la Superioridad había otorgado a la Pescadería municipal. *Ibidem*, pp. V-VI, leg. 2251.

<sup>77</sup> A pesar del gran servicio prestado en el tráfico de mercancías generales desde que comenzó su explotación en julio de 1884, con el tiempo tuvo que ser sustituido por otro nuevo muelle de marea con mejores condiciones para rellenar el caño en que estaba situado. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 269, leg. 2251.

<sup>78</sup> La longitud total del muelle, desde la zona avanzada a 6 metros del talud norte, era de 43 metros y la escalerilla final lo prolongaba en unos 7,14 metros. A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1883-1886. *Expediente de Obras “Muelle embarcadero provisional para viajeros”: liquidación*. Director Luis M<sup>a</sup> Moliní, 15-9-1885, leg. 15163-2.

escalerilla. Por tanto, teniendo en cuenta la proximidad de las fiestas del Centenario de Colón, se presentó el 10 de febrero de 1892 una propuesta de reforma para prolongarlo 35 metros más<sup>79</sup>, que se liquidó a finales del mismo año, con un gasto de 29.279,66 pesetas<sup>80</sup>. En 1910 y 1912 se reparó, pues se necesitaba fortalecerlo por tener un tráfico muy activo, sobre todo en verano, y para soportar el peso de la muchedumbre en los días de fiesta en la ría, como en el caso de las regatas. El muelle desapareció prácticamente en 1916 por constituir un obstáculo en los trabajos de dragado del cimiento del proyectado muelle de ribera o muelle de Levante, del que se hablará próximamente<sup>81</sup>.

Con motivo también de las fiestas del Centenario del Descubrimiento de América, se dispuso por la Superioridad que la Jefatura de Obras Públicas de Huelva redactara con urgencia una propuesta de muelle embarcadero en el río Tinto, en las inmediaciones del monasterio de Santa María de La Rábida, por no ser suficiente el pequeño espigón construido en 1882<sup>82</sup> en el cercano estero de Domingo Rubio, que estaba entonces en bastante mal estado, no pudiendo atracar en bajamar nada más que lanchas. Confiado este proyecto al ingeniero Francisco Terán, las obras empezaron el 11 de noviembre de 1891 y terminaron a fines de julio de 1892, con un coste de 231.201,20 pesetas<sup>83</sup>. La cabeza del muelle tenía 20,83 metros de longitud paralelos al río Tinto y 17,83 metros de ancho en prolongación del viaducto -éste de 96 metros de largo con seis escaleras de embarque y soportado con pilotes de rosca con hélices cónicas y *mitchell*-. A continuación de la parte metálica del muelle había un terraplén de avenida para peatones -de 19,50 metros de longitud y seis metros de ancho, con muretes corridos de sillería de *novelda*- y una rotonda para carruajes de más de 31 metros de diámetro, que enlazaba por medio de un trozo de carretera con la del Estado, prolongación de la de Palos a La Rábida.

Asimismo, la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América hizo posible, además, un proyecto de muelle económico de viajeros sobre el río Tinto, en

<sup>79</sup> El tinglado para el público existente se suprimió, pero con motivo de la visita del rey a Huelva, el muelle se aumentó en 11 metros y se construyó un kiosco decorativo en la parte adicionada y otras dos escalerillas laterales. Finalmente, llegó a tener 89,50 metros de longitud. A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. XIV-XV, leg. 2251. Véase además A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras "Muelle embarcadero de viajeros": proyecto reformado*. Ingeniero director Luis M<sup>a</sup> Molini, 10-1-1892, leg. 1131.

<sup>80</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. XIV-XV, leg. 2251.

<sup>81</sup> Sobre el servicio de viajeros a partir de esa fecha, sabemos que se utilizaron en este mismo año dos pequeños espigones provisionales, adosados a los muelles Norte y Sur; el primero, para embarque de los viajeros que se dirigían a La Rábida, Palos y Punta Umbría y, el segundo, para los destinados a Aljaraque y al ferrocarril de Tharsis al Odiel. A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1916*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1917, p. 7, leg. 2251. Posteriormente, el muelle de Levante también se utilizaría para este menester.

<sup>82</sup> Ese año, el rey Alfonso XIII en su visita a Huelva ordenó que se construyera en el estero Domingo Rubio un pequeño embarcadero de pilotes de madera, que en 1891 tenía desnivelada la rasante y podrido el entablado de su piso. A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras "Un muelle embarcadero en el Río-Tinto, inmediaciones del convento de Santa María de La Rábida": memoria del proyecto*. Ingeniero Francisco Terán, 4-5-1891, leg. 337.

<sup>83</sup> Superado en cierta medida su presupuesto, se autorizó a la Junta a construirlo por Real Decreto 30 de octubre de 1891. *Gaceta de Madrid*, 31-10-1891.



Palos, por lo que el 31 de mayo de 1892 se presentó un presupuesto de 3.000 pesetas para ubicar un ligero muelle de madera, que suministrarían el Ayuntamiento de Palos y los almacenes de la Junta, y un terraplén de acceso. Aprobado el presupuesto, el 2 de julio se procedió a su construcción, pero se demoró la entrega de los materiales, por lo que el director de las Obras del Puerto, Luis M<sup>a</sup> Moliní, adquirió por cuenta de la Junta toda la madera en el comercio de la localidad, terminándose la obra el 2 de agosto<sup>84</sup>. Definitivamente, el muelle se construyó con un viaducto de 98 metros de longitud y dos metros de anchura entre las barandillas, dividido en 14 tramos de siete metros de luz cada uno. Se utilizó para el embarque y desembarque de viajeros y mercancías ligeras del pueblo de Palos, principalmente uvas y ladrillos, que constituían a fines del siglo XIX un movimiento comercial importante en Huelva, hasta que el 10 de marzo de 1895 lo destruyó un ciclón<sup>85</sup>. A consecuencia de los perjuicios que esta situación causó al pueblo de Palos, el Ayuntamiento se dirigió al ministro de Fomento y, finalmente, se reparó por el Puerto de Huelva. Ya en enero de 1926 se rehizo el muelle, quedando en excelentes condiciones de resistencia para el tráfico en esos años.

En resumen, 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<sup>86</sup>. Destacó la construcción de un muelle para el gran movimiento minero de exportación, con el que contó la institución antes de terminar el siglo XIX, el muelle Sur, con una completa zona de servicio, dotada del utillaje necesario para la época, aunque pronto se constató su insuficiencia por el enorme crecimiento del tráfico y el Puerto siguió evolucionando.

### 3. El agua y el saneamiento

Los primeros datos que se conocen sobre saneamiento en el Puerto de Huelva nos remontan a 1890, año en que se constata que las siete alcantarillas que desembocaban en la zona portuaria carecían de cauces para su desagüe y de llaves de cierre que impidieran la salida de los gases en bajamar, por lo que se producía grandes miasmas en las proximidades de las antiguas calles Odiel y Gibrleón, lo que motivó respectivas quejas a la Superioridad y la aprobación de un presupuesto para la solución del problema. Por consiguiente, por Real Orden de 25 de agosto de 1895, se aprobó el proyecto de la “Alcantarilla colectora de las siete atarjeas públicas que desembocaban en la zona del Puerto de Huelva”, cuyo presupuesto ascendía por contrata a 166.562,90 pesetas, que correspondía a la primera parte de la obra, y por administración a 16.903,51 pesetas, la segunda parte<sup>87</sup>. Las obras objeto de la contrata radicaron en:

<sup>84</sup> A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Muelle económico de viajeros en el Puerto de Palos”: proyecto*. Ingeniero director Luis M<sup>a</sup> Moliní, 31-5-1892, leg. 1131.

<sup>85</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. XXV-XXVIII, leg. 2251.

<sup>86</sup> Se puede encontrar un cuadro en el que aparecen resumidas las obras terminadas antes de 1904 con su época de construcción y su importe. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 13, leg. 2251.

<sup>87</sup> Véase *Revista de Obras Públicas*, 1897, núms. 1126, tomo I, pp. 443-444.

1. Dos trozos de alcantarilla colectora, el primero a lo largo de la calle Odiel -que formaba parte de la antigua carretera de Alcalá de Guadaira a Huelva-, desde la desembocadura en dicha calle de la de Miguel Redondo hasta encontrar la antigua alcantarilla de la Pescadería; y el segundo trozo, la prolongación de esta alcantarilla hasta las obras de su desembocadura.
2. Acometidas sobre la colectora correspondientes a las alcantarillas de segundo orden que discurrían por las calles afluentes a la de Odiel y los vertederos de aguas sucias existentes en la carretera y en las fincas particulares que disfrutaban de esta servidumbre.
3. Un terraplén con el revestimiento de su talud que formaba la playa artificial a continuación de la zona avanzada existente, en el sentido de sur a norte y con una longitud de 100 metros.

En cuanto a las obras por administración, se hallaban reducidas a la desembocadura en la ría: tuberías y llaves, un pozo registro, terraplenes sumergibles de arenas y excavación mediante dragado; además, hubo algunas modificaciones en la propuesta, consistentes en la prolongación de la alcantarilla de la Pescadería con una pendiente, en lugar de horizontal como se proyectaba en principio -con objeto de suprimir las cañerías de desagüe, por la facilidad con que aquéllas se obstruían y lo difícil del manejo de las llaves compuertas-. Así, los productos que saliesen por la alcantarilla quedarían siempre cubiertos por la línea de la bajamar viva. También se reformó el presupuesto teniendo en cuenta la conveniencia de prolongar el terraplén proyectado, hasta alcanzar el muelle embarcadero de la *Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva*, con el fin de continuar la margen artificial definitiva y ampliar la zona avanzada de servicio, que se debería habilitar para los muelles que se levantarán en un futuro<sup>88</sup>.

Por otra parte, una vez analizada la documentación existente, se concluye que, a finales de los años veinte, en la zona de los muelles nada más que existía la alcantarilla colectora, construida por el Puerto en 1898, cuyo trazado seguía la carretera del Odiel, actual avenida de Italia, donde evacuaban las calles perpendiculares a ésta, desembocando todo cerca del antiguo muelle de viajeros. El desagüe de la colectora se llevaba a cabo en pésimas condiciones por su poca profundidad y proximidad al muelle de viajeros, por lo que se sustituyó por otro en 1903 que atravesaba el viaducto del muelle Sur, y que dio servicio hasta los años veinte al ser prolongado con tubos de dragado atravesando el terraplén compresor del muelle de fábrica y saliendo a la ría por el otro lado<sup>89</sup>.

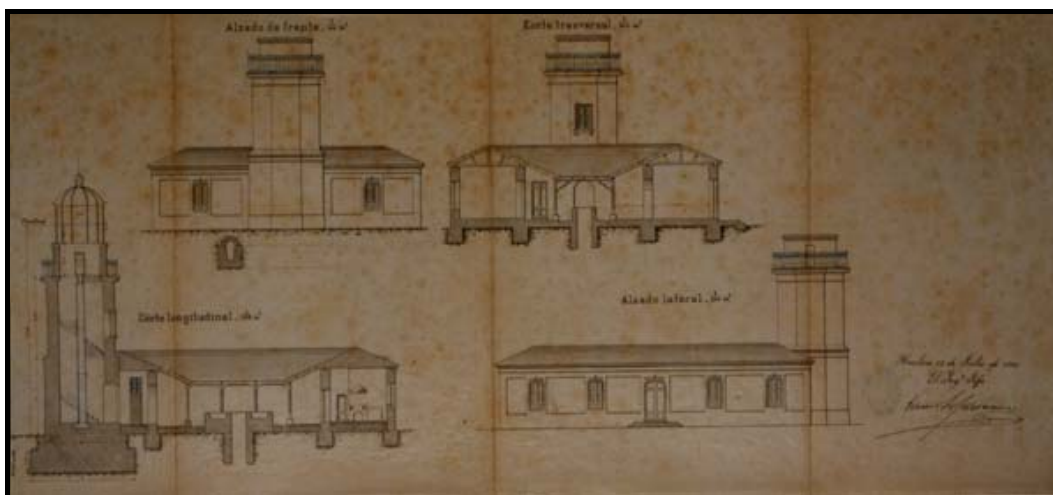
#### 4. Los faros y el balizamiento

Comenzaremos con los faros, que antaño se diferenciaban de las balizas en que aquéllos eran una luz giratoria mientras éstas destellaban -actualmente, la diferencia estriba en el alcance de la luz, que para el faro es de 10 millas o superior-. Pues bien, en el siglo XIX se llevó a cabo la señalización progresiva de las costas europeas, en el contexto

<sup>88</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. 25-27, leg. 2251.

<sup>89</sup> A.P.H. *Expediente de Obras "Alcantarillado y distribución de agua potable de la zona de los muelles"*: memoria del proyecto. Ingeniero director Francisco Montenegro y Calle, 1929, leg. 469. También se conocen todos los datos precisos de sus obras a través de *Revista de Obras Públicas*, 1898, tomo II, pp. 110-111 (dedicada a subastas y concursos).

del progreso industrial, mientras España, como en muchos otros aspectos, quedó relegada de los nuevos avances técnicos y los tuvo que importar de países más avanzados como Francia, Alemania, Gran Bretaña... En consecuencia, 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 técnicos experimentados ya en otros países. En cuanto al combustible empleado, en la antigüedad los faros se iluminaban por medio de hogueras encendidas con leña y carbón, situadas en la parte superior de las torres. A partir del siglo XVIII se comenzaron a utilizar los aceites vegetales y minerales –incluso grasas de animales– y en el siglo XIX se generalizó la energía eléctrica, seguida del uso del petróleo, gasolina y gasoil –recientemente se aplica la energía solar<sup>90</sup>.



Fotografía 4.6.- Plano del faro del Picacho, 14-7-1884 (A.P.H. Expediente de Obras, leg. 151).

Y con el fin de controlar el acceso al Puerto de Huelva, se encuentra el faro del Picacho, situado concretamente en el término de Mazagón, en una meseta arenosa que domina la margen derecha de la entrada a la barra de Huelva. Sus antecedentes se remontan al año 1844, cuando 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. Poco después, por Real Orden de 20 de noviembre de 1858, se aprobó una propuesta conjunta para la adquisición de aparatos y construcción de albergue de los guardas de las luces de enfilación en las barras de Ayamonte, Huelva e Isla Cristina. Ahora bien, por Real Orden de 16 de enero de 1861 se dispuso que se cambiaran las luces antiguas por las nuevas en la enfilación de la barra de Huelva y el 1 de marzo de 1861 se encendieron dos luces fijas de color blanco situadas en el cerro del Puntal y sobre sendos postes adosados a las casillas de cada uno de los torreros que las atendían –conformadas por faroles que albergaban

<sup>90</sup> Para el estudio y profundización en la evolución legislativa de los faros españoles en general y los detalles que rodearon a su construcción y trayectoria, véase *Revista de Obras Públicas*, 1855 (suplemento), 1858 y 1861, FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro: *Los faros de la costa atlántica andaluza*. Consejería de Obras Públicas y Transporte, Sevilla, 1989 y *Revista del Ministerio de Fomento* “Guía histórica de puertos y faros”, núm. 520. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2003. También puede verse REBOLLO LLEDÓ, Francisco, SOLER GALLA, Rafael y SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel: “Los faros: ayer y mañana”. *Puertos*, núm. 103. Ministerio de Fomento, Madrid, 2003, pp. 41-54

lámparas de aceite de oliva-. Y ya por Real Orden de 13 de mayo de 1884 se señaló la construcción de un faro de 2º orden en la desembocadura de la ría de Huelva, el faro del Picacho<sup>91</sup>. Finalmente, se redactó un proyecto reformado y el día 31 de mayo de 1898 salieron las obras a subasta. Resulta curioso que la Junta de Obras del Puerto de Huelva solicitara que el faro 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.

Hasta el año 1891, el balizamiento nocturno del Puerto de Huelva estaba reducido a dos luces de enfilación existentes en tierra y que servían para señalar la entrada de la barra por la canal del Picacho, la navegable en esos años, y una tercera luz, llamada de virada, cuya misión consistía, una vez pasada la canal, en indicar la alineación paralela a la costa que conducía al interior del Puerto. Las dos primeras luces se reducían a un farol con aparato cardióptrico de luz fija que se izaba en un castillete de hierro, con aparencia roja para una y blanca para otra. Su alcance era de nueve millas. Riera y Sans en 1883 describe el balizamiento con las siguientes palabras:

“Hay en el puerto 2 luces de enfilación, fijas, situadas en la playa al pié del cerro del Puntal, la inferior á 10 m. al E. de la casa de los faroleros su alcance es de 10 millas y están situadas a los 37º 8´ 9’’ latitud N. y 0º 38´ 0’’ longitud O. del meridiano de San Fernando; la que hay frente de la ciudad en el sitio denominado Puntal de la Cruz, es roja en la parte superior y blanca en la inferior y el objeto de ambas es el de franquear la barra de Huelva”<sup>92</sup>.

Este sistema se completaba durante el día con cinco boyas ordinarias, tres grandes y dos pequeñas, distribuidas de la forma siguiente: tres en la canal del Picacho, una roja sobre el bajo de Levante y dos negras sobre el veril de poniente; las otras dos negras, más pequeñas, estaban colocadas sobre este último bajo, pero en la alineación paralela a la costa, señalando una de ella el bajo de la Matilla. El procedimiento, establecido y conservado por Obras Públicas de la Provincia, prestó el servicio necesario algún tiempo; pero una vez construidos los muelles de la *Compañía de Tharsis* primero y *Río Tinto* y el muelle Sur después, con el consiguiente desarrollo de la industria minera y el aumento del número de buques y su calado, las deficiencias del balizamiento se hicieron notar, agravadas con las alteraciones de la canal de la barra que cada día iba empeorando.

Por una parte, la uniformidad de la costa hacía muy inciertos los reconocimientos del interior y, por otra, lo sinuoso de la canal de entrada y la distancia de 18 kilómetros desde ésta a los fondeaderos dificultaba la circulación de barcos por la noche, resultando que el balizamiento sólo servía para barcos pequeños, pues los buques cargados o que tenían un calado regular no entraban ni salían del Puerto nada más que de día y a pleamar, lo que limitaba enormemente sus maniobras, con la consiguiente pérdida de tiempo y estancias más largas de lo normal. La consecuencia final era el gran perjuicio ocasionado al comercio. Todo lo cual motivó la redacción de un proyecto de balizamiento entre la barra y el muelle de Río Tinto por boyas luminosas a gas, sistema *pintsch*, formulado en marzo de 1889 por Moliní, y aprobado al año siguiente con un coste de 145.006,23 pesetas. El

<sup>91</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Faro de 2º orden en la desembocadura de la barra del Puerto de Huelva”*. Ingeniero Eduardo López Navarro, 1884, leg. 151 y MOJARRO BAYO, Ana María: “El Faro...”.

<sup>92</sup> RIERA Y SANS, Pablo: *Op. cit.*, p. 534.

presupuesto comprendía la adquisición de una boya cónica de 7,50 m<sup>3</sup> de cabida y diez boyas cilíndricas de 4 m<sup>3</sup> de capacidad, todas con cola<sup>93</sup>. Como complemento del sistema, se incluía la adquisición de cuatro acumuladores de gas de 4,50 m<sup>3</sup> y la instalación de una fábrica de gas *pintsch* con un muelle de servicio en la isla de Bacuta, dotada de un horno con dos retortas de 130 milímetros, los aparatos de purificación correspondientes y una bomba de compresión con caldera para llenar los acumuladores<sup>94</sup>. Ahora bien, las boyas quedaron fondeadas en la barra y canal de entrada el 30 de septiembre de 1891, y a criterio de la Autoridad de Marina hubo modificaciones, según recoge la *Memoria* del Puerto de 1897-1898:

“[...] la boya cónica se colocó fuera de la barra a poniente con luz roja y otra cilíndrica en los mismos fondos a levante, marcando la entrada. Tres de las cilíndricas en la barra, formando un triángulo de virada cuyo vértice es la boya verde que baliza el bajo de Juan Limón y cuya base son las dos rejas que balizan la rabiza de poniente. Siguen a éstas, las boyas de Matilla, canal del Padre Santo, canal de los Ladrillos, Cabezo de los Prácticos y de la Cabezuela, que son todas rojas y situadas sobre el mismo bajo de poniente y la de la Ballena, que son todas verdes, que baliza la punta del mismo nombre en el interior del estuario”<sup>95</sup>.

Aunque los efectos conseguidos con el nuevo sistema parecieron excelentes en un principio, la práctica aclaró que la visibilidad de las luces no era la adecuada. Para que el balizamiento resultase eficaz debían colocarse las boyas a menor distancia -entre algunas de las boyas rojas existían cuatro kilómetros-, por lo que se hacía indispensable aumentar el número de éstas. En la misma *Memoria* mencionada se expresaba el problema con los siguientes términos:

“[...] pues si bien en tiempo ordinario resultaban visibles varias luces sucesivas en la canal de entrada y hasta el origen de la antigua canal del Padre Santo, alcanzándose a ver desde allí a Huelva, a tres y media millas, dos boyas a cada lado, no ocurría lo mismo con temporal o cerrazones fuertes, porque disminuyendo el coeficiente de transparencia considerablemente, el alcance se reducía a milla y media para las luces rojas y a media milla para las luces verdes, precisamente cuando más necesarias son sus indicaciones para la navegación y el viento y mar de través abaten los buques sobre la costa, y no puede entonces ser reconocida”.

Por tanto, a finales de 1893 se redactó un presupuesto reformado para la adquisición de ocho boyas más con objeto de mejorar el balizamiento. Como la práctica había demostrado que la capacidad de las boyas era insuficiente para que la alimentación periódica se hiciera en buenas condiciones en invierno en los lugares desabrigados -no daba tiempo a alimentar en los días de calma, antes de que llegara un nuevo temporal-, se propuso que fueran todas cónicas y de 7,50 m<sup>3</sup> de capacidad. La recepción definitiva tuvo lugar el 31 de julio de 1896.

<sup>93</sup> Las boyas iban provistas de un aparato catadióptrico de 200 milímetros de diámetro y se fondeaban por medio de cadenas de 35 milímetros de grueso, de 18 metros para la boya cónica, y para las demás boyas, igual a la suma del calado a bajamar viva, la carrera máxima de marea y la altura de la ola.

<sup>94</sup> Tratándose de aparatos y procedimientos muy adelantados para su época, la adquisición de todo el material de boyas, acumuladores, fábrica y gasómetro se hizo por gestión directa con la *Société Internationale d'Eclairage par le gaz d'huile*.

<sup>95</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. XX, leg. 2251.



Ahora bien, a consecuencia del mal estado de la canal del Picacho, por la que entraban los buques de vapor, y la disminución de sus fondos, hubo repetidas comunicaciones de la Autoridad de Marina en las que se señalaba los peligros a los que se exponía la navegación, tanto en la enfilación de la entrada como en la de la costa, cada vez más sinuosa y estrecha. Para remediar en parte estos inconvenientes, se insistió en que, hasta que se ejecutaran las obras proyectadas para perfeccionar la navegación, se balizase provisionalmente la antigua canal navegable del Padre Santo. Con la opinión de la Autoridad de Marina y la de todos los marinos que frecuentaban este Puerto coincidía la del ingeniero jefe de Obras Públicas, y todos apreciaban las ventajas que la navegación de esta canal ofrecía, principalmente para los buques de vela, reseñando su convicción de que la acción de limpiar por el paso frecuente de los buques contribuiría a aumentar su calado. Claramente, de los estudios que se realizaban se deducía la conveniencia de que las obras de mejora se emplazasen en la canal del Padre Santo, por lo que no había inconveniente alguno en acceder a lo solicitado, sino que por el contrario era bastante provechoso.

Teniendo en cuenta todas estas consideraciones, la Dirección facultativa redactó la propuesta de balizamiento provisional, por un importe de ejecución material de 8.019,90 pesetas, que se aprobó el 25 de julio de 1896, y las boyas se fondearon en los meses de agosto y septiembre<sup>96</sup>, con el correspondiente Aviso a los navegantes en el *Boletín del Depósito Hidrográfico* de junio de 1898. El balizamiento quedó tal como sigue: 16 boyas luminosas fondeadas, siete de 7,50 m<sup>3</sup> de cabida y nueve cilíndricas de 4 m<sup>3</sup>. Las primeras balizaban la entrada de la canal, el triángulo de virada, el bajo de la Matilla y la canal del Padre Santo; y las segundas, cuatro señalaban el veril de la costa, desde la casa de Carabineros hasta cerca del Cabezo de los Prácticos, resguardando una de ellas el vapor Volo<sup>97</sup>, y las cinco restantes correspondían, respectivamente, a la canal de los Ladrillos, Cabezo de los Prácticos, la Cabezuela, la Ballena y la Punta del Burro<sup>98</sup>.

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, y comprendía tres estaciones: una central, en la caseta de servicio del muelle de hierro, a la entrada del viaducto de acceso; otra en la cabeza del dicho muelle; y la tercera, en las oficinas de la Dirección facultativa. La línea comprendía una longitud de 1.090 metros y exigía la instalación de tres aparatos completos, sistema *Ribbink Van Bork*, que se colocaron en mayo de 1889 con un gasto de 1.749,66 pesetas. Asimismo, acordado el balizamiento por boyas luminosas desde la barra hasta Huelva, era indispensable la comunicación telefónica con la barra para conocer en cada momento las alteraciones que se advertían en el balizamiento; y así, el 14 de marzo de 1891 se elevó a la Superioridad el proyecto de construcción de una línea telefónica de Huelva a la barra, aprobado por Real Orden de 5 de junio de 1891, con una longitud de 43 kilómetros y una inversión de 5.344,70 pesetas. La instalación quedó terminada en febrero de 1892<sup>99</sup>. La estación

<sup>96</sup> Su distribución fue la siguiente: dos pintadas con fajas blancas y negras en el sentido de sus meridianos a levante de la canal y cuatro con fajas blancas y rojas a poniente de la misma.

<sup>97</sup> Varó el 5 de enero de 1894 durante un temporal al salir del Puerto de Huelva con 1.600 toneladas de mineral cobrizo, y fueron inútiles todos los esfuerzos llevados a cabo para sacarlo a flote.

<sup>98</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. XVIII-XXIII, leg. 2251.

<sup>99</sup> A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras*

telefónica establecida en la barra estaba a cargo de un vigía, cuya obligación consistía en comunicar tres veces al día todas las alteraciones que se percibiesen en el balizamiento y en el estado del mar y las observaciones meteorológicas de la canal de entrada. El servicio de vigía de la barra constituía 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, puesto que gracias al aviso se podía acudir en socorro de los barcos que sufrieran accidentes; además, permitía vigilar continuamente los dragados que se efectuaban en la zona.

Por supuesto, el servicio telefónico siguió desarrollándose en estos primeros años con otras estaciones telefónicas en los nuevos tinglados de mercancías, que comunicaban con la estación central, y en la Comandancia de Marina. La *Compañía de Río Tinto* disfrutaba también de comunicación telefónica entre su muelle y la oficina central de la red de la Junta de Obras; y además, la estación de ferrocarril de la *Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante* y la *Compañía de Aguas Teñidas*, en los depósitos de minerales que se situaban en la estación de la *Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva*, facilitándose por estos medios extraordinariamente los servicios entre estas entidades. De hecho, la red telefónica se extendía a finales del siglo XIX en 46 kilómetros, de los que 43 kilómetros correspondían a la línea de la barra por San Juan del Puerto, Moguer, La Rábida y la playa; y los tres restantes a la que unía las estaciones de las *Compañías de Madrid, Zaragoza y Alicante* y *Zafra a Huelva*, la Comandancia de Marina, el muelle, los tinglados y la Dirección facultativa con la oficina del jefe del muelle, donde estaba la central telefónica<sup>100</sup>. Justamente, los *Libros de Actas* refieren el acuerdo de establecer un servicio público de teléfono en las oficinas del muelle de hierro y tinglado para dar mayores facilidades en la relación del comercio con la Junta. Posteriormente, se decidió instalar varias líneas más, lo que abrió posibilidades a otras entidades, caso de la Minas de Peña de Hierro<sup>101</sup>. Con respecto a la ciudad, la doctora Miró Liaño relata en su obra que se vio favorecida por el establecimiento de este servicio a fines de 1906, pero duró poco tiempo ya que se tuvo que suprimir la conexión entre Madrid y Andalucía al ser necesarios los cables para cursar el servicio internacional con África; ya en 1911, Huelva contaba con una Central de Teléfonos para comunicar con 12 poblaciones, que se ampliaron poco después a 66<sup>102</sup>.

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.

---

*"Instalación de una línea telefónica del Puerto a la Barra de Huelva": proyecto.* Ingeniero director Luis M<sup>a</sup> Molini, 14-3-1891, leg. 1131.

<sup>100</sup> De la conservación de la línea y aparatos de la estación central estaba encargado un celador, quedando de noche un telefonista de guardia. A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. XXIV-XXV y 36-38, leg. 2251.

<sup>101</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 27-6, 17-7 y 20-12-1902, libro 25.

<sup>102</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*

## II. EL FLUJO ECONÓMICO

En cuanto al movimiento portuario que se trata a continuación, referido a las tres últimas décadas del siglo XIX, no queremos dejar en el tintero aspectos globales de los puertos y de los muelles que contribuyen a que el transporte marítimo sea eficaz. Nos referimos a los servicios portuarios: practicaaje, carga y descarga, señalización marítima y remolque, muchos de ellos con un origen paralelo al de los propios puertos. Complementariamente, se conocerán las bases del desarrollo de la actividad portuaria en el siglo XIX en los distintos puertos españoles y su comparativa con los más destacados de la geografía europea y americana, así como la trascendencia del comercio para el crecimiento económico.

Un punto importante a investigar lo conformó el tráfico en Huelva, que sufrió un auge espectacular con la irrupción del capital extranjero que se invirtió, principalmente, en la explotación de las minas del entorno. En toda la etapa se palpa el alza en el comercio portuario, sobresaliendo la exportación, sobre todo a las grandes potencias europeas del momento; y en ello tuvo un empuje fundamental las compañías mineras extranjeras, que serán analizadas en sus orígenes para comprender mejor el entresijo mercantil y las causas que llevaron al Puerto de Huelva a alcanzar un puesto preponderante entre los puertos españoles por el número de toneladas movidas.

### 1. Los puertos españoles

Para comenzar, dedicamos una introducción a los servicios portuarios y, siguiendo a Cosculluela, reconocemos que dentro de un puerto hay una infinidad de usos y prestaciones particulares, pero sólo algunos han merecido la denominación de servicios portuarios a lo largo de los años<sup>103</sup>. La ley de Puertos de 1928, en su artículo 20º, contiene la primera clasificación en relación con los servicios que podía prestar una instalación portuaria. Pretendía por una parte, diferenciar las distintas actividades que se llevaban a cabo en un puerto: los servicios que afectaban al movimiento del buque, en general, o sea las maniobras necesarias que permitían su entrada y atraque y su salida y desatraque; y por otra, las operaciones relacionadas con la utilización comercial del puerto, como auténtico eje del tránsito de mercancías objeto del transporte marítimo. Las primeras operaciones eran atribución de la Autoridad de Marina, mientras que la segunda competía al Ministerio de Fomento.

El primer servicio del que nos ocuparemos consiste en el practicaaje. El origen de los prácticos, guías cualificados o pilotos prácticos de los puertos se remonta a la propia existencia de los puertos para proteger a los barcos frente a la acción del mar y otro cualquier elemento; por lo que su existencia está motivada por las dificultades que entrañan las operaciones de entrada y salida de un puerto. Además, interesa reseñar que sus funciones no han evolucionado, sino que son exactamente las mismas efectuadas a lo largo de su historia, aunque su significación ha aumentado y la intervención de la Administración se ha hecho más patente desde el siglo pasado, por la revolución sufrida por el transporte marítimo y en aras de la satisfacción del público implicado. Tras el estudio de la legislación sobre la materia, se conoce que la primera reglamentación sobre la

---

<sup>103</sup> COSCULLUELA MONTANER, L.: *Op. cit.*, p. 130.

ordenación del servicio de practicaaje corresponde a la Real Orden de 17 de diciembre de 1885, que aprobaba las bases para su reglamentación en los puertos españoles Asimismo, se creó un órgano en cada puerto, la Junta Local del Puerto, con la misión de elaborar un reglamento especial del servicio de practicaaje en cada organismo (artículo 15º). Posteriormente, por Real Orden de 4 de septiembre de 1903 se dictaron las reglas por las que habían de regirse la prestación de los prácticos de los puertos nacionales<sup>104</sup>. Poco después, sobre esta materia se publicó, el 27 de mayo de 1910, el Reglamento provisional para el cumplimiento de la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, sustituido por el definitivo de 13 de octubre de 1913, que, en su capítulo 10º, regulaba detalladamente el practicaaje. Finalmente, dentro del marco cronológico estudiado, mencionaremos las Leyes de Puertos de 1880 y 1928, en relación con la regulación del servicio que se trata.

Por otra parte, la actividad de carga y descarga, estiba y desestiba comprende una serie de operaciones que van desde el depósito de las mercancías objeto del transporte marítimo desde los recintos en los que están almacenadas hasta su elevación por encima de la borda del buque y su posterior colocación y estabilidad en las bodegas del mismo en condiciones que garanticen la seguridad y estabilidad del buque en la navegación, así como el trabajo a la inversa cuando un buque llega a puerto cargado. Desde antiguo han sido bastante apreciadas las operaciones mencionadas por su importancia y trascendencia en la navegación, por lo que ha sido la primera prestación en desarrollarse y regularse. La intervención de la Administración portuaria en su regulación ha resultado progresiva, con un desarrollo que se remonta al último tercio del siglo XIX –su origen está concretamente en el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851–, ya que anteriormente las operaciones se realizaban prácticamente por la tripulación de los buques o por personal de tierra reclutado, por lo que las primeras reglamentaciones estaban dirigidas a la creación e imposición de arbitrios o tributos. Pero ya las Leyes de Puertos de 1880 y 1928 no trataron esta asistencia únicamente con esta finalidad mencionada, sino que pusieron los medios para ordenarla y regularla al estimarla fundamental para el tráfico portuario, no sólo por su complejidad, sino por la problemática laboral inherente a este personal, inexistente en otras actividades. Y en la búsqueda de soluciones se llegó a su declaración expresa como servicio público de titularidad estatal.

Otra prestación muy importante, atribución de los puertos, radica en la señalización marítima, por lo que se puede entender el conjunto de señales de ayuda a la navegación. La fecha de su nacimiento está en el Real Decreto 13 de septiembre de 1847 por el que se aprobó el Plan General de Alumbrado marítimo de costas y puertos elaborado por la Comisión especial de Faros creada cinco años antes. Hasta entonces no había ninguna regulación, lo que parece extraño dado la considerada tradición marítima española. Interesa destacar la atribución de competencias a favor del Ministerio de Fomento, ratificada por la Ley de Puertos de 1880, y que se mantendrá sin apenas modificaciones hasta nuestros días. Asimismo, por Ley de 11 de abril de 1849 se creó el impuesto de faros, unido a otros hitos en el mismo siglo. De tal modo, que cabe subrayar de esta etapa de avance inicial el retraso que presentó la actividad por el escaso número de luces en las costas españolas en comparación con otras naciones, así como la precariedad tecnológica, además de la progresiva incorporación de los sistemas de balizamiento que, hasta entonces, habían tenido poco valor para la Comisión.

---

<sup>104</sup> *Gaceta de Madrid*, 6-9-1903

Finalmente, el último servicio que se aborda es el de remolque, una actividad tan antigua como la propia navegación, y con ello nos referimos a las operaciones que tienen por objeto facilitar la entrada en puerto de un buque que se encuentra en sus proximidades. Por lo que, ajustando, se trata del conjunto de operaciones náuticas de ayuda al movimiento de un buque para su maniobra en el puerto mediante su enganche a otro que le proporciona fuerza motriz. La intervención de los Poderes Públicos en la explotación de esta prestación comenzó con la Real Orden de 13 de noviembre de 1879, completada con otra de agosto de 1882; y entre ambas medidas, la Ley de Puertos en su artículo 22º lo incluyó entre las prestaciones encomendados a las Autoridades de Marina, remitiendo en su artículo 35º al reglamento de servicio de cada puerto para su organización<sup>105</sup>.

En otro orden de cosas, a mediados del siglo XIX, los puertos españoles presentaban un sustancioso retraso con respecto a otros europeos, como los de Francia o Inglaterra y, también, con la propia red viaria del país<sup>106</sup>. En el *Diccionario* de Madoz se presentan las deficiencias; también en el *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, de Francisco Coello, se aprecia la escasa entidad de las obras portuarias en las ciudades marítimas españolas. Sobre el tema, Alvargonzález se expresa con las siguientes palabras: “En esa época los puertos son, salvo en los arsenales de la Armada, simples fondeaderos contiguos a los emplazamientos históricos de los núcleos urbanos, con una obra civil de pequeñas dimensiones, reducida en la mayor parte de los casos a elementales muelles de ribera o a pequeños diques de abrigo”<sup>107</sup>.

Pues bien, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el crecimiento del tráfico marítimo se tradujo en una generalización de la función de tránsito, o sea, de paso por el puerto de las mercancías que entraban o salían en relación con un *hinterland*. Se mantuvieron las funciones de defensa naval en los arsenales del Ferrol, San Fernando y Cartagena; y puertos atlánticos, como los canarios, Vigo y Santander y, más tarde, Gijón asumieron funciones en relación con el transporte intercontinental de pasajeros por la emigración. A pesar de todo, la actividad más extendida en los puertos comerciales fue la

<sup>105</sup> Para el estudio de los servicios portuarios ha sido de enorme utilidad por su riqueza en datos la obra de NAVAJAS REBOLLAR, Miguel: *Op. cit.*

<sup>106</sup> No cabe duda de que el ferrocarril representó una revolución en los transportes, más evidente en el caso español por su relieve y el atraso relativo de la agricultura. Asimismo, la poca evolución del sistema de trasportes español frente al de otros países cuando se inició el trazado del grueso de la vía es evidente -Francia tenía un entramado viario ocho veces más extenso-. Además, la construcción de la red se puede considerar tardía con respecto a otras naciones debido a la inestabilidad política institucional y presupuestaria en la primera mitad del siglo XIX que no era favorable a la inversión en áreas tan novedosas en el momento. Por ello, sólo cuando las corrientes de opinión lo favorecieron, el trazado viario se desarrolló y se plasmó en la Ley General de Ferrocarriles de junio de 1855, que supuso el inicio de un ciclo inversor expansivo, con intervención de financieros europeos, sobre todo franceses. Pero un craso error fue la diferencia en el ancho de vía con respecto a Francia, que obligaba a un transbordo de las mercancías en la frontera con el coste y tiempo añadido, perjudicando la competitividad española en el mercado exterior. PALAFOX, Jordi (coord.): *Op. cit.*, pp. 160-163.

<sup>107</sup> ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón: “Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica. Modelos portuarios de los siglos XIX y XX”. En *Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español “Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX”*. Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, pp. 167 y ss.



mentada de tránsito, pues la industrial sólo apareció en sentido estricto en Bilbao. Dentro de la función de tránsito se diferenciaba entre los puertos graneleros y los de mercancía general, destacando entre los primeros Bilbao, con tráfico de mineral de hierro en carga, los puertos carboneros asturianos de Gijón, Avilés y San Esteban de Pavía, Huelva (piritas) y Almería (mineral de hierro)<sup>108</sup>, además de otros puertos menores como Torrevieja, desde donde se hacía cabotaje de sal a toda España.

En realidad, el tráfico marítimo se concentró en pocos puertos, igual que ocurrió en el siglo XVIII, pero ya en el primer tercio del siglo XIX hubo un cambio sustancioso, puesto que Cádiz, centro de intercambio en el siglo anterior, cedió su supremacía a Barcelona, que se convirtió en el puerto nacional durante todo el siglo. Éste sólo fue alcanzado por Bilbao a finales de la centuria, gracias al crecimiento desmesurado que experimentó a partir de 1873, tanto por el número de barcos como por toneladas, basado en el aumento de las exportaciones -sobresalía el mineral de hierro-, y ayudado por la mejora de la ría<sup>109</sup>. Junto a los puertos aludidos, Valencia, Santander, Málaga, Huelva y Sevilla tuvieron un importante valor en el conjunto nacional.

No cabe duda de que la pérdida de las colonias provocó una gran crisis en la economía española, al menos a corto plazo, por los efectos negativos sobre el nivel de inversión, los ingresos del Estado, la industria manufacturera y el comercio exterior de bienes y servicios<sup>110</sup>. El procedimiento adoptado en el comercio, el proteccionismo, se desplazó por otro opuesto, el librecambismo, a partir del mencionado acontecimiento histórico. Se necesitaba una reorganización del sistema arancelario para que respondiera ante las nuevas necesidades del comercio internacional y que la Hacienda pudiera recaudar unos ingresos que necesitaba urgentemente. El librecambismo, en las primeras décadas del siglo, no contrarrestó la tradición proteccionista; por ello, ni el Arancel de 1820, ni los de 1825 y 1832 fueron de gran trascendencia. Posteriormente, el Arancel de 1841 sí supuso una reducción en el número de productos restringidos, de 700 a 86; el Arancel de 1849 aún los disminuyó más, pero siguió manteniendo un tipo de derechos tan elevados que se podía considerar una prohibición, mientras que el arancel de exportación ya era casi inexistente.

Con el acontecer histórico, las circunstancias políticas cambiaron, a la vez que el nivel de desarrollo económico, con lo que el liberalismo venció progresivamente al proteccionismo<sup>111</sup>. La defensa de estos términos, más adecuado a lo que se demandaba en

<sup>108</sup> Sobre el tema de la minería en Almería, véase SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: *La minería del Levante almeriense 1838-1930: especulación, industrialización y colonización económica*. Editorial Cajal, Almería, 1983.

<sup>109</sup> Entre 1878 y 1882 se descargaron en Bilbao 138 toneladas por barco, mientras que se cargaron 572; y entre 1893 y 1897 se movieron 8.307 buques, lo que representaba una proporción muy alta en el total nacional; la carga media de los barcos pasó a 370 toneladas para la importación y 1.283 para la exportación. PUERTA RUEDA, Natividad de la: *Op. cit.*, p. 42.

<sup>110</sup> Los valores de importaciones y exportaciones no volvieron a recuperarse hasta mediados del siglo XIX. En la Balanza de Comercio de 1792, las importaciones se situaban en 365,5 millones de pesetas corrientes y las exportaciones en 279 millones, cantidades sólo superadas en 1877. *Serie de Navegación de Estadísticas del Comercio Exterior de España*.

<sup>111</sup> El término liberalismo hace referencia a una política económica basada en la completa libertad de producción y de mercancías y servicios por un lado y, por otro, indica una política basada en la libertad de intercambio con el exterior, equivalente a librecambio -*free trade*-. Faucci en su obra hace hincapié en los orígenes históricos y los presupuestos doctrinales del liberalismo en sus dos

el momento, por Figuerola, Borrego, Colmeiro, Moret, etc. cuajó en julio de 1869 con el denominado Arancel Figuerola, punto máximo de esta evolución liberalizadora. Como ya aludimos en páginas anteriores, eliminó las prohibiciones y el derecho diferencial de bandera. Existían tres tipos de derechos: extraordinarios, fiscales y estadísticos, y aunque la idea del político consistía en eliminar los dos primeros, al no poderlo conseguir, redujo lentamente los todavía protectores derechos extraordinarios entre 1875 y 1881<sup>112</sup>. Poco después, el giro conservador que dio la política con la entrada de la Restauración, provocó que se suspendiera todo lo avanzado, estableciéndose en 1877 un sistema arancelario de doble columna, que favorecía las relaciones comerciales sólo con determinados países, como Francia e Inglaterra, a través de la firma de tratados de comercio y, por consiguiente, aranceles menores. Así, el Arancel de 1891 significó un paso más en el camino de la protección<sup>113</sup>.

En definitiva, el progreso de la actividad portuaria en los primeros años del siglo XIX español estuvo marcado por dos hechos fundamentales: uno, desde el punto legal y otro, desde el punto de vista técnico. En el plano legal, los puertos se vieron impulsados ya desde fines del siglo XVIII por una creciente liberalización del comercio, sobre todo con los territorios españoles de América, lo que permitió, claramente, un aumento de la actividad portuaria. Desde el punto de vista técnico, la utilización del vapor como forma de energía, tanto en la carga y descarga de los barcos, como en la construcción de los muelles y en el dragado, hizo que se sustituyera paulatinamente la tracción de sangre y el trabajo manual, con las consiguientes transformaciones en las instalaciones portuarias. En un proceso simultáneo, el ferrocarril desplazó al carro como transporte terrestre más económico, abaratando e incrementando el flujo de mercancías.

De otro lado, tenemos que contar con que la accesibilidad a las regiones productoras y los posibles mercado de la Península tuvieron un agudo contratiempo, las enormes barreras interiores, materia en la que se volverá a incidir. Por ello, los puertos y ciudades nacieron al amparo de los incentivos del mercado exterior o de las prioridades del Estado. Otros obstáculos procedieron del atraso económico del país, que impidió un pronto avance industrial y la modernización del sistema portuario. A pesar de todo, los puertos contribuyeron a la construcción de los mercados internos y al crecimiento urbano y, así, las franjas costeras llegaron a ser las zonas de mayor adelanto económico. Asimismo, la privilegiada localización geográfica española en las rutas marítimas intercontinentales y su proximidad a las zonas industriales del norte europeo trajeron consigo grandes beneficios. En efecto, se expandieron los puertos de Bilbao con el hierro, Gijón con el carbón y Huelva, Sevilla y Almería con la exportación de minerales. Valencia fue el puerto de la naranja, mientras Bilbao, Barcelona y Gijón-Avilés se convirtieron en importante núcleos industriales. Finalmente, algunos puertos se transformaron en escalas de primer orden internacional, enormes depósitos carboneros y encrucijadas de información transoceánica, caso de los puertos canarios<sup>114</sup>.

---

acepciones, resaltando la realidad económica y el pensamiento económico europeo desde el siglo XVIII hasta nuestros días. FAUCCI, Ricardo: *Liberalismo y proteccionismo*. Oikos-Tau, Barcelona, 1988, p. 11.

<sup>112</sup> Hasta alcanzar el 15% previsto para los derechos fiscales.

<sup>113</sup> FRAX ROSALES, Esperanza y MATILLA QUIZA, M<sup>a</sup> Jesús: “Transporte y comercio marítimo en los siglos XVIII y XIX”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 89 y ss.

<sup>114</sup> DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.): *Op. cit.*, pp.

Todo parece indicar que en la evolución del comercio exterior, a lo largo del siglo XIX, se puede marcar una serie de etapas, que están muy relacionadas con la política arancelaria que se siguió<sup>115</sup>. En general, el crecimiento comercial europeo fue más rápido en los períodos proteccionistas que en los librecambistas, mientras que en España ocurrió totalmente al contrario<sup>116</sup>. Claramente, el volumen exportado por la nación española durante la época librecambista superó a la media europea: las exportaciones españolas pasaron del 2,5% dentro de las europeas en 1860 al 3,4% en 1890, lo que parece estar explicado por la gran salida de materias primas minerales. Ya entre 1891 y la Primera Guerra Mundial, el crecimiento descendió significativamente<sup>117</sup>.

Abundando en el tema, durante años se ha creído que el proteccionismo arancelario y el intervencionismo estatal propiciaron el desarrollo industrial de los últimos lustros del siglo XIX. Sin embargo, las investigaciones actuales apoyan la idea de que la protección arancelaria, al limitar o cerrar el mercado exterior, dificultó este progreso. En este sentido, existen datos de que si bien la política arancelaria adoptada obstaculizó la vinculación con el mercado internacional y frenó la especialización, convirtiéndose en una de las causas más destacadas de los bajos niveles de producto por habitantes, también es cierto que el proteccionismo no lo aplicó sólo España, sino que se extendió a muchos países -con el fin de acortar distancias con Gran Bretaña- que consiguieron tasas elevadas de producto industrial. Por ello, no debemos establecer relaciones directas entre protección arancelaria y modesta transformación.

Al hilo de esta materia, hay que referirse a la contradicción en los estudios del siglo XIX que informan por una lado, de la trascendencia del proteccionismo en el atraso; y por otro, de crecimiento sostenido de los intercambios con el exterior, lo que resulta incompatible con una economía cerrada y aislada del mercado internacional<sup>118</sup>. Asimismo, prevalece la opinión de que el avance industrial no dependió de la política económica gubernamental, sino más bien de otros factores, tales como el aumento demográfico, las innovaciones tecnológicas y los nuevos empresarios y trabajadores que favorecieron la integración de la economía española en Europa. Por otra parte, la cuestión no consiste en si proteccionismo o intervencionismo supusieron o no freno al adelanto industrial, sino

---

49 y ss.

<sup>115</sup> Se emplean las series corregidas por Prados de la Escosura sobre las *Estadísticas del Comercio Exterior de España*. PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: “Una serie anual del comercio exterior español 1821-1923”. En *Revista de Historia Económica*, IV, núm. 1, 1986, pp. 103-150. Del mismo autor: *De Imperio a Nación. Crecimiento y atraso económico en España 1780-1930*. Alianza, Madrid, 1993.

<sup>116</sup> Siguiendo a List a Sismondi, Faucci deja claro que el *free trade* sirve a las economías más desarrolladas para dominar a las menos desarrolladas. La referencia se circunscribe a los países de Europa Continental y Norteamérica, o sea a los ubicados en las zonas templadas y que por naturaleza están inclinados al desarrollo industrial -en contra, los países de las zonas cálidas, que no están tan favorecidos en este sentido-. Es sobre todo el intercambio de los productos industriales con los agrícolas de unos y otros lo que caracteriza la división del trabajo y la cooperación de las fuerzas productivas en todo el mundo. FAUCCI, Ricardo: *Op. cit.*, pp. 39-40.

<sup>117</sup> Se trata, en palabras de Jordi Maluquer, de “una involución respecto de una trayectoria de creciente integración que se venía realizando desde bastantes décadas atrás”. MALUQUER DE MOTES, Jordi: “De la crisis colonial a la guerra europea: veinte años de economía española”. En VV.AA.: *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. Ariel, Barcelona, 1994, p. 68.

<sup>118</sup> PALAFOX, Jordi (coord.): *Op. cit.*, p. 175.

más bien en establecer si esta política redujo la capacidad de compra del mercado nacional, dependiente del capital y la tecnología extranjeros. Gabriel Tortella, entre otros, piensa que el proteccionismo no fue determinante en el desarrollo, sino más bien el crecimiento hacia adentro, limitado por el tamaño del mercado nacional y dependiente de las importaciones de capital y tecnología<sup>119</sup>.

En cuanto a las importaciones, entre 1800 y 1840, el avance fue lento para después aumentar rápidamente por la industrialización del país y las construcciones ferroviarias. Pero la crisis de 1866 retuvo el desarrollo durante años. Otra fecha de bajada del ritmo de las importaciones fue 1891. Según Prados de la Escosura<sup>120</sup>, los aranceles tan proteccionistas de este año, reforzados por la devaluación de la peseta y el abandono de la convertibilidad en oro, explican por sí mismo la merma en el movimiento de las importaciones entre 1891 y 1913. Las barreras arancelarias parece que afectaron a los suministros extranjeros de bienes de equipo, mientras que las materias primas industriales y bienes de capital llegaron a contribuir en un 50% al aumento de las importaciones. Así, desde mediados de la década de 1870 y hasta 1913, la balanza de mercancías mostraba un superávit<sup>121</sup>, explicado por varias razones: la gran explotación y exportación de minerales y metales, la demanda de vinos durante los ochenta por la filoxera en Francia, el creciente envío a Cuba antes de 1898, los aranceles proteccionista de 1891 y 1906 y la depreciación de la peseta. Hasta 1890, la composición de las exportaciones no cambió, representando los productos primarios, con los agrícolas como centro<sup>122</sup>, hasta el 80% del total frente a las manufacturas. En la primera mitad de siglo XIX, las mayores salidas correspondieron al vino de Jerez, continuado por el trigo y la harina, el aceite de oliva, las pasas y el plomo, significando el 70% de lo exportado. Ya en la segunda mitad, el vino se afianzó por el avance de la filoxera y el Tratado comercial Hispano-francés de 1882 y se produjo una diversificación en la salida de productos, apareciendo en escena las naranjas, con elevadas tasas de crecimiento, el corcho, el aceite de oliva refinado para el consumo, las almendras, las pieles y cueros, el calzado y los tejidos de algodón. Pero, en general, en España, hasta llegar la Primera Guerra Mundial, las exportaciones se basaron en los minerales y metales, sobre todo el hierro vasco que se destinaba a Gran Bretaña.

En definitiva, la relación entre comercio exterior y crecimiento económico ha resultado muy debatida por muchos autores españoles, que en su mayoría han señalado

<sup>119</sup> JOVER, José María y GÓMEZ FERRER, Guadalupe: “En los umbrales del siglo XX. Expansión económica, crisis social”. En JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo: España: *Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX)*. Debate, Madrid, 2001, pp. 474-475.

<sup>120</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: “El comercio exterior...”, p. 163.

<sup>121</sup> Opinión muy contraria es la de Vicens Vives, que en su obra deja claro que la nota característica que dominó la balanza comercial española a lo largo del siglo XIX consistió en el déficit constante, pues el comercio exterior se saldó, normalmente, con pérdidas. Fue una pesada carga y además una de las causas del fracaso de la Restauración en sus aspectos económico y financiero.

<sup>122</sup> En 1900, la agricultura continuaba como la actividad principal con el empleo de dos tercios de la población activa, un porcentaje similar al del siglo anterior, y así el sector industrial moderno era muy modesto y la renta media de sus habitantes sensiblemente inferior a la de los países con una economía sostenida por el sector secundario. Se explica por una parte, por el escaso empuje de la inversión y la innovación y, por otra, por las desventajas del marco físico con una significativa ausencia de recursos naturales fundamentales para el crecimiento económico en esta fecha, como el carbón y el agua. PALAFOX, Jordi (coord.): *Op. cit.*, p. 150.

una correlación entre los períodos de expansión comercial y las épocas de crecimiento económico. El análisis de las importaciones y exportaciones que componen la balanza comercial española pone de manifiesto que se trata de una estructura de intercambios propia de un país atrasado: importaciones encabezadas por carburantes, productos químicos y fibras textiles, seguidas de bienes de equipo que irán disminuyendo y exportaciones propias de un país escasamente industrializado, predominando los productos agrícolas, que disminuirán progresivamente, en contraste con los mineros que avanzaron. La tendencia proteccionista del ciclo, confirmada en 1891, tuvo como misión abastecer el mercado nacional y suprimir la competencia extranjera. Los costes de la medida dieron al traste con la producción con finalidad exportadora, salvo los casos mencionados, y no se atendió a la urgente necesidad de articular un sólido mercado nacional unificado, sólo en ciertos ámbitos regionales<sup>123</sup>.

En líneas globales, puede afirmarse que las importaciones aparecen menos concentradas que las exportaciones. Ya a lo largo del siglo XIX, las manufacturas se vieron superadas por los productos primarios, pasando éstos de un 40% tras la pérdida de las colonias, a un 60% a final de siglo. Pormenorizando, diremos que descendió la importancia de los alimentos y subió la de las materias primas industriales. En la segunda mitad del siglo, entre 1840 y 1869, la entrada de productos experimentó el mayor alza del siglo XIX, por las necesidades que conllevaba la construcción de las vías ferroviarias, que se realizaron con material importado sobre todo. Las manufacturas alteraron también su composición, ya que los bienes de equipo -material ferroviario, maquinaria y manufacturas de hierro y acero- y los nuevos productos industriales tomaron la delantera a los textiles de algodón del primer período. Demostraba que la modernización de la economía española en la segunda mitad del siglo XIX era una realidad. Si durante la primera mitad del siglo XIX el mercado antillano recibió una cuarta parte de las salidas peninsulares, éstas bajaron desde 1850 hasta la independencia cubana; mientras, desde el comienzo del siglo, aparecieron unos nuevos destinos, puesto que los países del occidente europeo, sobre todo Francia y Gran Bretaña, representaban más del 50% del comercio exterior. Ya a partir de 1880, Alemania y Estados Unidos tuvieron cada vez una presencia más firme.

TABLA 4.4  
*Entradas y salidas de mercancías en el conjunto portuario español,  
expresadas en toneladas anuales de carga y descarga, entre 1850 y 1895*

| <i>Años</i> | <i>Nº buques</i> | <i>Entradas</i> | <i>Salidas</i> | <i>Total</i> |
|-------------|------------------|-----------------|----------------|--------------|
| 1850-1854   | 14.253           | —               | —              | —            |
| 1855-1859   | 19.549           | 834.237         | 611.158        | 1.445.395    |
| 1860-1864   | 19.859           | 1.127.693       | 733.620        | 1.861.313    |
| 1865-1869   | 18.520           | 997.883         | 848.616        | 1.846.499    |
| 1870-1874   | 24.336           | 1.077.481       | 1.713.546      | 2.791.027    |
| 1875-1879   | 25.528           | 1.332.980       | 2.663.453      | 3.996.433    |
| 1880-1882   | 35.206           | 2.103.790       | 5.436.375      | 7.540.165    |
| 1891-1895   | 35.542           | 3.315.902       | 7.794.939      | 11.110.841   |

Fuente: "Obras marítimas". *Revista de Obras Públicas*, núm. extraordinario, 12-6-1899<sup>124</sup>.

Concretamente, refiriéndonos al cabotaje, se puede afirmar que, hasta mediados del siglo XIX, fue el protagonista del comercio interior, por ser un transporte más seguro, rápido y barato que el terrestre. A pesar de su trascendencia, no son muchos los datos que

<sup>123</sup> JOVER, José María y GÓMEZ FERRER, Guadalupe: "El desarrollo económico"..., p. 305.

<sup>124</sup> Citado en VV.AA.: *Puertos españoles...*, 1994, p. 115. La columna del total ha sido modificada, pues no cuadraban las sumas de entradas y salidas.



se conocen sobre este sector<sup>125</sup>. Cuando el ferrocarril comenzó a entrar en funcionamiento, la situación cambió y quedó bastante relegado, pero se convirtió en una buena fuente de ingresos en un reducido número de puertos en los que se concentró: Barcelona, Sevilla, Valencia, Málaga, Alicante y Bilbao.

Aunque con temor a generalizar, se puede decir que el tráfico se incrementó a medida que avanzó el siglo XIX más en las exportaciones que en las importaciones, lo cual se explica porque en el último tercio del siglo se presencié la salida del mineral de hierro de Vizcaya y a las piritas de las minas de la provincia de Huelva. Entre 1850 y 1854 el valor medio anual de mercancías trasladadas se elevaba a más de 330 millones de pesetas, mientras que para 1891-1895 sumaba 1.373. En resumen, el tráfico en los puertos españoles en la segunda década del siglo XIX creció vertiginosamente, como se deduce de la Tabla 4.4, debido al desarrollo económico que tenía lugar, junto con las mejoras en las infraestructuras portuarias<sup>126</sup>. A todo ello podemos añadir que, a final del siglo XIX, hacia 1895, la flota mercante española estaba constituida por 1.401 barcos de vela, con un arqueo total de 172.729 toneladas y 427 vapores, que alcanzaban un total de 313.178 toneladas. De las cifras se desprende que, aunque había más cantidad de veleros, el mayor volumen de mercancías se movía ya con vapor.

Con respecto al pabellón de los buques, a excepción del ciclo de 1849 a 1854, los buques nacionales nunca transportaron más del 40% del total comercializado, proporción que descendió de manera considerable desde 1872 hasta 1880, bajando incluso del 20%. Ya a partir de 1879, el control de la bandera nacional resultó mayor en el comercio de importación. En verdad, la supresión del derecho diferencial de bandera no dio lugar a grandes transformaciones en la participación del pabellón español, y esto en ningún tipo de comercio.

A continuación, se presenta una panorámica de algunos de los puertos españoles para que sirva como modelo de los tráficos que se desarrollaron en la España del momento, lo cuales originaron una evolución y gestión bien distintas de unos a otros: el comercio textil de Barcelona, el mineral de Gijón, la industria agrícola de Valencia, etc. Claramente, de entre todos los puertos nacionales, en la segunda mitad del siglo XIX sobresalió por el desarrollo alcanzado el de Barcelona, que pudo afrontar las adversidades que se le presentaron. Tras la invasión francesa, Barcelona y la economía catalana quedaron totalmente desorganizadas y, en concreto, en el asunto del tráfico naval hubo una paralización de todo lo conseguido en el período anterior. Pero ya en 1860 la industria y el comercio se encontraban nuevamente en alza, volviendo a ocupar la ciudad su puesto entre las más avanzadas del continente. Había grandes inversiones propiciadas por la burguesía catalana, destacando el ensanche de Barcelona y las mejoras en su Puerto. Exactamente en vísperas de la Primera Guerra Mundial, hallamos una capital de gran prosperidad industrial, la más adelantada de España y muy significativa en el sur de Europa.

---

<sup>125</sup> La causa parece estar en su organización personalista y atomizada, escapando incluso a la estructura portuaria al utilizar pequeños varaderos. A partir de 1857 hay un control mayor gracias a las *Series Estadísticas del Comercio de Cabotaje*.

<sup>126</sup> En la Tabla 4.5 se recogen los datos encontrados en la *Gaceta de Madrid* de los años 1887 a 1898 referidos a tráfico, que completan y detallan las cifras de la tabla anterior. Destaca, sobre todo, la brusca bajada entre 1892 y 1894, a la vez que la recuperación en 1895.

Una vez que se superó la década crítica de los años sesenta del siglo XIX, se entró en una expansión de la economía catalana hasta 1882, combinándose los efectos positivos de la legislación del Sexenio con la normalización de importantes mercados. El avance ferroviario resultó crucial para la canalización del principal negocio que se llevó a cabo: el mercado vinatero francés por la difusión de la filoxera en Francia, unido a la guerra comercial franco-italiana. En realidad, representó una coyuntura bastante propicia para los caldos hispánicos. El viñedo catalán, muy próximo a Francia, sacó buen partido. Los volúmenes exportados alcanzaron los 10 millones de hectolitros anuales en los años culminantes, aproximadamente un millón de toneladas, y el tráfico de exportación lo copó totalmente el ferrocarril. Mientras, la exportación de minerales en el sureste, Huelva y Vizcaya, sí generaba un tráfico voluminoso para la navegación. Por su parte, en el norte se crearon grandes y modernas casas navieras, concretamente en Bilbao, en tanto que el negocio naviero catalán se debilitaba. No obstante, la expansión catalana se fundamentó en circunstancias más estables que la filoxera, convirtiéndose en la “fábrica de España”. La importancia económica del Puerto de Barcelona alcanzó su cénit poco antes de final de siglo, significando la mitad del producto interior bruto de Cataluña. Llegó a ser un puerto muy preponderante no sólo para Barcelona y Cataluña, sino para toda España. Conformaba la puerta de entrada de España y el lugar por donde se reexpedía a otros destinos hispánicos. A grandes rasgos, se puede afirmar que el comercio textil era el principal del Puerto, aunque con una extensa gama de mercadería en general; asimismo, sobresalió también la recuperación de la navegación de cabotaje<sup>127</sup>.

TABLA 4.5

*“Resumen del movimiento de buques nacionales y extranjeros, de vapor y de vela, cargados y en lastre, que han entrado y salido en los puertos de la Península e islas Baleares, tanto del extranjero como de las posesiones y provincias españolas ultramarinas”, 1887-1898*

| Años | Buques entrados |           | Buques salidos |            |
|------|-----------------|-----------|----------------|------------|
|      | Nº              | Toneladas | Nº             | Toneladas  |
| 1887 | 19.431          | 3.041.360 | 17.745         | 7.120.717  |
| 1888 | 18.754          | 2.983.039 | 17.231         | 7.022.079  |
| 1889 | 18.724          | 3.062.986 | 18.171         | 7.726.824  |
| 1890 | 19.557          | 3.434.100 | 18.669         | 8.438.463  |
| 1891 | 19.248          | 3.498.239 | 18.202         | 7.402.078  |
| 1892 | 17.367          | 3.309.173 | 17.116         | 6.571.439  |
| 1893 | 16.199          | 5.973.633 | 16.089         | 6.244.086  |
| 1894 | 3.132           | 634.498   | 3.018          | 1.172.777  |
| 1895 | 20.268          | 3.106.478 | 16.697         | 7.701.344  |
| 1896 | 20.541          | 3.259.732 | 17.954         | 9.423.432  |
| 1897 | 18.957          | 2.766.216 | 15.877         | 10.068.238 |
| 1898 | 17.355          | 2.519.494 | 16.957         | 9.752.021  |

Fuente: *Gaceta de Madrid*, 1887-1899 ([http://www.boe.es/g/es/bases\\_datos/gazeta.php](http://www.boe.es/g/es/bases_datos/gazeta.php)).

Otro puerto igualmente apreciado, en este caso por el movimiento de mineral, fue Gijón. En 1857, con el inicio de la explotación del ferrocarril de Langreo y de sus medios de carga, los *drops* del muelle del carbón, el tránsito carbonero se convirtió en una función definitoria del Puerto de Gijón. La cifra de 57.000 toneladas cargadas en tal año marca una línea divisoria con las débiles remisiones de la etapa anterior, aunque no se produjeron grandes incrementos en los años siguientes, pues hasta 1868 no se superaron las 70.000 toneladas. Exactamente hasta 1877, año en que se embarcaron 87.000 toneladas, hubo

<sup>127</sup> CARRERAS, Albert y YÁNEZ, César: *Op. cit.*, pp. 81 y ss.

caídas y alzas esporádicas, y entre 1879 y 1881 se pasó la barrera de las 100.000 toneladas, pero se produjo un nuevo descenso hasta que con las 154.000 toneladas cargadas en 1890 se dejó atrás el umbral de la centena. Ya en 1893 se saltó a 200.000 toneladas y a 300.000 en 1906. Unido a ello estaba el peso que el carbón iba consiguiendo en el conjunto del tráfico: 60% frente al 50% del siglo anterior.

En definitiva, no se puede negar que este crecimiento se debió a la ampliación de la infraestructura marítima, a la mayor y más moderna dotación de medios de carga y a nuevas conexiones terrestres con las cuencas mineras. Aunque el tránsito carbonero marcó con gran fuerza al Puerto gijónés desde mediados del siglo XIX, no resultó ser el único, puesto que hubo otros productos que, aunque representaron menor tonelaje, supusieron más del 90% del valor total del tráfico, lo que permite matizar el papel destacado del carbón, al menos en los años anteriores a 1907. Otro producto que movilizó volúmenes aún más elevados en el Puerto de Gijón fue el mineral de hierro, cuyo tráfico comenzó en 1862, según la documentación consultada<sup>128</sup> -aunque probablemente se iniciara antes-, y hasta 1907 se mantuvo entre las 4.493 toneladas de 1869 y las 72.446 de 1902, mínimo y máximo movido. Por otra parte, los envíos de hierros y manufacturas metálicas oscilaron entre 10.000 y 40.000 toneladas desde 1870; mientras, la madera descargada supuso a finales del siglo XIX casi 10.000 toneladas, sobresaliendo también el azúcar, el bacalao, los cereales, las harinas, el aceite, la grasa de sardina, el pescado salado, el aguardiente, la manteca y la sal. Este último artículo descollaba por las toneladas que se movían, entre 10.000 y 25.000 anuales desde 1884, y llegó a representar algunos años el 8% del tráfico total<sup>129</sup>.

Por otro lado, en 1880, con la constitución de la Junta de Obras, a pesar de la crisis del arroz, comenzó una subida vertiginosa en el Puerto de Valencia, llegándose al medio millón de toneladas en 1883. Posteriormente, la década de los noventa no se pudo iniciar mejor, y en 1891 se consiguieron más de 700.000 toneladas, cifra que eligió Maese para hacer las predicciones de su propuesta de ampliación, que no consiguieron acertar<sup>130</sup> debido a la plaga de la filoxera en España, que cortó la exportación vitivinícola, con lo que el tráfico descendió a 541.000 toneladas en 1893. Pero el comercio valenciano, apoyado en su floreciente poder financiero y sostenido por el sector naranjero, ya había ampliado su campo de acción hacia industrias derivadas de la agricultura, consiguiendo levantar el nivel de industrialización de la zona, colocándose en tercer lugar, tras Cataluña y el País Vasco. Concretamente en 1896, se batió el récord de movimiento con la cifra de 911.000 toneladas<sup>131</sup>. Por su parte, Tarragona ejemplificaba en la fecha estudiada un puerto cuyos productos más exportados eran los agrícolas ya habituales: vino, aceite, almendras y avellanas salían para América<sup>132</sup> y Europa, sobre todo, y su destino era Buenos Aires, Cuba, Marsella, Génova y Londres; desde allí venían duelas, pipería, pesca salada, maíz, abono y carbón<sup>133</sup>.

<sup>128</sup> *Serie Estadísticas del Comercio de Cabotaje*.

<sup>129</sup> ALVARGONZÁLEZ, Ramón: *Gijón. Visión y memoria...*, pp. 19-20.

<sup>130</sup> A juicio de Moral Carro, “si la predicción de Ámese [director del puerto] resultó errónea, igualmente cometería un error quien creyese que la cifra alcanzada en 1929 se podía mantener sin la ampliación proyectada”. MORAL CARRO, Rafael del: *Op. cit.*, p. 372.

<sup>131</sup> *Ibidem*, pp. 370 y ss.

<sup>132</sup> Al hablar del comercio con América, nos referimos a lo largo del trabajo a las relaciones con todo el continente.

<sup>133</sup> ALEMANY, J., BLAY, J. y ROQUER, S.: *Op. cit.*, pp. 107 y ss.

A su vez, un modelo de puerto mineralero lo constituye también Almería, que despegó en el siglo XIX como Huelva, con el hierro como principal mercancía –de gran volumen como se vio en Gijón-. En 1847 la minería del plomo, ya en franco retroceso, mantuvo todavía una importante presencia en el comercio exportador almeriense. En sustitución, el hierro llegó a ocupar la cuota del mercado perdida por el plomo, convirtiéndose en uno de los puntales de la exportación, y en menor cuantía otros minerales férricos; el otro factor de despegue comercial lo lideró el producto agrario, exactamente la uva de Ohanes –de reciente introducción en el mercado a través de Málaga-, destacando por su éxito, debido a su capacidad de aguante, fácil transporte y manejo para las condiciones de la época, y el esparto –ya tradicional-<sup>134</sup>. Este esplendor minero que alcanzó su culminación justo antes de la Primera Guerra Mundial, tuvo un marcado componente inglés, dada la orientación del mercado almeriense que, a imagen de casi el resto de España, no supuso más que un mero suministrador de minerales y un comprador de bienes manufacturados<sup>135</sup>.

TABLA 4.6  
*Valores de movimiento de mercancías en las Aduanas del Reino en 1893 (en pesetas)*

| <i>Aduanas</i> | <i>Total</i> |
|----------------|--------------|
| Barcelona      | 442.434.571  |
| Bilbao         | 97.523.035   |
| Valencia       | 81.192.298   |
| Santander      | 78.228.536   |
| Cádiz          | 74.027.135   |
| Huelva         | 69.048.135   |
| Málaga         | 63.172.967   |
| Cartagena      | 41.891.091   |
| Sevilla        | 41.215.551   |

Fuente: GARCÍA GUTIÉRREZ, Agustín: *Medios de fomentar...*, p. 4<sup>136</sup>.

Por su parte, Bilbao era un prototipo de puerto industrial que, si bien había sido un centro tradicionalmente importador de productos alimenticios y manufacturas, desempeñando el papel de redistribuidor de mercancías, a partir de 1866 y hasta bien entrado el siglo XX se convirtió en exportador. La actividad extractiva minera significó un fenómeno coyuntural, cuyo efecto de arrastre, unido al auge de la siderurgia, permitió un desarrollo sincronizado de numerosos sectores de la actividad económica que protagonizaron en los primeros años del siglo XX la consolidación del avance industrial en Vizcaya. A esto había que añadir también la función de distribuidor mencionado, desempeñado por la burguesía bilbaína, que ejerció una influencia nada desdeñable. Sin duda, el Puerto de Bilbao desarrolló una doble ocupación, industrial y comercial. Y según se desprende de lo referido, este Puerto está construido gracias al mineral de hierro, que propició que las manufacturas de hierro, las conservas alimenticias, las armas, el material de construcción... encontraran un camino más fácil hacia el extranjero; las numerosas industrias surgidas pudieron acceder a combustible más barato; y el bacalao, la madera y los abonos para la agricultura, los tejidos, la maquinaria y los variados artículos extranjeros consiguieron ser repartidos hacia el centro peninsular, consolidando a Bilbao como un

<sup>134</sup> Para un estudio de los circuitos de comercio nacionales e internacionales de Almería, véase SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936): cambios económicos y negocios de exportación*. Instituto de Estudios Almerienses de la Diputación Provincial de Almería, Almería, 1992.

<sup>135</sup> GARCÍA LORCA, A: *Op. cit.*, pp. 148-149.

<sup>136</sup> GARCÍA GUTIÉRREZ, Agustín: *Op. cit.*

puerto comercial de redistribución, con el valor añadido de la actividad mercantil<sup>137</sup>.

Llegados a este punto, parece interesante incluir una comparativa de los puertos españoles en 1893, a través de la Tabla 4.6, en la que se expresan las cuantías de las mercaderías importadas y exportadas por las Aduanas del Reino que obtuvieron cifras mayores de 400.000 pesetas. Sin duda, Barcelona ocupaba el primer lugar, a gran distancia de Bilbao y Valencia, que estaban cercanos entre sí, mientras Huelva se situaba en sexto lugar.

Ya para finalizar este apartado, creemos de gran interés recoger los rasgos principales de la contribución del comercio al crecimiento económico en España, dada su importancia, y en esto se sigue al profesor Prados de la Escosura<sup>138</sup>, que llega a unas interesantes premisas entre las que destacan las siguientes:

- Las exportaciones crecieron a un ritmo muy superior al de la renta nacional en el siglo XIX, contribuyendo a su desarrollo de manera explícita, sobre todo en las décadas de 1860 y 1890.
- Durante la primera mitad del siglo XIX, las necesidades de los países que estaban en proceso de industrialización, sobre todo Francia y Gran Bretaña, compensaron a España de la pérdida del imperio colonial, con una demanda creciente de productos primarios y una oferta de productos manufacturados con precios bastante favorables.
- El avance de las exportaciones trajo consigo un aumento de la capacidad adquisitiva internacional de España, permitiendo adquirir no sólo productos de primera necesidad y bienes de consumo duraderos, sino también insumos industriales y bienes de capital, sin sustitutos en el mercado interior, ayudando a eliminar los estrangulamientos.
- Finalmente, la expansión de las exportaciones de productos primarios dio lugar al adelanto de la agricultura, aumentando el tamaño del mercado de los productos alimenticios. A su vez, estos mayores ingresos agrícolas generaron una demanda de artículos industriales que cubrió la industria nacional. Por otra parte, el ferrocarril junto con este auge exportador coadyuvó a la reducción de costes de transporte interior, conformando un mercado interno de manufacturas y productos primarios.

Pues bien, a pesar de todo, en la economía española la ausencia de una modernización profunda está muy en relación con el fracaso del sector agrario para conseguir elevar sensiblemente la productividad y con el reducido tamaño del mercado interior para los productos manufacturados, consecuencia de los bajos niveles de renta *per capita*.

## 2. El tráfico en el Puerto de Huelva

Iniciaremos este apartado refiriéndonos a los aspectos legislativos en relación con el comercio, que afectaron directamente a las instituciones portuarias y exactamente a Huelva, y que propiciaron y regularon un sistema de explotación con unas características singulares. En principio, se hablará del origen del *Reglamento de Policía del Puerto*, regulador

<sup>137</sup> PUERTA RUEDA, Natividad de la: *Op. cit.*, pp. 123 y ss.

<sup>138</sup> PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: “El comercio exterior...”, pp. 172-174.



de los servicios prestados en el ámbito portuario; ciertamente, desde la Ley de 1880 ha sido constante en la ordenación portuaria su referencia. En concreto, el artículo 35º disponía que “Sin perjuicio del reglamento general para la ejecución de esta Ley, se formará otro de servicio y policía especial para cada puerto, que contendrá todas las prescripciones relativas a su uso, y que habrá de ser aprobado por el Ministerio de Fomento” -la misma redacción que el artículo 31º de la Ley de 1928-. Ambos preceptos sólo hacían la precisión de que si el Reglamento se refería a un puerto de interés local, la aprobación le correspondía al gobernador de la provincia. Sin duda, la necesidad de una norma que regulase el funcionamiento de los servicios portuarios y la actividad desarrollada en su ámbito era innegable. El Reglamento de Policía vendría a cubrir ese vacío y establecería las reglas básicas que buques y usuarios debían acometer durante su estancia en el puerto. Asimismo, había que tener en cuenta que en el siglo XIX, la normativa internacional no estaba suficientemente desarrollada en temáticas como la navegación, el acceso a los puertos y el uso de servicios, tales como el remolque y el practicaaje. Todo ello, unido a las peculiaridades de cada puerto, permite entender por qué la Ley de 1880 optaba por la redacción de un Reglamento de Servicio y Policía independiente y exclusivo de cada puerto. El Puerto de Huelva desarrolló su propio Reglamento a principios del siglo XX, del que nos ocuparemos, por su cronología, en el apartado siguiente.

Continuando en esta línea de analizar la legislación en relación con la mejora de la explotación portuaria, nos detendremos en el Real Decreto de 9 de julio de 1882, por el que las Juntas de Obras, a través de sus ingenieros directores, procedieron a estudiar en cada puerto el sistema más apropiado para verificar el servicio de carga y descarga y el proyecto de las obras necesarias para plantearlo, así como el de los aparatos y mecanismos que debían emplearse, tales como grúas, con comodidad y economía<sup>139</sup>. De ello se desprende la enorme preocupación del Estado por el buen funcionamiento del servicio de los puertos. Y al hilo de este tema está la Real Orden de 17 de diciembre de 1885, ya mencionada, que precisa las bases para la reglamentación del servicio de practicaaje: en todos los puertos, bahías y fondeaderos que fueran puntos habilitados para el servicio marítimo, habría el número suficiente de prácticos que prestarían el servicio en las entradas, salidas o movimientos que necesitaran los buques. Del mismo modo, los prácticos dependerían directamente de la Autoridad de Marina de la localidad, en todo lo referente al servicio de su profesión (artículo 1º)<sup>140</sup>.

Finalmente, antes de entrar en el ámbito puramente económico del estudio del tráfico y comercio citaremos las habilitaciones de puertos y aduanas en la zona<sup>141</sup>, lo que dará una clara imagen de la evolución en el sector. Así, se facultó en 1877 al Puerto de Gibralfaro para el embarque y desembarque por cabotaje de frutos y efectos del país; dos años después, se amplió la autorización a la Aduana de Isla Cristina para el despacho de carbón mineral y vegetal procedente del extranjero y se elevó la Aduana de Cartaya a segunda categoría, con la facultad de despachar madera ordinaria sin labrar y para arboladura, anclas, cadenas y clavazón para la construcción de buques del extranjero. Ya en 1881 se acreditó a La Canela para el desembarque de pescado fresco nacional y extranjero, y en 1894 a El Embarcadero, en el término de la villa de Aljaraque, para el desembarque y embarque de frutos y productos de país, “con documentación de la Aduana de Huelva y

<sup>139</sup> *Gaceta de Madrid*, 11-7-1882.

<sup>140</sup> *Gaceta de Madrid*, 13-1-1886.

<sup>141</sup> *Gaceta de Madrid*, 11-3-1877, 23-2 y 5-7-1879, 21-3-1881 y 22-8-1894.

bajo la vigilancia del Resguardo”.

Ahora bien, tras esta breve introducción legislativa se pasa a estudiar el tráfico, concretamente en Huelva. Las *Memorias del Puerto de Huelva*, documentación básica para el estudio del comercio marítimo provincial, referente al movimiento general de buques con escala no sólo en los muelles estatales, sino también en los particulares, las encontramos a partir de 1905. Por ello, analizaremos los años anteriores, desde la formación de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, a través de la bibliografía existente y los datos que aportan las fuentes halladas en los archivos que conservan los documentos de las *Compañías de Río Tinto* y *Tharsis*, las que más mercancías movieron, sobre todo mineral, en la etapa estudiada.

En primer lugar, con el fin de entender mejor la base económica del último tercio del siglo XIX en Huelva, objeto de nuestro estudio, nos remontaremos a la centuria anterior, elaborando una breve introducción. Los historiadores y estudiosos de Huelva, que han analizado sus circunstancias sociales, económicas, políticas, etc., se han detenido siempre en el análisis del comercio, como marcador indispensable para conocer el grado de desarrollo alcanzado. Así, Mora Negro y Garrocho dejó reflejado en su obra, en la segunda mitad del siglo XVIII:

“[...] las utilidades del Comercio, y al aprovechamiento de sus fecundas producciones. En quanto á lo primero, aquí están los frutos mas preciosos de Azeite, y Vino [...]. Esta es la garganta, por donde salen los géneros, de que abunda el Campo de Andébal, y Sierra-Morena, para abastecer á Cádiz, y á las Reales Armadas, y para conducir la tierra adentro, quanto se necessita de géneros Ultramarinos. Pues qué diré del Pescado, que aquí se coge tan vario, tan sabroso, y tan abundante?. Este tráfico sustenta la mayor parte de la gente pobre, que en él se exercita. Abastece de alimentos deliciosos, para los ricos, y baratos para los pobres, que con él, y la abundancia, y variedad de los Mariscos, que producen sus Esteros y Marinas, ninguno se morirá de hambre. Surte de ricos Pescados la Capital de Sevilla, todo el Condado, Campo de Andébal, Sierra-Morena, y buena parte de Extremadura. Por lo dicho, y mucho, que se calla, es Huelva de los Pueblos mas celebrados de Andalucía, y sitio de recreación, donde se acude de toda la Comarca”<sup>142</sup>.

TABLA 4.7  
*Entrada y salida de buques y mercancías en el Puerto de Huelva,  
según los datos oficiales de la Aduana en 1844 y 1845*

| <i>Conceptos</i>                     | <i>1844</i> | <i>1845</i> | <i>Total</i> |
|--------------------------------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Entradas</b>                      |             |             |              |
| • Buques                             | 4           | 2           | 6            |
| • Toneladas                          | 153         | 138         | 291          |
| • Tripulación                        | 25          | 16          | 41           |
| <b>Salidas</b>                       |             |             |              |
| • Buques                             | 4           | 1           | 5            |
| • Toneladas                          | 153         | 110         | 263          |
| • Tripulación                        | 25          | 7           | 32           |
| <b>Mercancías</b>                    |             |             |              |
| • Naranjas (cajas)                   | 738         |             | 738          |
| • Palma para escobas (quintales)     | 400         | 150         | 550          |
| • Trigo (fanegas)                    |             | 3.191       | 3.191        |
| <b>Valor de mercancías (Rs. vn.)</b> | 8.580       | 105.909     | 114.489      |

Fuente: MADOZ, Pascual: *Op. cit.*, p. 96.

<sup>142</sup> MORA NEGRO Y GARROCHO, Juan Agustín de: *Op. cit.*, pp. 49-50.

Del texto se deduce que el movimiento comercial era reducido y se circunscribía a las provincias limítrofes. En este sentido, no se debe olvidar, como ya se ha recogido en el apartado anterior, que las actividades que primaban en la provincia correspondían al sector primario y, en la capital, el principal sostén recaía en la pesca tradicional. Un tiempo después, en la primera mitad del siglo XIX, Madoz aportaba unas cifras que sirven como punto de referencia para conocer mejor la evolución habida en el Puerto de Huelva a raíz de la instalación de las compañías extranjeras y de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, ya en la segunda mitad de la misma centuria. Según reseñaba: “Existen en aquella matrícula mas de 600 buques de 40 hasta 200 toneladas, destinados al de cabotage [sic], generalmente por la costa de Levante; hay otros que llevan cargamento de algunos artículos del país á las de África, y algunos que hacen el comercio en la carrera de América. [...]”<sup>143</sup>. En este sentido, se muestra, a través de la Tabla 4.7, el número de buques que entraron y salieron del Puerto con destino al “extranjero y América” en 1844 y 1845, según los datos oficiales de la Aduana, junto con las mercancías transportadas.

Indudablemente, y se ha afirmado ya en varias ocasiones a lo largo de este capítulo, las explotaciones mineras tuvieron una importancia suma desde la segunda mitad del siglo XIX. El distrito minero de Huelva, en el sector de la pirita, llegó a ser la zona de mayor producción y extensión de la Península. La denominada *Franja Pirítica*, extendida sobre todo por la zona central y norte de la provincia, gran concentración de enormes yacimientos, convirtió a Huelva en la primera provincia a nivel mundial en reservas totales de sulfuros masivos<sup>144</sup>. Asimismo, se conoció una fuerte actividad de las minas de manganeso a lo largo del siglo XIX<sup>145</sup>, extendidas a lo largo de la mencionada *Faja* y beneficiadas intensivamente desde 1858 hasta 1885, año en que declinaron y se abandonaron las explotaciones por la caída de la demanda. Ya desde 1859 y 1860, la abundancia de las minas de manganeso onubenses sustituyeron a las del condado de Nassau en Alemania y las de Romanede en Francia, que quedaron paralizadas. Ahora bien, las producciones obtenidas en 1861 y 1862 fueron tan grandes que los mercados europeos se sobrecargaron del mineral cayendo enérgicamente los precios, por lo que tuvieron que cerrar la mayor parte de las explotaciones. Una vez que se estabilizó el mercado, comenzó a crecer la demanda<sup>146</sup>, hasta 1875, cuando se introdujo en muchas fábricas el procedimiento *Weldon*, de regeneración de los manganos. A partir de este año, la producción se vino abajo y, finalmente, se cerraron las minas. Todavía en 1896, la prensa se hizo eco de un nuevo repunte comercial por demanda de manganeso, cuya exportación alcanzó en el Puerto de Huelva 35.000 toneladas -y en septiembre del mismo año llegó a 44.047 toneladas-. Pero no conviene olvidar que, a pesar de que muchas minas abandonadas volvieron a registrarse, sólo se explotaron las más cercanas al ferrocarril o a puntos de embarque, o sea, únicamente las rentables<sup>147</sup>.

<sup>143</sup> MADDOZ, Pascual: *Op. cit.*, p. 96.

<sup>144</sup> Como bien recoge Isidro Pinedo: “Una tonelada de pirita normal contiene más azufre que una tonelada de mineral de los azufres nativos que están en explotación, incluyendo los americanos”. PINEDO VARA, Isidro: “Beneficio racional de las piritas de Huelva”. *Economía Industrial*, núm. 17, p. 56. Citado en TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 357.

<sup>145</sup> Se puede encontrar un gráfico con la producción de mineral de manganeso en Huelva desde 1853 a 1899 en FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, p. 186.

<sup>146</sup> Concretamente en 1866 se produjo en España la mitad del manganeso que se consumió en Europa, llegando a convertirse en el único productor europeo. *Ibidem*, pp. 180 y ss.

<sup>147</sup> *La Provincia*, 10-11-1896.

Por otra parte, el marco que se presenta en 1878 para el desarrollo comercial es el del propio Puerto de Huelva, del que se recoge una descripción bastante clara del primer director de la institución, Carlos M<sup>a</sup> Cortés, en el primer proyecto redactado con el fin de mejorar las condiciones de navegabilidad de la zona. El ingeniero reconoce que el Puerto es, en la fecha, de escasa importancia, pues su movimiento se reducía a un pequeño cabotaje para dar salida a los frutos de zonas cercanas a la capital, mientras que las poblaciones retiradas estaban interesadas en buscar otros embarques o los mercados de las provincias limítrofes. Textualmente, describe la canal navegable:

“En la extensión de unos once kilómetros existe una perturbación tan considerable en el régimen del río, que no sólo imposibilita la navegación con buques de poco calado, sino que los aterramientos se van extendiendo [sic] a la parte inferior navegable, y amenazan destruir sus buenas condiciones”.

Por ello, era necesario y urgente perfeccionar la navegabilidad de la región marítima del río en primer lugar y, además, dotar a Huelva de muelles de servicio público y demás dependencias del comercio, de las que carecía totalmente, y se habían convertido en muy necesarias desde que terminó el ferrocarril a Sevilla. Del mismo modo, reconoce que el avance de la navegabilidad de la región marítima de los ríos no había despertado un verdadero interés hasta que se había generalizado la navegación a vapor, con lo que los graves entorpecimientos y peligros experimentados con los barcos veleros eran ya parte del pasado<sup>148</sup>.

Retomando la línea argumental, también se pueden aportar las cifras de buques entrados y salidos del Puerto de Huelva en 1875 y 1876, tanto en importación y exportación como en cabotaje de entrada y salida<sup>149</sup>. En 1875 se movieron por el Puerto en cabotaje 28 buques a vapor y 620 a vela, y en 1876, 26 y 721, respectivamente. En el resto del tráfico ascendieron a 338 y 268 para 1875 y 384 y 252 para 1876. Sin duda, se utilizaban bastante más veleros en el tráfico costero que en la navegación de altura. En comparación con el Puerto de Tarragona, frente a los 366 barcos a vapor y 888 a vela que entraron en el Puerto de Huelva en 1875, aquél presentaba en sus estadísticas 429 a vapor y 1.959 a vela, con lo que tenemos un mayor movimiento de buques en este segundo Puerto, que en 1876 tuvo una bajada clara, pues descendió en ambos tipos; mientras en Huelva aumentó, con lo que las cifras de ambos puertos se acercaron hasta casi encontrarse -410 vapor y 973 vela en Huelva y en Tarragona, 305 y 1.585-<sup>150</sup>. En los productos de importación sobresalían en 1875 las maderas de todas clases con casi 21 millones de kilogramos, el carbón mineral con más de 19 millones, el hierro de todas clases que superaba los 11 millones<sup>151</sup> y sobrepasando el millón las maquinarias y los

<sup>148</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Mejora de la Ría y Puerto de Huelva”: memoria del proyecto*. Ingeniero director Carlos M<sup>a</sup> Cortés, 28-11-1878.

<sup>149</sup> *Ibidem*.

<sup>150</sup> A pesar de todo, para hacer una comparativa más real tendríamos que tener los datos de las toneladas de registro bruto de los buques. Pero, sin duda, las cifras que se estudian de tráfico permiten afirmar que aquéllas en el Puerto de Huelva eran superiores al de Tarragona.

<sup>151</sup> En cuanto al hierro, nos gustaría hacer una referencia a la importancia que han tenido en España dos centros, en el norte las provincias de Santander y Vizcaya y en el sureste, Almería y Murcia. Pero la cuenca norte ha sido siempre la más destacada por la abundancia de los yacimientos, su calidad y situación de cara a los grandes mercados extranjeros. NADAL, Jordi: *Op. cit.*, p. 115.

granos y sus harinas; el resto tenía poca entidad –aceite, aguardientes, nitrato de potasa, tejido de cáñamo y otros, piedra y tierras...-. En 1876 todas estas mercancías bajaron notablemente, a excepción del hierro, mientras que el acero destacó con más de 1.300.000 kilogramos. En total, mientras el tráfico de importación para 1875 sumó 55.883.178 kilogramos, en 1876 descendió hasta 32.182.970. En cuanto a la exportación, 1875 presentaba unas cifras de 362.149.353, que superaban claramente la importación de ambos años reseñados, descollando el mineral cobrizo –344.906.848 kilogramos-, el manganeso –11.399.725- y la cáscara de cobre –5.296.328-; en menor grado las naranjas, el vino, el aceite, el corcho<sup>152</sup>, etc. Ahora bien, si la importación disminuyó en 1876 con respecto a 1875, no ocurrió lo mismo con la exportación, que ascendió hasta 457.000.473.

Seguidamente, sería interesante confrontar el tráfico del Puerto onubense con otros puertos nacionales de los que se han obtenido sus cifras de movimiento de mercancías en 1875 y 1876, lo que permitirá, en cierta medida, valorarlo como un elemento dentro de un conjunto, no como un caso aislado. Comenzamos por la exportación en 1875, en la que Huelva consiguió 362.149 toneladas, Tarragona 51.967 y Santander 224.301; en 1876, 457.000, 41.365 y 233.602 toneladas, respectivamente; además en este año se tiene, también, la cifra de Gijón, 105.878. Como vemos, Huelva en exportación no tenía ya desde esta fecha parangón con ninguno de estos puertos mencionados, pues el nivel de salida de minerales lo colocaba en un puesto bastante alto. Tarragona, por su parte, contaba con un pequeño tráfico basado en productos agrícolas, que sufrieron una gran decadencia en el siglo XIX, sobre todo el vino con la crisis de la filoxera. Con respecto a la importación, el asunto es otro y las cifras lo corroboran: en 1875, Huelva logró 55.883 toneladas, Tarragona 61.458 y Santander 154.557. Mientras Huelva y Tarragona eran muy similares en cantidad de mercancías descargadas –cifras mínimas-, en Santander se verificaba una entrada de productos algo superior. En este último Puerto se apreció la crisis mercantil tras la desaparición del tráfico de harinas y coloniales: los barcos extranjeros, en su mayoría, entraban en lastre para cargar mineral de hierro para sus países respectivos. En 1876, las cifras ascendían a 32.183, 68.423 y 177.417, respectivamente. En este mismo año, Huelva se distanció en importación bastante de los otros puertos, naturalmente a la baja<sup>153</sup>.

En cuanto a los otros dos grandes colosos del tráfico junto con Huelva, Bilbao y Barcelona, hay que decir relativo al primero –estudiamos el año 1877- que la salida de productos, 973.300 toneladas, lo colocaba a la cabeza, con un tráfico espectacular en comparación con el de Huelva, que ya en la época era muy significativo; la importación alcanzaba las 148.300 toneladas, que no era precisamente destacada, pues había otros

<sup>152</sup> Aunque en el siglo XIX continuó la deforestación en España, hay un tipo de bosque que se cuida y desarrolla perfectamente en nuestro país, proporcionando recursos y trabajos. Es el alcornocal que, aunque es una especie de lento desarrollo, fue la base de una de las industrias más importantes española en este siglo, la corchotaponera. En principio se estableció en Cataluña por su proximidad a Francia, y en esta zona se encontró un material de primera, perfecto para embotellar vinos de alta calidad. Pero con la expansión de la industria hubo que acudir a otras reservas forestales, como la andaluza, que fue de una calidad mediana. VICENS VIVES, Jaime: *Op. cit.*, pp. 613-614.

<sup>153</sup> A.P.T. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Tarifas. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1930*. Junta del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1930, RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio y TROYA CALATAYUD, José: *Op. cit.*, p. 139 y RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Op. cit.*



puertos que la superaban. Por su parte, las cifras que se barajan de Barcelona son las relativas a los años 1870 y 1880<sup>154</sup> que, confrontadas con las estudiadas para Huelva en 1875-1876 en exportación, hablan de un movimiento bastante menor en aquel puerto en ambos años, exactamente 99.000 y 257.000 toneladas; con la importación no ocurría lo mismo -291.000 y 691.000 toneladas en 1870 y 1880, individualmente-. Y de los puertos reseñados en líneas superiores sólo Santander alcanza unas cifras de mayor interés en 1876. En cuanto al total, en 1875 Huelva movía en toneladas 418.032, Tarragona 113.000 y Santander 378.858; en 1876, 489.183, 109.788 y 411.019 toneladas, respectivamente. En este año Santander se acercó sustanciosamente a Huelva. Por su parte, las cantidades conocidas de Barcelona son 390.000 en 1870 y 948.000 en 1890, nada distantes de Huelva como se confirmará, seguidamente, cuando analicemos unas cifras comparativas de puertos nacionales para 1893. En cuanto a Bilbao, el total lo situaba en 1.124.600 toneladas, suficientemente representativa la cifra de la importancia de este puerto en el conjunto portuario español.

Con respecto al cabotaje onubense, las cantidades no son nada reveladoras ni para 1875 ni para 1876. En los dos años hubo una entrada similar, alrededor de los 8 millones, mientras que la salida llegó en el primer año a algo más de tres millones y en el segundo descendió a poco más de un millón. Los productos de entrada y salida eran sobre todo de primera necesidad, despuntando en la entrada granos, legumbres y harinas y en la salida hierro, carbón, aguardiente, granos, maderas, etc.



**Fotografía 4.7.- Fábrica de convertidores *Bessemer* en Rio Tinto (A.F.R.T.).**

Continuando con los datos de tráfico entresacados del libro de Amador de los Ríos<sup>155</sup>, conocemos que en el período de los años 1863 hasta 1872, ambos inclusive, se extrajeron y beneficiaron 640.337 toneladas métricas de piratas y 10.193 de cobre fino elaborado; mientras que entre 1876 y 1888, la *Compañía de Rio Tinto* arrancó piratas por una cantidad de 13.595.434 toneladas a las que hay que sumar 3.000 durante la fase de preparación -1873 a 1875-, que se remitieron a Inglaterra para ensayos. De todas éstas, se

<sup>154</sup> VV.AA.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona...*, p. 112.

<sup>155</sup> AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo: *Huelva...*, pp. 537 y ss.

transformaron en la localidad 9.775.594 toneladas de piritas y 126.170 de cobre. Sólo entre 1876 y 1877 ya se había beneficiado más cantidad de pirita<sup>156</sup> que en los diez años anteriores a la instalación de la Compañía; en cuanto al cobre, todos los años a partir de 1883 se superó la cantidad total de los diez años aludidos<sup>157</sup>.

Con todo, *Rio Tinto* trataba parte de la producción en territorio español, pero hasta 1900 se limitaba a una tosca transformación y la cáscara de cobre resultante se enviaba a Gales para convertirla en cobre fino. Ya en 1901, coincidiendo con la imposición por parte española de un gravamen a la pirita y el cobre exportados, la Compañía construyó en Huelva una fundición dotada de convertidores *Bessemer*, con capacidad para refinar 1.000 tm/día de cáscara de cobre y con instalación para la recuperación de azufre. En consecuencia, las actividades dejaron de ser meramente extractivas, aunque no hubo demasiados efectos sobre la economía provincial, puesto que el utillaje, la tecnología, parte de la mano de obra cualificada y el coque consumido en los convertidores provenía de Inglaterra. Lo que sí cabe hacer notar es que significó un paso más en la solución del problema de las teleras, tratado en el capítulo primero<sup>158</sup>.

Llegados a este punto, se detalla el tráfico de mineral siguiendo a David Avery<sup>159</sup> en su obra, en la que refiere que ya en 1884 Riotinto constituía el mayor centro minero del mundo, lo cual lo corroboran las cifras de Tarín. En ese mismo año produjo la Compañía 1.242.842 toneladas de mineral, de las que más del 75% se trataron en Riotinto y el resto se exportaron. Sólo el cobre que se obtuvo en las minas en esa fecha ascendió a 11.952 toneladas. Los yacimientos más productivos en esta época, y que se mantuvieron en este puesto hasta 1954, fueron Alfredo y Filón Sur. A través de los estudios realizados por Tarín se puede conocer, pormenorizadamente, el beneficio de las minas de Riotinto entre 1863 y 1883 y apreciar el despegue tan espectacular en la explotación tras la llegada de la *Compañía de Rio Tinto*<sup>160</sup>. Concretamente, en la Tabla 4.8 se muestran los datos de exportación e importación relacionados con la industria minero-metalúrgica según la Aduana en 1875 y 1876, cotejadas con 1872, o sea, antes y después de instalarse la *Compañía de Rio Tinto*. Se observa, claramente, el aumento de la exportación de piritas desde los inicios de la *Compañía de Rio Tinto*, que en cuatro años casi se duplicó.

Ahora bien, hablar del cobre de Huelva, como bien recoge la doctora Ferrero Blanco<sup>161</sup> en su obra, ha sido durante toda su historia como hablar del cobre en España. Las piritas se explotaban con dos fines: para la obtención de cobre fino y de azufre –éste

<sup>156</sup> Las piritas se han clasificado a lo largo de la historia en tres tipos: piritas de hierro, de escasa ley de cobre, utilizadas para aprovechar su azufre; piritas ferrocobrizas, con una ley más alta que la anterior, de la que se utilizan sus tres componentes –azufre, cobre y hierro–, pero especialmente el cobre; y piritas de cobre, con tal ley en cobre que el azufre es accesorio –sólo se beneficia el cobre y en la actualidad no existen prácticamente–.

<sup>157</sup> A lo largo de la obra de Pinedo Vara se pueden conocer datos interesantes de la producción de las minas onubenses. Destacamos un cuadro de los “Minerales beneficiados en mina de 1876 a 1926”, donde se recoge las toneladas de pirita para tratamiento local y el cobre producido en las minas de Riotinto, en cáscara. PINEDO VARA, Isidro: *Op. cit.*, p. 158.

<sup>158</sup> COLL MARTÍN, Sebastián: *Op. cit.*, p. 410. Véase además FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, pp. 135-136.

<sup>159</sup> AVERY, David. *Op. cit.*, pp. 135 y ss.

<sup>160</sup> GONZALO Y TARÍN, Joaquín: *Op. cit.*, pp. 297 y 304.

<sup>161</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, pp. 119 y ss.

último materia prima para la elaboración de ácido sulfúrico<sup>162</sup>; productos que se consideraban medidores del desarrollo de un país por la gran cantidad de aplicaciones que tenían. Asimismo, el cobre podía conducir la electricidad, por lo que era apto para fabricar hilos eléctricos, interruptores, motores... -todos elementos de enorme significación en el comienzo de la iluminación de las ciudades, las empresas, la maquinaria, etc.-. Además, al tener la propiedad de conductibilidad térmica, era recomendable para la elaboración de alambiques, enseres de cocinas y un sinnúmero de nuevos instrumentos que iban apareciendo en la nueva vida moderna. Por otra parte, el ácido sulfúrico también era importante para la obtención de productos orgánicos, necesarios para las industrias de colorantes, plásticos y explosivos y sirvió para la elaboración de otros ácidos como el nítrico o el fosfórico, de los que se obtenía abonos entre otros productos; por último, destacó en la refinación del petróleo. Claramente, era indicativo de una sociedad consumista, que despertaba de un largo letargo, acompañada de un alza en los rendimientos de la tierra<sup>163</sup>.

Por lo demás, el avance de las minas de cobre de Estados Unidos cambió un panorama de esplendor de este mineral en la provincia de Huelva, que, como sabemos, ocupaba uno de los primeros puestos como abastecedora mundial. Desde 1882 bajaron los precios del cobre, a pesar de la gran demanda, por la modernización e industrialización de las grandes ciudades. Los destinos correspondían a Alemania, Austria, Francia, Italia, Inglaterra, Noruega, Portugal, Rusia y Suecia, y todavía en este mismo año entraron en Huelva unos 300 buques –de un total de 1.324– que tuvieron relación con esta minería. Se asistía al ocaso de “la California del cobre”, como llegó a ser conocida la cuenca minera de Riotinto<sup>164</sup>.

TABLA 4.8  
*Exportación e importación de mercancías relacionadas con la industria  
minero-metalúrgica, según la Aduana, en 1872, 1875 y 1876*

| <b>Exportación (Tm)</b> |             |             |             |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <i>Mercancías</i>       | <i>1872</i> | <i>1875</i> | <i>1876</i> |
| Piritas                 | 261.373     | 344.896     | 442.201     |
| Cáscara                 | 3.525       | 5.296       | 7.178       |
| Manganeso               | 23.519      | 11.545      | 6.972       |
| <b>Importación (Tm)</b> |             |             |             |
| <i>Mercancías</i>       | <i>1872</i> | <i>1875</i> | <i>1876</i> |
| Hierro de cemento       |             | 4.916       | 10.080      |
| Hierro viejo            |             | 3.451       |             |
| Hierro dulce            |             | 1.194       | 243         |
| Carbón                  | 9.300       | 19.2228     | 14.475      |

Fuente: SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, p. 119.

<sup>162</sup> Indispensable para la industria química en sus distintos usos: abonos, explosivos, combustibles, plásticos, pinturas, caucho, etc. España cuenta con grandes reservas, concretamente, y, según los datos del XIV Congreso Internacional de Geología, celebrado en Madrid en 1926, de las reservas mundiales de entonces -465 millones de toneladas- a España correspondían casi un 60%. Su localización nos lleva a una ancha faja desde Huelva a Córdoba, a la derecha del Guadalquivir, con minerales de una ley de azufre entre 46 y 51%, destacando como yacimientos principales los de las minas de Riotinto. Esta minería cobró un gran auge desde fines del siglo XIX hasta 1930; pero, a partir de ese año, la explotación bajó rápidamente a causa del descubrimiento y explotación de los enormes yacimientos de azufre de Estados Unidos. TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 356-357

<sup>163</sup> En sus estudios, Ferrero Blanco presenta diferentes gráficos sobre la producción de minerales cobrizos, piritas ferrocobrizas y mineral de cobre en el último tercio del siglo XIX.

<sup>164</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, pp. 128-129.

Del mismo modo, las cifras reflejan el retroceso de la producción del manganeso, que llegó a descender en esos años hasta casi un 75%. Esta minería resulta menos conocida que la de la pirita, a pesar de su trascendencia hasta comienzos del siglo XX. Del manganeso se extraían los óxidos para numerosos usos de la industria química –tintes, fábricas de hipoclorito, de cal y vidrios, principalmente- y se encontraban en lugares cercanos a las piritas. Salían, sobre todo, hacia Inglaterra, Escocia, Holanda y Alemania sobre todo. Aunque a final del siglo XIX la época floreciente del manganeso pasó, la doctora Ferrero Blanco habla de un breve auge en la provincia después de esta fecha, debido a precios artificialmente elevados por la Primera Guerra Mundial y el impulso de la sociedad *Hijos de Vázquez López*, que lo utilizó como fundente en sustitución del cuarzo para beneficiar el hierro. Pero ya nunca se recuperó<sup>165</sup>. En definitiva, no cabe duda del adelanto del comercio con la instalación de las compañías mineras extranjeras, pues ni que decir tiene que las cifras dadas por Madoz están a un abismo de las correspondientes a 1875 y 1876.

A renglón seguido, se estudia el tráfico en el Puerto de Huelva en 1880 a través de las cifras dadas por Riera y Sans<sup>166</sup>, referentes al movimiento controlado por la Aduana de Huelva. Comenzaremos analizando el comercio con Europa y África, diferenciando las exportaciones de las importaciones. La mercancía que más entraba era el hierro -colado, en tubos, en manufacturas y en barras, aunque también podía llegar forjado-. La cantidad total de kilogramos de hierro alcanzó 31.608.973, despuntando el colado -o fundido en lingotes- con 30.670.575. Este producto venía en la bodega de barcos españoles y extranjeros, pero en la proporción de 262.950 kilogramos en el primer caso, que suponía un 0,83%, y 31.346.023, o sea, 99,17% en el segundo; le seguían los carbones minerales y el cok con 19.581.000 kilogramos, que llegaban igualmente en barcos extranjeros y españoles; a continuación, estaban las piedras y tierras empleadas en la construcción, las artes y la industria con 1.758.617 kilogramos y los alquitranes, breas, asfaltos, esquistos, betunes y petróleos brutos con 1.027.864 kilogramos; finalmente, un poco alejadas aparecen las máquinas agrícolas, motrices y para toda clase de industrias y las piezas sueltas, que sumadas ascendían a 1.247.099 kilogramos. En estos casos últimos la proporción era de 37.493 kilogramos en bandera nacional, 3%, y 1.209.606, 97%, en bandera extranjera. Todos eran productos que entraban por mar y su valor en pesetas hacía que, en determinados casos, el orden se trocase. Asimismo, la enorme proporción de navíos con bandera extranjera para la importación de este material puede indicar, sin temor a equivocarnos, que se trataba de una materia prima para las propias minas extranjeras. Igual ocurría con el hierro, que sería utilizado, en su mayoría, para la construcción del ferrocarril en manos, sobre todo, de empresas foráneas. Aunque, en general, se advierta como los buques extranjeros transportaban más carga que los nacionales, esto no quiere decir que en número fueran menos abundantes estos segundos, sino que se daba el caso de que al permitir aquéllos más carga, realmente la cantidad de los navíos resultaba similar o mayor en el caso español.

En la exportación a Europa, destacaba, sobre todo, el mineral de cobre, 490.383.000 kilogramos, 1.087.000 en barcos nacionales, 0,22% y 489.296.000, 99,78% en los extranjeros. Como vemos, la diferencia es enorme y demuestra que casi la totalidad de minerales se transportaba por barcos de otras naciones, pues, normalmente, las compañías

<sup>165</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Huelva se abre al mundo...”, pp. 142-143.

<sup>166</sup> RIERA Y SANS, Pablo: *Op. cit.*, pp. 536 y ss.

extranjeras comerciaban a través de buques con bandera de su país de origen, y lo mismo ocurría con la cáscara de cobre. El tráfico de este producto se localizaba a bastante distancia del anterior con 21.812.423 kilogramos, 15.560 en barcos españoles, 0,07%, y 21.796.863, 99,93%, en barcos extranjeros; le seguían las uvas, los higos secos, el esparto en rama y el vino común o de pasto, representando 99.707 kilogramos, 99.000, 97.000 y 88.359, respectivamente. Todos partían en barcos extranjeros, a excepción del vino común, pues una mínima parte, el 0,07%, navegaba en barcos españoles.

A la vista de los datos anteriores, se deduce que estamos en Huelva ante una economía de autoabastecimiento, caracterizada por el aprovechamiento de los productos que se obtenían de las explotaciones ganaderas y agrícolas y, en el caso de la costa, de los recursos pesqueros. No entraba maquinaria, propio de una zona en proceso de industrialización, sino materias primas básicas para la explotación minera, en su mayoría extranjera. Con respecto a la exportación, la masiva producción y salida de minerales al extranjero mostraban las características propias de una economía colonial, cuyos beneficios se iban todo al extranjero, por lo que no revertía en la propia zona.

Con respecto al movimiento de mercancías con América, tenía en común el que tanto las importaciones como las exportaciones se realizaban totalmente con buques extranjeros. El producto más destacado en la importación era el de las pipas vacías<sup>167</sup> para exportar mercancías nacionales, con 48.750 kilogramos y, de inmediato, aunque a gran distancia, la pipería nacional devuelta, con 15.000, seguida, entre otros, del aguardiente, medido en hectolitros. Por su parte, la exportación consistía en el mineral de hierro, 5.747 toneladas y el vino común o de pasto, con 23 hectolitros. Ni que decir tiene que las exportaciones superaban a las importaciones, y que, indudablemente, el número de buques que se movía entre España y América resultaba menor que el que lo hacía entre España y el resto de Europa, debido a que el tráfico en esta última zona era muy superior.

En cuanto al pabellón de los barcos, se conoce que, en el comercio general, los derechos que correspondieron en el año estudiado de 1880 a los barcos con bandera española alcanzaron 134.527 pesetas, por el movimiento con Europa y África, mientras que a los extranjeros 1.155.748, por la relación entre España y Europa y África, y 65.978 entre España y América. Lo cual deja claro y corrobora lo ya mencionado líneas arriba, de que la bandera que primaba en los barcos que comerciaban con el Puerto era extranjera, con una diferencia abismal con la nacional, cuya representación era mínima. Todo lo relatado es referente a importación. Confrontándolo con unos datos existentes para 1885<sup>168</sup>, comprobamos que hubo un aumento en esta segunda fecha en los barcos nacionales, justamente en la importación de Europa y África, de 67.091 pesetas; y para los contactos con América, que en 1880 no existían con barcos españoles, en 1885 aparecen ya 354<sup>169</sup>. Con respecto a la bandera foránea, en esta última fecha, los barcos que llegaban desde Europa y África aumentaron sólo 128,99 pesetas y, desde América, disminuyeron 58.028 pesetas, de lo que se deduce que bajaron las importaciones desde este continente, puesto que lo que descendieron los barcos extranjeros no se recompensó con las cifras que se recogen de los nacionales.

<sup>167</sup> Era un tonel de madera para guardar líquidos, especialmente aceite y vino.

<sup>168</sup> MERELO Y CASADEMUNT, José: *Op. cit.*, p. 156.

<sup>169</sup> Incluso desde Asia y Oceanía, 1.992 pesetas, no hallando ningún buque con bandera extranjera en esta travesía.



Es evidente, según lo mencionado, que hubo un relativo aumento del derecho de Aduana para los barcos españoles con respecto a los foráneos, los cuales disminuyeron - los valores de los buques nacionales en importación llegaron a 640.024 pesetas y en exportación a 164.303 pesetas, mientras que los extranjeros a 7.942.326 y 60.185.782, respectivamente-. Asimismo, se confirma que los barcos con bandera española crecieron en cierta medida, a la vez que las mercancías transportadas, en pocos años. No obstante, lo que verdaderamente llama la atención, y por ello se abunda en el tema, es la diferencia de cuantía tan excesiva entre los navíos nacionales y extranjeros. Por supuesto, la evolución legislativa ayudó a la proliferación de barcos extranjeros; concretamente, el cambio institucional que permitió la modernización del sector se produjo a partir de los ya explicados decretos de noviembre de 1869, firmado por Figuerola, fruto de las ideas liberalizadoras. No cabe duda de que el enorme comercio con Europa propició esta realidad, como ya se ha referido; pero, a pesar de la importancia del pabellón inglés, el español era el que predominaba en el siglo XIX, y ya en el siglo XX hubo poca competencia, pues los barcos ingleses fueron declinando, a la vez que su dominio en la zona.

Por su parte, el comercio de cabotaje era algo más complejo y en los datos procedentes de la Aduana de Huelva recogidos por Riera y Sans, en este caso referentes a 1879<sup>170</sup>, hallamos mayor variedad de mercaderías en movimiento que en la exportación e importación, casi todas de menor consideración y abundando, sobre todo, los productos alimenticios. Sobresalían en la entrada, medidos en quintales métricos, la harina<sup>171</sup> con 52.028, del que el 0,12% del producto era extranjero y colonial y 99,88% nacional y, a gran distancia, los siguientes: hierro, 13.108, 58,16% nacional y 41,84% extranjero; cal nacional, 4.724; madera 3.991, 82,91% nacional y 17,09% extranjero; arroz nacional, 3.269; trigo nacional, 3.747; zinc en planchas extranjero y colonial, 2.211; azúcar, 1.993, 2,66% nacional y 97,34% extranjero y colonial; fruta seca, fruta verde y tabaco nacionales, 1.373, 1.280 y 1.182, respectivamente; petróleo extranjero y colonial, 1.155 y, finalmente, el pescado fresco nacional, 665. Como vemos, unos se correspondían con productos nacionales y otros extranjeros y coloniales, procedentes las entradas del Mediterráneo o del Atlántico, bastante equiparadas. En general, el tráfico de artículos principales extranjeros y coloniales sumó 13.157 quintales métricos, que suponía un 12,26% del total, el de los nacionales 83.975, o sea, un 78,24% y los varios nacionales, extranjeros y coloniales, 10.193, un 9,50%. El conjunto ascendía a 107.325 quintales métricos, que tenían una valía de 5.914.182 pesetas.

Los productos que salían para comercio de cabotaje en la misma fecha resultaban menos abundantes que los que entraban, pero muy diversos. Descollaban la harina, que tenía un gran movimiento al ser un producto básico para elaborar el pan, con 4.554 quintales métricos, 92,45% nacional y 7,55% extranjero y colonial; el barro obrado nacional, con 3.257; el trigo nacional, por la misma razón que la harina, con 3.162; la cebada nacional, para alimentar a los animales, con 2.952 y el hierro, con 2.689, 2% nacional y 98% extranjero y colonial; le seguían el cobre en torales<sup>172</sup> nacional, 1.810; los

<sup>170</sup> RIERA y SANS, Pablo: *Op. cit.*, p. 543.

<sup>171</sup> Conocemos que, en 1880, Manuel Colombo Garrido y hermanos solicitaron una prórroga en la construcción de un molino harinero de mareas a causa de las malas cosechas. *Gaceta de Madrid*, 21-11-1880.

<sup>172</sup> Según el *Diccionario de la lengua de la Real Academia Española*, el toral es un molde donde se da forma a las barras de cobre o la barra fabricada en este molde.

altramuces nacionales, 1.604 y la madera, nacional y extranjera y colonial, 1.540, la mayoría con el segundo destino. A poca distancia se encontraba el carbón mineral extranjero y colonial, 1.210 y la pipería vacía. El total de artículos extranjeros y coloniales ascendió a 8.364 quintales, o sea, 29,37%; el de los nacionales a 18.618, 65,37% y otros varios extranjeros, coloniales y nacionales a 1.499, 5,26%, o sea, hablamos de un total de 22.481 quintales métricos, con un valor en pesetas de 1.460.369. Así las cosas, el tráfico de cabotaje era más cuantioso en sus salidas que en las entradas, habiendo que diferenciar entre lo que iba al Mediterráneo, 96,922%, y lo que iba al Atlántico, 3,08%, poco representativo esto último, en lo que destacaba, prácticamente, el cobre en torales.

Comparando lo que significaron las mercancías nacionales y extranjeras en el cabotaje de entrada y salida, se concluye que, mientras en el primero los nacionales alcanzaron un 78,24%, en el segundo fue un 65,37%; o sea, cifras similares que demostraban una situación claramente superior del producto español sobre el extranjero en ambos casos, aunque despuntando más en la llegada de productos al Puerto. De una forma sintética, se deduce que los productos que entraban en la provincia por cabotaje eran, sobre todo, de consumo alimenticio, además, básicos: harina, azúcar, trigo, arroz, fruta, pescado, etc. Lógicamente, las mercancías coloniales o extranjeras llegaban de altamar a otros puertos peninsulares, y de aquí se transportaban a Huelva bordeando la costa, como ocurre con el azúcar, que en su mayoría era colonial, aunque a veces entraba alguna proporción directamente desde América. Otro punto interesante a remarcar radicaba en la ausencia de manufacturas, mientras que la entrada de petróleo, con poca consideración, provenía toda del extranjero. Finalmente, concluimos con una realidad evidente, la escasa importancia del cabotaje en el comercio onubense, lo cual lo corrobora Braulio Santamaría en 1882:

“En Isla Cristina y Ayamonte hay almadrabas y fábricas de salazón que surten en abundancia a las poblaciones de la costa de Levante. El comercio de cabotaje tanto en Huelva como en los demás pueblos del litoral de esta comarca, no merece especial mención por su insignificancia en el día, habiendo decaído por lo mismo la lucrativa industria de construcciones navales”<sup>173</sup>.

TABLA 4.9  
*Movimiento de importación en 1891 (Kg)*

| <i>Mercancías</i>              | <i>Aduana principal</i> | <i>Subalternas</i> | <i>Total</i> |
|--------------------------------|-------------------------|--------------------|--------------|
| Carbón mineral                 | 90.431.000              | 7.182              | 90.438.182   |
| Creosota impura                | 3.235.159               | 3.010              | 3.238.169    |
| Cemento                        | 2.718.528               | 2.000              | 2.720.528    |
| Barras-carriles <sup>174</sup> | 1.684.490               |                    | 1.684.490    |
| Barras y chapas                | 1.030.407               | 615                | 1.031.022    |
| Maquinaria <sup>175</sup>      | 860.830                 |                    | 860.830      |

Fuente: MERELO Y CASADEMUNT, José: *Op. cit.*, pp. 151-152.

Prosiguiendo con el tráfico, nos detendremos en la *Guía de Huelva y su provincia para el año 1892*<sup>176</sup>, con el fin de analizar como cambió el movimiento comercial en la provincia,

<sup>173</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 125-126.

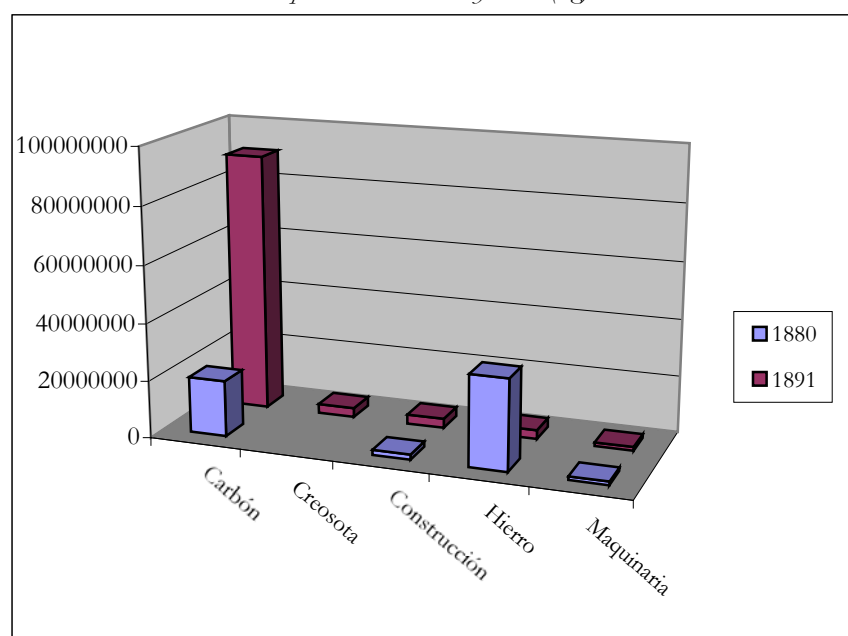
<sup>174</sup> Para comparar estas cifras con las de 1880 habría que sumar a esta cantidad la siguiente, la de los tubos de hierro forjado, herramientas y tornillos. A pesar de ello no se llegan a alcanzar las cifras de 1880.

<sup>175</sup> Si le adicionamos las piezas sueltas para comparar con las cifras de 1880 se llega a 1.320.346 kilogramos.

<sup>176</sup> MERELO Y CASADEMUNT, José: *Op. cit.*, pp. 151-152.

en aproximadamente diez años, tanto en importación como en exportación, cotejando con las cifras ya reflejadas de la obra de Riera y Sans. Mientras en 1880 entraban, sobre todo, como ya se ha apuntado, hierro colado, carbones minerales y cok, piedras y tierras para la edificación y alquitranes, asfaltos y petróleo crudo, y en este orden; casi una década después, el carbón mineral seguía teniendo su preeminencia, aún mayor, pues ocupaba el primer lugar, seguido de la creosota impura, el cemento, las barras para carriles, barras y chapas, maquinaria, aleación de estaño y zinc y ladrillos refractarios. En la Tabla 4.9 aparecen los artículos importados más reveladores y el total de kilogramos de las cifras analizadas en 1891. Desde luego, la entrada de materiales de construcción en comparación con la fecha anterior resulta bastante más elevada, pues conforme el siglo finalizaba la ciudad iba remodelándose a un ritmo superior, por lo que hubo mayor profusión de obras. Asimismo, la celebración del IV Centenario trajo una oleada de construcciones – unas se levantaron nuevas y otras se remozaron-, como se estudiará en el apartado correspondiente.

GRÁFICO 4.1  
Importaciones en 1880 y 1891 (Kg)



Fuente: MERELO y CASADEMUNT, José: *Op. cit.*, pp. 151-152 y RIERA y SANS: *Op. cit.*, pp. 536 y ss. Elaboración propia.

Ahora bien, a través del Gráfico 4.1 se puede contrastar las importaciones de 1880 y 1891, concretamente en las mercancías señaladas. El carbón mineral se convirtió en el combustible del proceso industrializador, cada vez más demandado por su potencia calorífica y por ser más barato y abundante, acusándose su crecimiento con los años. Su impresionante desarrollo fue coetáneo con la máquina de vapor y con la siderurgia moderna. Por otra parte, la creosota impura no se encuentra en las cifras barajadas por Sans años antes. Consiste en un líquido incoloro, de olor fuerte, antiséptico y cáustico, que se extrae del alquitrán, empleado como desinfectante y antiséptico. Se creosotaban, por ejemplo, los postes telegráficos y las traviesas de las vías del ferrocarril para protegerlos contra el ataque de los insectos. Lógicamente, los avances técnicos harían más necesario este producto. El cemento era también una mercancía destacada en la importación, aunque algo alejado del primero en la lista, el carbón mineral, y quizás se pueda asimilar a

las piedras y tierras empleadas en la construcción, que aparecen en los datos de la Aduana de 1880<sup>177</sup>. De la comparación de ambas fechas se deduce que hay una moderada subida. En cuanto a la entrada de barras para carriles, barras y chapas, se observa como en 1880 ya se importaba gran cantidad de hierro, mercancía que ocupaba el primer lugar en esta fecha; lo cual demuestra, una vez más, que el capítulo de las construcciones en Huelva a finales del siglo XIX estaba en pleno auge, como fruto de su incorporación al progreso industrial: ferrocarriles, muelles, telégrafo, electricidad, etc. Finalmente, la maquinaria agrícola, motriz, para toda clase de industria y piezas sueltas no variaba en cantidades de una fecha a otra.

Referente a las exportaciones, la Tabla 4.10 muestra el trasiego realizado por las aduanas de Huelva, principal y subalternas en 1891, de lo que se deduce que las mercancías con más movimiento exportador en el Puerto de Huelva son minerales. Destaca el mineral de cobre -igual que en 1880, pero en cantidad casi duplicada, según se refleja en el Gráfico 4.2-, seguido a distancia de la pirita de hierro, la cáscara de cobre, el mineral de hierro, la tierra manganosa y el azogue. Resulta interesante remarcar que la pirita de hierro, con marcada importancia en 1891, no aparece reflejada aún en 1880<sup>178</sup>; en cuanto a la cáscara de cobre, las cifras de 1891 son sensiblemente superiores a las de 1880. Otras mercancías que en 1880 tienen salida son las uvas, los higos secos, el esparto en rama y el vino común, que en 1891 se siguen exportando, pero en algunos casos las cantidades están duplicadas o triplicadas, lo que demuestra que el comercio va en aumento, aunque estas mercancías no son nada representativas si se confrontan con los minerales<sup>179</sup>.

TABLA 4.10  
*Movimiento de exportación en 1891 (Kg)*

| <i>Mercancías</i> | <i>Aduana principal</i> | <i>Subalternas</i> | <i>Total</i> |
|-------------------|-------------------------|--------------------|--------------|
| Mineral de cobre  | 726.408.882             | 22.804.613         | 749.213.495  |
| Pirita de hierro  | 166.266.221             |                    | 166.266.221  |
| Cáscara de cobre  | 31.597.236              | 331.941            | 31.929.177   |
| Mineral de hierro | 7.522.225               |                    | 7.522.225    |
| Tierra manganosa  | 5.737.000               | 150.000            | 5.887.000    |
| Azogue            | 4.441.273               |                    | 4.441.273    |

Fuente: MERELO Y CASADEMUNT, José: *Op. cit.*, p. 151.

En cuanto al hierro, uno de los aprovechamientos interesantes, aunque no muy ambicioso, en la propia provincia, hubiera sido en la cimentación del cobre, para lo que se precisaban lingotes de hierro. Entre 1830 y 1860 esta demanda contribuyó al desarrollo de la siderurgia malagueña, pero parece que en esta fecha se cortó por la libre introducción del lingote de hierro colado extranjero y el añadido coste creciente del carbón. A consecuencia, en 1868 los datos reflejaban la sustitución del lingote de hierro andaluz por el inglés primero y el del norte de España después. Resultó tanta la importación desde 1888 para la fabricación de cáscara de cobre, que la *Compañía de Río Tinto* se planteó la

<sup>177</sup> En el gráfico se comparan estas cifras de 1880 con las aparecidas en la *Guía de Huelva* de 1892, sumando a los kilogramos de cemento, el de los ladrillos refractarios usados también como material constructivo, para ser más exactos al cotejar las cantidades.

<sup>178</sup> Se asistía a la primera época en la historia de las piritas de la provincia onubense, o sea, de las piritas de cobre, sobre la que se incidirá en páginas posteriores. FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: "Huelva se abre al mundo...", pp. 135-139.

<sup>179</sup> Ya Madoz en su *Diccionario* hablaba de los productos agrícolas de la capital y provincia: olivos, viñas, higueras, trigo, cebada, vino, aceite...

posibilidad de producir lingote de hierro *in situ* aprovechando el de las piritas ferrocobrizas o de hierro, pero no pasó de ser una propuesta<sup>180</sup>.

De inmediato, se darán una serie de cifras de los puertos más destacados en 1893, con la intención de cotejar el tráfico del Puerto onubense con el conjunto de los puertos nacionales. Son cifras publicadas por la Dirección General de Aduanas, según los *Anuarios del Comercio Exterior* de 1893 y *Cabotaje* en 1892. No podemos negar la importancia del Puerto de Huelva en el comercio portuario nacional, ocupando un tercer puesto en movimiento de mercancías tras Bilbao y Barcelona. El resto de los puertos queda a gran distancia. En Bilbao se mueven cerca de 5 millones, en Barcelona, bastante alejado, algo más de 1.500.000 toneladas, y en Huelva, muy cerca del anterior, 1.355.944. A continuación, está Valencia con poco más de 500.000 toneladas, Cartagena y Cádiz con algo más de 470.000 y 452.000, respectivamente. El resto no llega ninguno a 310.000 toneladas<sup>181</sup>.

Dentro de esta prosperidad, no conviene olvidar momentos de crisis, como aquel en que los vinos españoles eran “traficados”, pues se fabricaba un brebaje que se vendía como vino. Las falsificaciones hicieron imposible la reconquista del mercado de Jerez. Obviamente, la crisis traía consigo: bajada de los precios, aumento de los costos de producción y amenaza de superproducción y de mercado adverso. Asimismo, el Gobierno francés tomó medidas al declarar nocivos los vinos con más de dos gramos de sulfato de potasa, prohibiendo su entrada en Francia<sup>182</sup>. En esta coyuntura, la Cámara de Comercio se dirigió a los alcaldes de los centros vinícolas más sobresalientes de la provincia, recomendándoles que aconsejaran a los vinicultores y comerciantes de vinos que se asociasen entre sí, formando sindicatos, y que sumaran sus esfuerzos; todo para conseguir colocar los vinos en los mercados a la altura que les correspondía<sup>183</sup>. Realmente, la crisis no afectó en gran medida a la progresión del viñedo, puesto que los franceses comenzaron a interesarse por los vinos de alta graduación del Condado, buenos para mezclar. Pero no conviene olvidar, que, en más de una ocasión en estas fechas, los vinos españoles, sobre todo los del Condado, por resultar muy azucarados y con destacada fuerza alcohólica, debido a las condiciones del clima, no se admitieron en la Aduana francesa. Por todo ello, se pedía al Gobierno español, al que se acusaba de poco enérgico, que mediara para que esto no ocurriera, por las graves consecuencias que producía, ya que gran cantidad de población vivía de este comercio<sup>184</sup>.

En línea con nuestra argumentación, una disposición muy importante en el último tercio del siglo XIX fue el Real Decreto de 9 de abril de 1886 de creación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, que ya hemos citado, para “[...] dar vida y desarrollo

<sup>180</sup> Se pueden hallar gráficos de la producción de pirita de hierro y de mineral de hierro en los últimos treinta años del siglo XIX en FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Huelva se abre al mundo...”, pp. 166 y ss.

<sup>181</sup> GARCÍA GUTIÉRREZ, Agustín: *Op. cit.*, p. 12.

<sup>182</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 8 de julio de 1888...*, p. 8, leg. 31

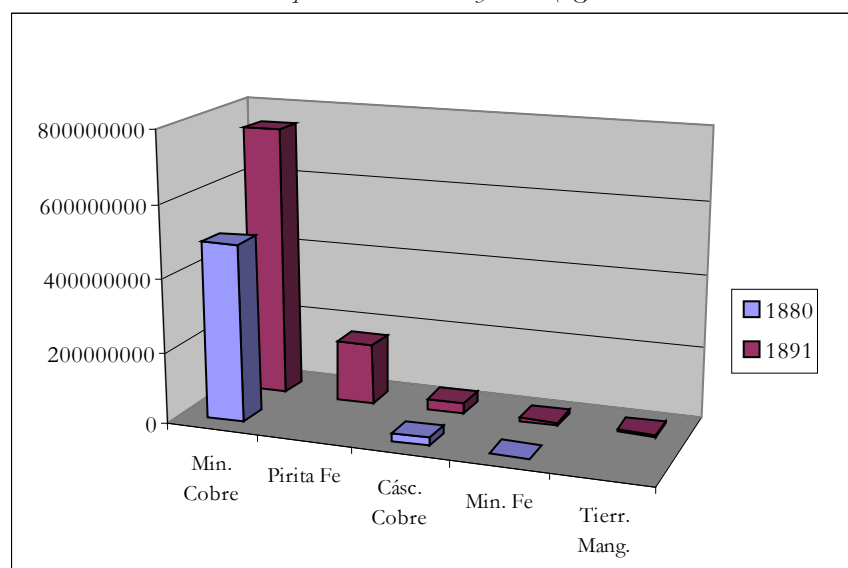
<sup>183</sup> También hay datos de que en la frontera francesa se habían detenido varias partidas de vinos naturales procedentes de esta provincia. A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 4 de diciembre de 1890...*, pp. 7-8, leg. 31.

<sup>184</sup> *La Provincia*, 26-1-1889.



al movimiento mercantil e industrial del país”<sup>185</sup>, por lo que supusieron para la economía nacional, en general, y para el tráfico comarcal, en particular. A lo largo de este apartado, veremos su preocupación en los asuntos correspondientes al movimiento comercial de la provincia y la influencia en su progreso.

GRÁFICO 4.2  
Exportaciones en 1880 y 1891 (Kg)



Fuente: MERELO Y CASADEMUNT, José: *Op. cit.*, p. 151 y RIERA y SANS: *Op. cit.*, pp. 540 y ss. Elaboración propia.

Por otra parte, y retomando la temática de producción y comercio de minerales, se quiere puntualizar que, a través del estudio de la documentación generada por la *Compañía de Tharsis* en el transcurso de su gestión, se puede analizar, con detalle, el porcentaje de cobre extraído de las minas, el peso del mineral y los embarques desde 1887 hasta finalizar el siglo XIX<sup>186</sup>. En cuanto a las minas de Riotinto, se conoce la cantidad de mineral extraído, en toneladas, y el estéril removido, en metros cúbicos, en la etapa referente al siglo XIX a través de las diferentes minas y cortas: San Dionisio, corta Filón Norte, interior del Filón Norte, corta Filón Sur e interior del Filón Sur. La zona que más producción dio en los años finales del siglo fue la corta del Filón Norte, de la que se extrajeron, exactamente entre los años 1898 y 1900, 1.827.837 toneladas, seguida de la corta del Filón Sur a gran distancia, con 697.769<sup>187</sup>. También relativo al tráfico de ambas compañías interesan los datos recogidos por Coll Martín en sus investigaciones sobre la producción y exportación de *Tharsis* entre 1881 y 1912 y *Rio Tinto* entre 1874 y 1913<sup>188</sup>. En este sentido, son muy enriquecedoras las cifras que se pueden extraer de la obra de Harvey, sobre la producción mundial de cobre y sus precios, las piritas exportadas por *Rio*

<sup>185</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 8 de julio de 1888...*, Huelva, 1888, p. 3, leg. 31.

<sup>186</sup> Archivo de Tharsis. Fondo Compañía minera. *Libros de Cargamentos*, 1887-1901, libros 2183-2184; *Libros "Weights of mineral and precipitate Cargoes"*, 1887-1899, libros 2187-2189 y *Libros "Shipments of washed ore from washing in situ heaps"*, 1895-1908, libro 2190.

<sup>187</sup> Datos facilitados por Juan Manuel Pérez López y A.F.R.T. *Cost Statements*. Rio Tinto C° Ld., libros 560 y ss.

<sup>188</sup> COLL MARTÍN, Sebastián: *Op. cit.*, pp. 403 y 409.

*Tinto y Tharsis*, la distribución de las piritas exportadas por la *Compañía de Río Tinto*...<sup>189</sup>.

Además de los muelles de las dos grandes empresas mencionadas, a través de los que se movía su propio tráfico, el Puerto de Huelva contaba con una completa infraestructura para servir a las compañías mineras que no disponían de pantalanes propios; aunque pronto la institución constató que tenía que crecer en la medida que lo hacía el tráfico. De hecho, la Tabla 4.11 refleja el movimiento de mercancías en el muelle Sur entre 1888, año de su inauguración, y 1898. A través de las cifras se puede estudiar el avance del tráfico portuario de Huelva en el primer muelle estatal con entidad desde la creación de la Junta de Obras, el único existente en la época junto con el muelle del Dique de la Cabilla. Estaban dedicados, como ya se ha aludido en un apartado anterior, el primero a minerales, sobre todo, y mercancías generales y, el segundo, a mercancías de tráfico local.

TABLA 4.11  
*Tráfico en el muelle Sur (1889-1898)*

| <i>Años</i> | <i>Tonelaje anual</i> | <i>Frente de atraque (m)</i> |
|-------------|-----------------------|------------------------------|
| 1888-1889   | 32.347,871            | 122,10                       |
| 1889-1890   | 198.452,090           | 122,10                       |
| 1890-1891   | 207.379,234           | 122,10                       |
| 1891-1892   | 235.355,177           | 122,10                       |
| 1892-1893   | 213.527,665           | 122,10                       |
| 1893-1894   | 332.179,750           | 296,60                       |
| 1894-1895   | 341.850,488           | 296,60                       |
| 1895-1896   | 358.330,430           | 296,60                       |
| 1896-1897   | 316.765,316           | 296,60                       |
| 1897-1898   | 315.398,667           | 296,60                       |

Fuente: A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 41, leg. 2251.

En conjunto, el tráfico tiene una evolución ascendente<sup>190</sup>: sólo en 1892-1893, 1896-1897 y 1897-1898 hubo pequeños descensos con respecto a los años anteriores. En este sentido, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación acordó en Junta directiva acudir a las Cortes en demanda de protección para la industria minera, como principal fuente de riqueza de la provincia. La grave crisis que se atravesaba repercutía en la reducción de los trabajos y en el paro del comercio y de multitud de industrias de consumo y, por supuesto, en el tráfico del Puerto. La causa estribaba, a su juicio, en la depreciación del cobre y del manganeso, agravado por una serie de factores -el descenso de los precios de los minerales en los mercados extranjeros, los recargos a la tributación minera implantados en los últimos presupuestos y la bajada que sufrieron los cambios-<sup>191</sup>. Por otra parte, el mismo organismo destacaba el descenso de las transacciones entre España y Argentina, un 40%, en contraste con otros ejercicios, lo cual no ocurría con las demás naciones europeas que mantenían relaciones mercantiles con este país; y así,

<sup>189</sup> Figure 4. Pyrites exports of the Río Tinto and Tharsis Companies, 1882-1890, Table 6. World copper production and prices, 1876-1890 y Table 9. Growth and distribution of the Río Tinto Company's pyrites exports. HARVEY, Charles E.: *Op. cit.*, pp. 62, 66 y 76.

<sup>190</sup> Llegó a ser tanta la necesidad del comercio, que varios comerciantes, consignatarios e industriales solicitaron que se habilitara el tráfico por el muelle de hierro por la noche mientras llegaba la autorización de la Superioridad, a lo que la Junta accedió. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-11-1895, libro 18.

<sup>191</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 17 de noviembre de 1895*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1896, pp. 6-7, leg. 31.

mientras la exportación de Inglaterra aumentaba cada año, la española desaparecía. La solución radicaba, en opinión de la Cámara, en el restablecimiento del transporte directo con la zona.

A propósito, interesa resaltar la polémica suscitada en el seno de las Compañías mineras de *Tharsis*, *Río Tinto*, *Buitrón* y *Aguas Teñidas*, las que más movimiento tenían en el Puerto de Huelva -entre 1890 y 1894 exportaron minerales por valor de 4.901.098 toneladas del total, el cual ascendía a 5.062.784, constituyendo la diferencia 118.339 toneladas de vino y 43.347 de mercancías varias-, que no estaban de acuerdo con la subida de las tarifas, pues pensaban que perjudicaba los intereses mercantiles e industriales de la provincia<sup>192</sup>. Pero no cabía duda, a juicio de la Junta de Obras, que sin estos ingresos – fruto de las tasas cobradas a los usuarios en su inmensa mayoría- resultaba muy difícil que el Puerto evolucionara en sus construcciones, necesarias para adaptarse a los nuevos tráficos. Por otra parte, las subvenciones estatales eran insuficientes, como ya se estudiará en profundidad.

TABLA 4.12  
*Mercancías transbordadas por el muelle Sur (1889-1898)*

| <i>Clases de mercancías</i> | <i>Tonelaje general</i> |
|-----------------------------|-------------------------|
| Pirita de hierro            | 1.783.560,069           |
| Pirita cobriza              | 55.395,146              |
| Manganeso                   | 86.505,295              |
| Carbón                      | 123.076,806             |
| Harinas                     | 34.778,388              |
| Vinos                       | 225.699,323             |
| Lingotes                    | 39.676,665              |
| Plomo                       | 5.715,427               |
| Corcho                      | 8.547,439               |
| Pipería                     | 19.052,959              |
| Cereales                    | 47.451,454              |
| Mercancías generales        | 122.127,736             |

Fuente: A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, pp. 42-43, leg. 2251

Retomando el hilo argumental relativo al tráfico de los muelles estatales, el salto más grande se produjo entre 1888-1889 y 1889-1890<sup>193</sup>, que aumentó 166.104,219 kilogramos - 513,49%-; claramente, las razones se deben buscar a raíz de la entrada en explotación del nuevo muelle de hierro en marzo de 1889, el primer muelle con cierta envergadura para el movimiento minero, el más destacado en la zona. Como sabemos, otro buen ascenso se produjo entre 1892-1893 y 1893-1894, exactamente 118.652,085 kilogramos, que coincidió con la ampliación de las dimensiones del muelle a más del doble, lo cual permitió el atraque de cuatro barcos a la vez, crecimiento que las cifras del tráfico recogen claramente. El aumento de la zona de atraque del muelle da idea de que el Puerto era consciente de las necesidades que tenía el comercio, y hacía frente a ellas en la medida de sus posibilidades en aquel momento. Hay que tener en cuenta que la inversión de capital

<sup>192</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva y aprobada por la Asamblea general en sesión de 1º de octubre de 1897: ejercicio de 1896-97*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1897, p. 18 (apéndices), leg. 31.

<sup>193</sup> Debemos dejar claro que el porcentaje del tráfico por los muelles de la Junta, en comparación con el tráfico total por el Puerto era ínfimo. Sólo la exportación del mineral en conjunto era cuatro veces superior a todo el tráfico del muelle Sur, concretamente en 1890.

en esta obra llevaba consigo el aumento de maquinaria, personal, zona de almacenamiento, etc. No se puede negar la clara conexión entre la proliferación y mejora de la infraestructura portuaria y el volumen de tránsito, ya que un puerto bien dotado tiene más movimiento de tráfico y viceversa, pues el desarrollo comercial en la zona portuaria propicia que ésta se adecue convenientemente para adaptarse lo más posible a la demanda.

De esta forma, pasamos a ocuparnos de las mercancías transbordadas por el muelle de hierro desde marzo de 1889, primera fecha en que aparece la producción anual desglosada, a junio de 1898, caracterizadas por ser variadas, distinguiéndose con más movimiento en el total general de todos los años la pirita de hierro, a la que seguían los vinos y el carbón, y a bastante distancia, el manganeso y la pirita cobriza. En la Tabla 4.12 se presentan las clases de mercancías y el total en la fecha mencionada, sumando importaciones y exportaciones.

Hasta los inicios del siglo XX, el azufre que contenían las piritas no se apreciaba y se explotaban para extraer cobre, y como productora de este metal ocupó Huelva el primer lugar a nivel mundial, hasta que en 1885 se descubrieron las minas de Montana en Estados Unidos, aunque siguió con un importante segundo puesto hasta la Primera Guerra Mundial<sup>194</sup>. Lo reseñado, unido al empobrecimiento de la ley, hicieron menos competitiva las piritas, puesto que los minerales más ricos ya se habían extraído. Todo ello provocó que descendiera la demanda de las piritas de Huelva, finalizando la primera época en la historia de las piritas de la provincia, piritas de cobre -ferrocobrizas-, a la que hace alusión Ferrero Blanco en su obra<sup>195</sup>. Ya entre 1890 y 1919 se desarrolló la segunda etapa, la de la pirita de hierro, caracterizada por el auge del azufre a consecuencia de la industrialización europea; así, el ácido sulfúrico cobró una gran importancia y las piritas más sulfuradas en el mundo eran las onubenses.

Con respecto al plomo hay que admitir que, tras una prolongada hegemonía inglesa, la producción española en barras se alzó en 1869 con un liderato mundial, que no habría de perder, en favor de Estados Unidos, al menos hasta 1881 –pero en cifras absolutas el ascenso continuó hasta la guerra europea, registrándose el índice más alto en el año 1912-. Esta vez el impulso vino de la misma Península, en estrecha relación con el tendido ferroviario y con la nueva legislación minera. Los beneficios del plomo son infinitos: cañerías, cubiertas de tejados, cajas, municiones, en la composición del estaño, en la de los vidrios, cristales y esmaltes, en pinturas; pero el mayor uso está en las fábricas de fundición y afinación del cobre y de la plata. El laboreo y el beneficio del plomo a gran escala constituyeron la máxima novedad dentro del panorama minerometalúrgico español del siglo XIX. En realidad, el auge del plomo, en términos nacionales, supuso un paliativo contra el hundimiento de otros productos de exportación, caso de la lana. Y salvo en

<sup>194</sup> El azufre de la pirita (40-50% de su peso) se aprovecha para fabricar el ácido mediante un proceso de tostación que genera cenizas ferruginosas con pequeñas cantidades de Cu, Pb, Zn, Au, Ag y otros metales englobados originariamente en el mineral. El rendimiento del proceso es de 1.3 Tm de ácido producido por cada tonelada de pirita empleada. Este mineral, que sólo precisa de una molienda y una clasificación antes de ser procesado, se conoce comercialmente como pirita “cruda”. FERNÁNDEZ CALIANI, Juan Carlos y REQUENA ABUJETA, Ana Ángeles: *Minerales y rocas industriales de Huelva*. Universidad de Sevilla y Cámara de Comercio, Industria y Navegación. Sevilla, 1992, p. 81.

<sup>195</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Huelva se abre al mundo...”, pp. 135-139.

circunstancias excepcionales como la guerra de Crimea, que permitió la salida de grandes cantidades de granos, el plomo en barras conservó regularmente el segundo puesto, detrás de los vinos –la minería y la metalurgia del plomo dieron muy buenos rendimientos<sup>196</sup>.

Así, entramos a ocuparnos de los buques atracados al muelle de hierro desde marzo de 1889 a junio de 1898, sobre lo que las fuentes informan de un claro aumento desde una fecha a otra, con una representación de la vela insignificante en comparación con el vapor. Los barcos de vela han desaparecido prácticamente, pues su presencia es puramente anecdótica. Si en 1889-1890 entraron 194 de vapor y 1 de vela, en 1897-1898, 384 fueron los de vapor y 3 los de vela. Hay también que añadir que la bandera que predominaba era la española, con 1.231 barcos en el período estudiado, le sigue la inglesa a poca distancia, con 1.110, y luego la francesa y la sueca y noruega, bastante lejos, con 269 y 177, respectivamente; el resto de embarcaciones extranjeras tenía poca trascendencia. Si el total de entradas ascendía a 3.005, los navíos españoles supusieron un 40,97%, los ingleses 36,93%, los franceses 8,95%, los suecos y noruegos 5,89%, y el resto, 7,25% -todo ello en correlación con la nacionalidad de las empresas mineras extranjeras y su importancia-. Bien distinto resulta si se agrupan todos los barcos extranjeros, que significaban en conjunto un 59,03%, es decir, que eran más abundantes que los nacionales. Todo parece indicar que el gran movimiento de buques con bandera extranjera que se llevaba a cabo en el Puerto de Huelva, según se ha detallado en páginas anteriores, tenía lugar, sobre todo, en los muelles de las *Compañías de Río Tinto y Tharsis*, no en los muelles estatales.

TABLA 4.13  
*Resumen del tráfico del muelle del Dique (julio 1884-junio 1898) (Tm)*

| <i>Años</i>      | <i>Exportación</i> | <i>Importación</i> | <i>Total</i> |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| <b>1884-1885</b> | 2.264,730          | 8.342,320          | 10.607,050   |
| <b>1885-1886</b> | 4.664,860          | 11.563,429         | 16.228,289   |
| <b>1886-1887</b> | 10.457,220         | 23.965,059         | 34.422,279   |
| <b>1887-1888</b> | 14.538,104         | 19.218,954         | 33.757,058   |
| <b>1888-1889</b> | 27.734,122         | 30.412,300         | 58.146,422   |
| <b>1889-1890</b> | 29.851,254         | 31.516,108         | 61.367,362   |
| <b>1890-1891</b> | 28.902,707         | 26.616,203         | 55.518,910   |
| <b>1891-1892</b> | 35.097,940         | 26.918,798         | 62.013,738   |
| <b>1892-1893</b> | 29.512,143         | 29.536,383         | 59.048,526   |
| <b>1893-1894</b> | 11.044,011         | 10.881,459         | 21.925,470   |
| <b>1894-1895</b> | 8.657,100          | 8.277,516          | 16.934,616   |
| <b>1895-1896</b> | 11.615,125         | 8.783,575          | 20.398,700   |
| <b>1896-1897</b> | 11.230,137         | 10.499,427         | 21.729,564   |
| <b>1897-1898</b> | 23.812,106         | 12.409,404         | 36.221,510   |

Fuente: A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 48, leg. 2251.

Complementariamente, se refiere otro muelle que funcionaba en el Puerto de Huelva a finales del siglo XIX, el del Dique de la Cabilla, por el que “se verifica un tráfico activo con pequeñas embarcaciones que entran ó salen en él durante las pleamares, sirviendo principalmente al comercio de cabotaje y para la carga ó descarga de las mercancías de los vapores que no utilizan el muelle de hierro y transbordan por medio de balandras ó barcazas en este muelle”<sup>197</sup>. No tenía unas cifras equiparables a las del muelle Sur, pero

<sup>196</sup> NADAL, Jordi: *Op. cit.*, pp. 95-100.

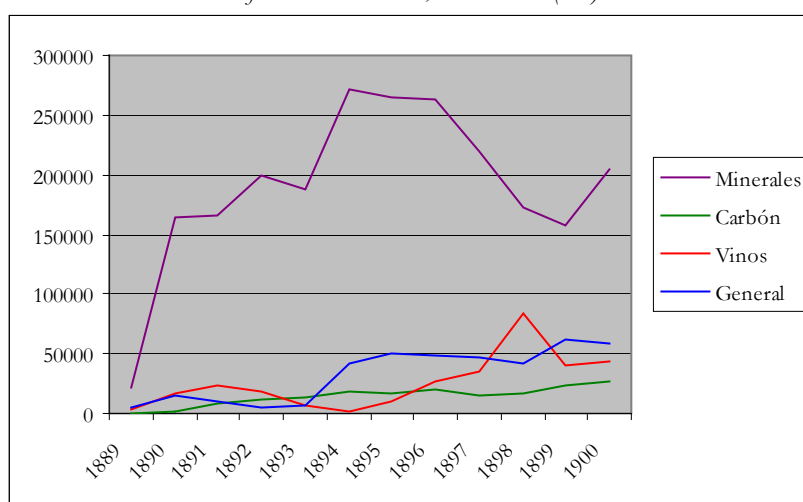
<sup>197</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 48, leg. 2251.



eran indicadoras de otro tipo de tráfico. A través de la Tabla 4.13 se presentan unas cantidades que reflejan el movimiento comercial por este muelle desde julio de 1884 a junio de 1898.

Pues bien, las salidas en el muelle del Dique son, en general, inferiores a las entradas, aunque la diferencia es pequeña. Si en el total de la cronología estudiada hay 249.378,559 toneladas de mercancías exportadas, que suponen 49,60 %, las importadas son 258.940,935, o sea 50,94%. Algunos años la diferencia entre mercancías que llegan y dejan el Puerto es bastante significativa a favor de lo primero, caso de las cronologías más antiguas, de 1884 a 1888, pues a partir de esta época la distancia se acorta, y hay años en los que las exportaciones, incluso, son algo superiores a las importaciones y, a veces, muy superiores, como el caso de 1897-1898 -frente a 23.812,106 toneladas exportadas, sólo 12.409,404 son importadas-. Efectivamente, el *boom* minero en la provincia trajo consigo la inversión de capitales en sectores tradicionales, algo abandonados, ante el desarrollo económico y comercial que estaba teniendo lugar –muchos inversores mineros eran propietarios de tierras o empresarios pesqueros-. La modernización progresiva del Puerto y de sus infraestructuras, en particular, fue de gran importancia en el período para que la economía se abriera al exterior con una exportación masiva de sus productos. De tal modo, que habría más productos primarios para el consumo -reduciéndose su entrada- y, a su vez, más para comerciar. En cualquier caso, cada vez resultaba más acusado el transbordo de mercancías a través del muelle Sur, quedando el muelle del Dique para movimientos de poca entidad. Asimismo, a finales del siglo XIX se produjo un fuerte alza del sector pesquero onubense; el pescado entraba en grandes cantidades, por lo que, como ya se ha aludido, en 1893 se construyó una nueva lonja en la zona del Dique.

GRÁFICO 4.3  
Tráfico en el muelle Sur, 1889-1900 (Tm)



Fuente: A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*: estado núm. 5, leg. 2251. Elaboración propia.

Y como consecuencia de la comparación de ambos muelles, el de hierro y el del Dique, en la misma fecha, se puede extraer que el movimiento por el primero era verdaderamente superior al realizado por el segundo. Conforme avanzan los años reseñados en la mencionada Tabla 4.13, se confirma cómo el tráfico aminoraba en el muelle de la Cabilla, ya que el muelle Sur iba acaparando el grueso del comercio. En la Tabla 4.14 se muestra el porcentaje que representaba cada muelle en el tráfico total

movido por el Estado en Huelva entre 1889 y 1898. Desde 1889-1890 y hasta 1897-1898 se observa cómo las transacciones en el muelle del Dique de la Cabilla disminuyeron en la misma proporción que aumentaban en el de hierro. La cuantía de lo que cada uno supuso en el tráfico total se desprende, claramente, de los datos representados. El Puerto se modernizaba y progresaba, los muelles de madera iban dejando paso a los metálicos, sin olvidar el mayor problema en el calado que tenía el primero con respecto al segundo, pues cada vez los barcos eran de mayor tonelaje, con mayores necesidades de infraestructura portuaria.

Abundando aún más en los muelles estatales, a través del Gráfico 4.3 se visualiza la evolución en el tráfico desarrollado entre 1889 y 1900 por el muelle Sur, significativo muelle estatal en estos años en el Puerto, detallando las mercancías movidas: minerales, carbón, vinos y mercancías generales. Todas aumentaron, pero la proporción de minerales no tuvo parangón y, por otro lado, estaba el vino, que entre 1892 y 1894 se notó el fin del Tratado estudiado. No obstante, como se ha apuntado líneas arriba, la crisis no afectó tan gravemente a los vinos de alta graduación del Condado, muy aptos para mezclar. A pesar de todo, con la llegada de la filoxera, el vino español conoció una crisis tan honda, que le costó mucho recuperarse. Previamente, la Cámara creía que era inevitable la ruptura de relaciones comerciales con el Gobierno de la República francesa por la falta de acuerdo entre ambas, y temía las graves consecuencias económicas que acarrearía, como así fue. Se llegara o no a un acuerdo, la Cámara reclamaba: reducción de las tarifas del ferrocarril para el transporte de vinos, tratados ventajosos con todo el continente europeo y americano para la exportación de vinos, elevación de los derechos sobre la cerveza, prohibición de la introducción de alcoholes y aguardientes de vinos y modificación, en sentido favorable, del impuesto sobre consumo de los vinos<sup>198</sup>. Todo terminó con la plaga española de la filoxera, puesto que en el período español de grandes ganancias no hubo ningún tipo de organización pensando en el futuro.

TABLA 4.14  
*Porcentaje de los muelles de hierro y del Dique en el tráfico movido  
por el Estado en Huelva entre 1889 y 1898*

| <i>Años</i>      | <i>Total (Tm)</i> | <i>Muelle de hierro (%)</i> | <i>Muelle del Dique (%)</i> |
|------------------|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| <b>1889-1890</b> | 259.819.452       | 76,38                       | 23,62                       |
| <b>1890-1891</b> | 262.898.144       | 78,88                       | 21,12                       |
| <b>1891-1892</b> | 297.368.915       | 79,15                       | 20,85                       |
| <b>1892-1893</b> | 272.576.191       | 78,34                       | 21,66                       |
| <b>1893-1894</b> | 354.105.220       | 93,81                       | 6,19                        |
| <b>1894-1895</b> | 358.785.104       | 95,28                       | 4,72                        |
| <b>1895-1896</b> | 378.729.130       | 94,61                       | 5,39                        |
| <b>1896-1897</b> | 338.494.880       | 93,58                       | 6,42                        |
| <b>1897-1898</b> | 351.620.177       | 89,70                       | 10,30                       |

Fuente: A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. 42 y ss., leg. 2251. Elaboración propia

Por lo demás, en 1894 y 1896, sendos artículos periodísticos mostraban el grave problema que vivían los viticultores. Asimismo, se hacía una llamada de atención a la necesidad de la modernización del sector para adaptarse a los gustos de los consumidores y así darle salida a la producción que, a fin de cuentas, era lo que interesaba: “España, que tan justo renombre ha alcanzado con varios de sus vinos, no puede permanecer por más

<sup>198</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 28 de enero de 1892...*, pp. 11-12, leg. 31.

tiempo indiferente a los adelantos de la ciencia enológica y al porvenir que á su viticultura está reservado [...]”<sup>199</sup>. En cualquier caso, entre 1880 y 1900 el Puerto de Huelva exportaba al año unos 15 millones de litros, sobre todo a Francia, que se transportaban principalmente por ferrocarril. Justamente, en 1886 la vía férrea recogía en el Condado la producción de 338.650 hectolitros, de los que 198.250 se exportaban por Huelva –la cifra máxima se consiguió en 1890, 378.385, con destino sobre todo a Francia–<sup>200</sup>.

A fin de completar, en la medida de lo posible, los datos de esta etapa, hemos creído conveniente analizar las *Memorias del Puerto de Huelva*<sup>201</sup> de estos años finales del siglo XIX, deteniéndonos en la entrada y salida de buques por la canal del Padre Santo desde el día 26 de septiembre de 1896, cuando se balizó, hasta el 30 de junio de 1898. Nos va a servir para conocer, en cierta medida, cómo evolucionaron los pies de los buques que entraban en esta fecha –las cifras hay que estudiarlas teniendo en cuenta que el año de 1896 se comienza a contar casi desde el último trimestre–. En 1896-1897 entraron en Huelva 169 buques, teniendo la mayoría, 153, 90,53%, entre 10 y 14 pies. En el período siguiente, 1897-1898, el número de buques llegó a 397, lo que supuso un cierto crecimiento, y los buques entre 10 y 14 pies representaron un 76,58%, menos que lo visto en el ciclo anterior, pero los de más de 14 pies pasaron de un 5,32% a un 9,32%; lo cual demuestra, en pocos meses, cómo aumentó el número de buques de mayor envergadura. En cuanto a la nacionalidad, tenemos 17,38% de buques españoles frente a 82,62% extranjero, que reafirma la teoría de que la mayor parte de las mercancías que venía a los muelles de las compañías extranjeras, se transportaba en barcos extranjeros. Del mismo modo, se conocen los datos referentes a la entrada de buques entre 1898-1899 gracias un trabajo que presentó en la *Revista de Obras Públicas* en 1899 el director del Puerto de Huelva en esos años<sup>202</sup>, en el que se aprecia la misma tónica ascendente en cantidad de barcos entrados y salidos. La modalidad más frecuente sigue siendo la de barcos de hasta 16 pies de calado, pero también van creciendo los de 16 a 21 pies, tanto españoles como extranjeros.

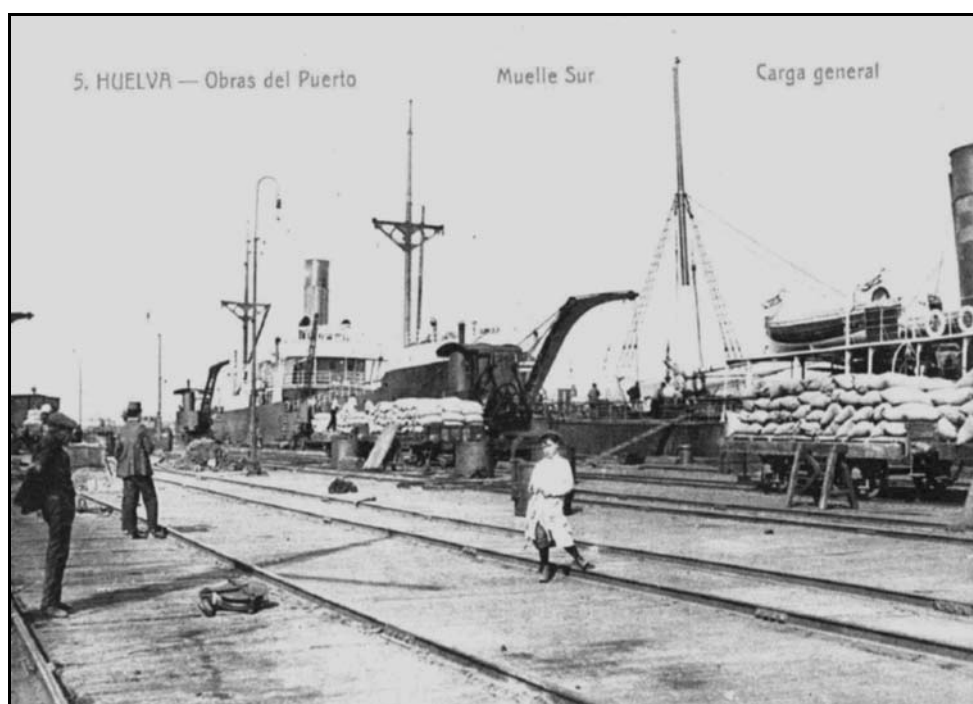
En suma, queda explícito desde las primeras líneas de estas páginas, la importancia de la instalación de las compañías mineras extranjeras en suelo onubense, lo que incidió en el enorme desarrollo del tráfico mineralero en el Puerto onubense, que llegó a alcanzar un puesto preeminente entre los puertos españoles por el número de toneladas movidas, aunque no hubiera las repercusiones económicas en la provincia que cabría esperar, al tratarse de un tráfico colonial. Aunque sobresalió en un principio la pujante actividad de las minas de manganeso –sobre todo entre 1858 y 1885–, ciertamente, los minerales que resaltaron en la época estudiada fueron las piritas, que si bien se beneficiaron y exportaron en gran cantidad desde la instalación de las primeras compañías extranjeras, el cénit se alcanzó con la llegada de la *Compañía de Río Tinto*. Con claridad, los dos productos aprovechables de la pirita experimentaron un sustancioso crecimiento en su demanda durante la segunda mitad del siglo XIX: el cobre con el nacimiento de la industria eléctrica y el azufre en relación con la prosperidad de la industria química. Se trataban de sectores punta de la denominada segunda Revolución Industrial. Por lo que sin duda la producción de pirita iba encaminada a países extranjeros, más industrializados.

<sup>199</sup> *La Provincia*, 26-5-1894.

<sup>200</sup> FOURNEAU, Francis: *El Condado de Huelva...*, p. 68.

<sup>201</sup> A.P.H. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora del Puerto de Huelva en el año económico de 1897 a 1898...*, p. XXIII, leg. 2251.

<sup>202</sup> RODRÍGUEZ LEAL, Joaquín: “Dragados en la barra...”.



Fotografía 4.8.- Carga general en el muelle Sur (A.P.H.).

Así pues, recordemos los datos analizados de la década de los setenta, que confirman que el tráfico de Huelva en estos años era de exportación, destacando a gran distancia del resto de mercancías la pirita, que si en 1872 alcanzaba más de 260.000 toneladas, desde 1876, con la llegada de *Rio Tinto*, las cifras casi se duplicaron. Por su parte, la importación no tenía casi importancia con respecto a la exportación, descollando sólo el carbón, y a cierta distancia el hierro. Ya en 1880 se tienen más datos, y se diferencia el comercio de cabotaje, con Europa y África y con América. La tónica era la misma -exportación sobre importación y con una enorme distancia-, con la característica de que la casi totalidad de los minerales se transportaba en barcos extranjeros. Además, el número de buques que se movía hacia América era mucho menor que hacia Europa, porque se trataba del destino por antonomasia del grueso de lo exportado. Por otra parte, el comercio de cabotaje era más complejo y destacaba por la mayor variedad de productos, entre los que sobresalían los alimenticios; y de los estudios se deduce que las entradas abundaban más que las salidas; pero, en general, este tráfico era de escaso valor en Huelva. Finalmente, las cifras de la *Guía de Huelva de 1892* ratifican que se mantiene la misma pauta de crecimiento en cuanto al tráfico de minerales, que se duplicó con respecto a 1876. Continúa distinguiéndose el mineral de cobre, mientras la pirita de hierro, de gran significación en 1892, no se recoge en la estadística de 1880. Estos datos corroboran, nuevamente, la realidad, tratada por Ferrero Blanco, de que hay dos etapas en la historia de las piritas onubenses: hasta 1900, aproximadamente, la de las piritas de cobre o ferrocobrizas y la segunda que vino con el auge del azufre, la de las piritas de hierro -y precisamente, las de Huelva fueron las más ricas en azufre desde 1890 a 1919-.

Pero si bien es cierta la importancia de la exportación de minerales, no es menos cierto el volumen que representó en la salida de mercancías a puertos extranjeros el vino. En 1868 se declaró la filoxera en Francia y en diez años arrasó las cepas, traducándose en una masiva exportación de vino español a este país. A raíz del Tratado de Comercio con

Francia en 1882, el viñedo español llegó a alcanzar unos beneficios impensables; así, entre 1882 y 1892 monopolizó el comercio mundial del vino. En resumen, la filoxera alteró la dinámica de esta economía al destruir los viñedos franceses, y provocó un auge espectacular en las ventas de caldos españoles, que cayeron posteriormente, cuando la plaga llegó también a España.



Fotografía 4.9.-  
Cartel anunciador de líneas  
regulares, 1906 (A.P.H.).

Ya para cerrar el apartado, interesa detenernos en los avances que trajo el vapor igualmente al Puerto de Huelva, así se conocen las líneas regulares de vapores existentes y plenamente consolidadas a final de siglo; concretamente para Londres, Amberes y el Havre, con salida todos los lunes<sup>203</sup>. Una compañía acreditada en la época era la *Havraise Peninsulaire de Navigation á Vapeur* (antiguas líneas de E. Grosos), con líneas de vapores entre Huelva, el Havre, Rouen, París y viceversa. Había un servicio especial para Rouen cada quince días, admitiéndose vino para París a flete corrido, con condición de retorno de la pipería vacía. Cada 14 días se salía para Dunkerque y Amberes y otros puertos del norte de Francia, Bélgica, Holanda y Alemania directamente. Otra empresa prestigiosa en el sector era *Ybarra y Compañía* -el consignatario, Fermín de la Sierra- que, de la misma manera que todas las que tenían servicio en la etapa, se anunciaba en la prensa diaria. Se informaba de la salida con cierta antelación y se admitía carga y pasajeros para puntos relativamente cercanos, aunque enlazaba con la *Compañía General Transatlántica de Marsella*

<sup>203</sup> El consignatario de la citada línea se encontraba en la calle Odiel, 15 y su nombre era León de Coto. *La Provincia*, 28-2-1899.



para los puertos de Italia, Argelia y Túnez<sup>204</sup>. También, al hilo de esta modernización en el transporte, los *Libros de Actas* de la entidad portuaria notificaban, a comienzos de 1897, que, en breve, el servicio de prácticos que se efectuaba hasta el momento en buques de vela se llevaría a cabo en barcos a vapor “para que este puerto esté montado a la altura de los de primer orden como le corresponde”<sup>205</sup>. Asimismo, en estas fechas de final de siglo, la prensa contaba con una sección marítima de movimiento de buques en el Puerto de Huelva varias veces al mes.

### 3. Las compañías extranjeras

El establecimiento de las compañías mineras extranjeras a finales del siglo XIX en Huelva coincidió con una revitalización de la minería de la sierra onubense, a consecuencia del proceso industrializador de la segunda mitad del siglo XIX. Uno de los grandes problemas estaba solucionado a la hora de explotar las minas, la falta de capital, por la inversión de estas empresas; y el otro, la inexistencia de comunicaciones para exportar el mineral, también se resolvería. Lo más rentable era el transporte marítimo, y Huelva, por ser puerto natural y por su ubicación estratégica a orillas del Atlántico, fue elegida. Así, las grandes Compañías, *Rio Tinto*, *Tharsis* y *Buitrón*, construyeron ferrocarriles y muelles embarcaderos para comercializar los productos extraídos de las minas. Como sabemos, las dos primeras ubicaron sus muelles en la misma zona de servicio del Puerto de Huelva y, la tercera, en San Juan del Puerto. En un principio sus infraestructuras fueron las únicas existentes en el Puerto de Huelva.

No cabe duda de la importancia de los muelles para el transbordo de las mercancías desde el Puerto de Huelva, pero tampoco conviene olvidar el papel del ferrocarril como medio de transporte mina-puerto, sin el que hubiese sido imposible la exportación de los minerales<sup>206</sup>. De ahí que nos detengamos, relativamente, en conocer la implantación y evolución de este significativo elemento propulsor del tráfico en la época estudiada, en los que las empresas foráneas fueron pioneras en Huelva. Siguiendo un orden cronológico, se comienza por la concesión del ferrocarril Buitrón-San Juan del Puerto, autorizada por Ley especial de 19 de junio de 1859, aunque no se trazó hasta 11 años después. El 2 de diciembre de 1862, la Compañía inglesa *The South Europe Mining, C<sup>o</sup> Ltd.*, una de las primeras sociedades extranjeras que apareció en la minería onubense, adquirió la mina Buitrón. A medida que la producción aumentaba, las dificultades para el transporte de las piritas hacia el Puerto de Huelva iban creciendo y como respuesta al problema nació la idea del ferrocarril<sup>207</sup>, creándose una nueva entidad, *The Buitron and Huelva Railway and*

<sup>204</sup> *La Provincia*, 8-3-1899.

<sup>205</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 26-3-1897, libro 20.

<sup>206</sup> De esta forma, las compañías que construyeron sus propias líneas de ferrocarriles lograron colocar en los puertos europeos sus minerales para transformarlos en su industria química a precios competitivos, mientras que las que no alcanzaron la envergadura suficiente para tener su propia infraestructura y no lograron negociar los transportes de sus producciones, sólo consiguieron explotaciones con carácter de eventualidad, dependiendo el trabajo de los años en los que había subida de precios en el mercado. FLORES CABALLERO, Manuel: *Op. cit.*, pp. 280-281.

<sup>207</sup> Para un mayor conocimiento del transporte del mineral hasta el Puerto de Huelva, véase RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: “El ferrocarril de Buitrón, las compañías inglesas y el transporte de minerales a través del Puerto de San Juan (1867-1969)” En GONZÁLEZ CRUZ, David (dir.): *Cinco siglos de historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992). De la tradición marítima*

*mineral, C<sup>o</sup> Ltd.* Una vez obtenida la cesión de los derechos del ferrocarril, por Real Orden de 4 de marzo de 1867, se procedió a su trazado inmediato<sup>208</sup>.

Ya a principios del siglo XX, apareció en Huelva una de las empresas más potentes del Reino Unido, *The United Alkali, C<sup>o</sup> Ltd.*, que, a partir de esos momentos, se convirtió en la protagonista de la historia de todas las minas enunciadas, de algunas más y del ferrocarril Buitrón-San Juan del Puerto, con todos sus ramales. En 1906 creó su propia filial española, que pasó a denominarse *Compañía Anónima de Buitrón* (C.A.B.), con domicilio en Valverde del Camino. El ferrocarril Buitrón-San Juan del Puerto contó con un servicio público de viajeros hasta Zalamea la Real desde 1875 hasta 1934<sup>209</sup>. A partir de 1924 comenzaron a cerrarse casi todas las minas de *Alkali*, como consecuencia de la crisis de precios que atravesaba el cobre. La primera mina que se clausuró fue la Poderosa, ese mismo año. Finalmente, en 1932, la *United Alkali, C<sup>o</sup> Ltd.* traspasó todos sus bienes a la *Compañía Anónima de Buitrón*, desapareciendo de la minería onubense<sup>210</sup>.

Otra historia comenzó con la Real Orden de 12 de septiembre de 1862, por la que se le otorgó a la *Compañía de Azufre y Cobre de Tharsis Ltda.*, en concesión administrativa, unas marismas en el término municipal de Aljaraque para trazar un ferrocarril desde Tharsis al río Odiel y un muelle destinado al embarque de sus minerales procedentes de las minas de Tharsis, Lagunazo y La Zarza, también en dicho río. El muelle, el de más antigua construcción en el Puerto, estuvo en funcionamiento en 1871<sup>211</sup> y destacó por la estructura metálica, similar a las de su tiempo<sup>212</sup>. Su origen se halla en 1853, cuando el francés Ernest Deligny llegó a la provincia onubense y solicitó varias concesiones mineras interesantes como Tharsis, Cueva de la Mora, La Zarza, Lomero-Poyatos, Sierra Vicaría y varias de menor interés. Junto con otros hombres de negocio formó una sociedad francesa en junio de 1855, que pasó a denominarse *Cie. des Mines de Cuivre* de Huelva. A partir de entonces, la Compañía, para poder transportar las piritas extraídas de todas esas minas, solicitó del Gobierno la concesión del ferrocarril minero Tharsis-Huelva, que se otorgó en abril de 1858; tras una serie de vicisitudes, a la Compañía llegó un nuevo director, Víctor Mercier, que saneó la economía e impulsó el nuevo proyecto del ferrocarril, que se aprobó por Real Orden de 31 de marzo de 1863. La propuesta fracasó y la entidad escocesa *The Tharsis Sulphur and Copper, C<sup>o</sup> Ltd.* se convirtió en la nueva propietaria de todos los criaderos mencionados.

---

*al proceso de industrialización.* Ayuntamiento de San Juan del Puerto, San Juan del Puerto (Huelva), 1992, pp. 211-233 y MOJARRO BAYO, Ana María: “Los albores de la Autoridad Portuaria de Huelva”. Ayuntamiento de San Juan del Puerto, San Juan del Puerto (Huelva), 2000, pp. 87-88.

<sup>208</sup> La concesión se otorgó por 99 años y se obligaba a la empresa constructora a que dicho ferrocarril entrara en servicio dos años después, contados a partir de la fecha de la concesión. El encargado de la obra fue el ingeniero de minas escocés James Bull.

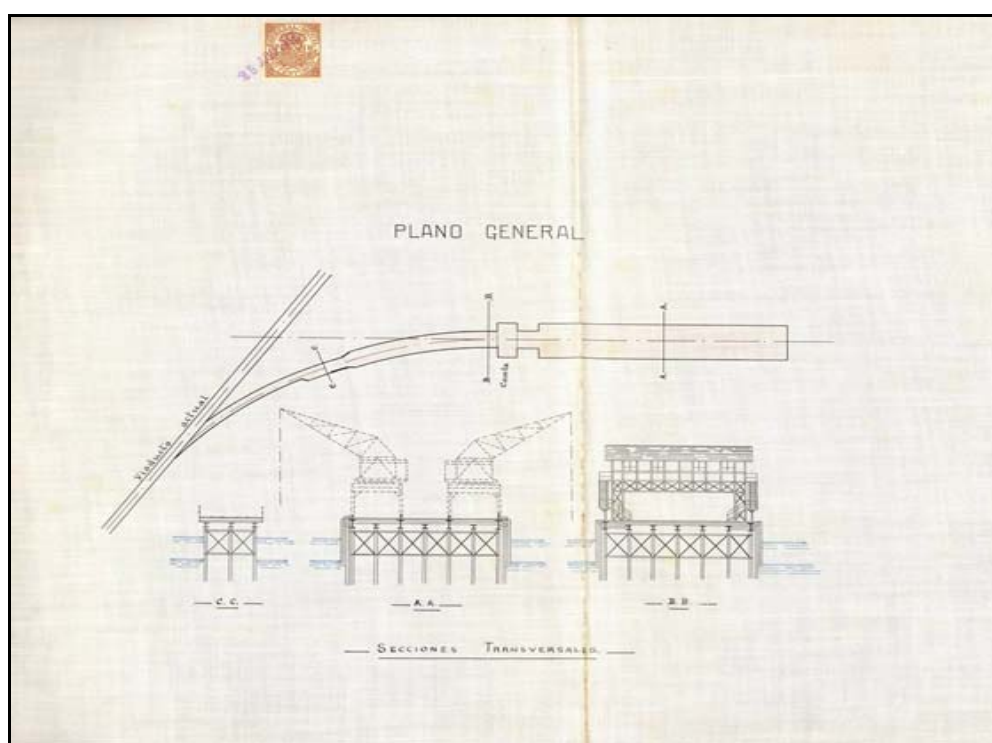
<sup>209</sup> Posteriormente fue interrumpido, pero reanudado a partir de 1942, cuando pasó a depender del Estado a través de los FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha).

<sup>210</sup> PEREJIL DELAY, Antonio: *Ferrocarriles mineros de la provincia de Huelva*. Asociación de Amigos del ferrocarril “Cuenca minera de Río Tinto”, Nerva, 1995, pp. 12-16.

<sup>211</sup> Encontramos una descripción detallada del muelle en SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 32-36. Véase además A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Muelle embarcadero del Puntal de la Cruz”: proyecto*. Ingeniero José María Monsalve, 1-9-1870, leg. 1126.

<sup>212</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Demolición del muelle número uno del departamento de Corrales”*. Compañía Española de Minas de Tharsis, S.L., 1915-1993, leg. 1354.

Nada más ubicarse los escoceses en Tharsis, revisaron la propuesta del ferrocarril que los franceses habían elaborado, encontrándola impropia por su falta de perfección y elevado coste, y llevaron a cabo un nuevo estudio y trazado, aprobado por Real Orden de 24 de agosto de 1867. Los ingenieros encargados de redactar el proyecto fueron William More y James Pring. El ferrocarril partía de Minas de Tharsis y moría en el muelle de Corrales, en la margen derecha del río Odiel, teniendo un recorrido de 47 kilómetros y un extraño ancho de vía, diferente a la inglesa, lo que supuso enormes costes a lo largo de su historia. El 9 de mayo de 1870 terminaron las obras de la línea Tharsis-Huelva y el 6 de febrero de 1871 comenzó su explotación<sup>213</sup>, con un tráfico que llegó en 1912 a 582.000 toneladas, y el 31 de agosto de 1915 la Compañía solicitó ampliar el muelle por resultar anticuado e insuficiente para la producción de sus minas. Por Real Orden de 1 de julio de 1916 se le concedió la autorización y se construyó una nueva cabeza al muelle, enlazada al viaducto primitivo, según proyecto de José Ochoa. También se levantó la caseta oficina, al final del viaducto de acceso, a suficiente altura para que por debajo de ella pudieran pasar los trenes, imitando la cómoda disposición adoptada en el muelle Norte<sup>214</sup>.



**Fotografía 4.10.- Plano del proyecto de Ampliación del muelle de Tharsis, 1915-1916 (A.P.H. Expedientes de Concesiones, leg. 1354).**

<sup>213</sup> Años después se construyó un ramal hasta la mina de la Zarza, actual Silos de Calañas, que entró en servicio a partir de 1888 y otro pequeñísimo -de unos 3 kilómetros de largo-, sobre 1880, que enlazaba con la línea general para la explotación del criadero El Lagunazo, a unos 8 kilómetros de Tharsis, actualmente desmantelado. PEREJIL DELAY, Antonio: *Op. cit.*, pp. 22-24.

<sup>214</sup> La obra consistió en pilotes tubulares de hierro fundido con hélices *mitchell* y capiteles, soportando un entramado de vigas longitudinales y viguetas transversales de acero sobre el que iba un piso de madera con vías férreas, prolongación de las del viaducto de Tharsis. A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Demolición del muelle número uno del departamento de Corrales"*. Compañía Española de Minas de Tharsis, S.L., 1915-1993, leg. 1354. Por Resolución de 14 de octubre de 1997 se inscribe con carácter específico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

En comparación con la *Compañía de Río Tinto*, la *Compañía minera de Tharsis* siempre ha tenido menor importancia y volumen de producción. En cualquier caso, configuró un modelo de empresa durante el siglo XIX de cara al Estado español, como bien defiende Flores Caballero. Mientras Riotinto todavía se explotaba con métodos antieconómicos y obsoletos por la Real Hacienda, ya Tharsis funcionaba -prácticamente desde 1867- con su línea de ferrocarril y con un plan minero a través de un sistema de cortas a cielo abierto. Esto fue decisivo para que el Gobierno español se animara a la venta de las minas de Riotinto. Una explotación indebida, aun siendo de mayor entidad que la de Tharsis, por la ausencia de una infraestructura adecuada en la que no se pensaba invertir, supuso el espaldarazo definitivo para su enajenación<sup>215</sup>.

Conviene no olvidar que el ferrocarril Riotinto-Huelva se convirtió en el que más tráfico de minerales registró a lo largo de su historia (1875-1984), a pesar de su tardía construcción. El desenlace final del ferrocarril comenzó con la venta de las minas a un grupo de financieros británicos, a la cabeza del cual estaba Hugh Matheson. El 29 de marzo de 1873 estos hombres de negocio firmaron el acta de constitución de una nueva compañía extranjera, *The Rio Tinto Company Limited*, que se convirtió en unos años en la empresa minera más preponderantes del mundo, ocupando Tharsis el segundo lugar en producción. En cuanto llegó a Riotinto, la Compañía comenzó un ambicioso proyecto en el que destacó la explotación gradual y a cielo abierto de cinco cortas simultáneamente, el saneamiento general de la infraestructura y la construcción del ferrocarril y muelle en el Puerto de Huelva. Para el diseño del ferrocarril, Matheson contrató a un ingeniero inglés muy prestigioso llamado George Barclay Bruce y a un segundo hombre, Thomas Gibson<sup>216</sup>, que materializó la propuesta -el ferrocarril cubría una distancia de 84 kilómetros entre Huelva y Riotinto-.

El trabajo de la línea principal quedó terminado el 28 de julio de 1875, mientras el muelle o embarcadero de minerales, la obra de ingeniería más cualificada llevada a cabo por la Compañía en Huelva, no se construyó hasta un año más tarde. Se trazó también por Bruce, y Gibson dirigió los trabajos<sup>217</sup>. Al principio, el proyecto presentó grandes dificultades por la poca firmeza del terreno; pero lo más relevante de este muelle consistió en el empleo de cimentación con plataformas de madera apoyadas sobre el lecho del río, opción bastante criticada en la época. Constaba el muelle de tres pisos, sostenidos por castilletes de columnas de hierro con roscas *mitchell* y se prolongaba por el lado de tierra

<sup>215</sup> FLORES CABALLERO, Manuel: *Op. cit.*, pp. 267-268.

<sup>216</sup> Uno como diseñador y creador de la idea y el otro como ingeniero a pie de obra, vigilante de los trabajos. GONZÁLEZ VÍLCHEZ, Miguel: *El muelle de Riotinto*. Diputación Provincial, Huelva, 1978, p. 29. Del mismo autor: *Historia de la arquitectura inglesa en Huelva*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1981. Ambas obras dan una referencia detallada de la construcción del muelle de la *Compañía de Río Tinto*.

<sup>217</sup> Su función, en un principio, era la exportación de minerales, piritas de cobre de las minas de Riotinto, pero, por acuerdo con la compañía que las explotaban y las necesidades de la nueva línea férrea Sevilla-Huelva, se adaptó para habilitar el tráfico de mercancías generales conectado con la estación de ferrocarril, reformándose el proyecto primitivo: el nivel superior se dedicó al tráfico minero y el inferior al comercial. VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, p. 462. Véase además A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras "Muelle embarcadero para el ferrocarril de Riotinto al Puerto de Huelva": proyecto*. Ingeniero jefe de la Compañía M. Ridley, 19-11-1874, leg. 1131.

por un viaducto de madera de 226 metros, unido a un terraplén de acceso<sup>218</sup>. El muelle se puso en marcha en marzo de 1876<sup>219</sup> y suspendió su actividad en mayo de 1975; aproximadamente 130 millones de toneladas de mineral se embarcaron a través de éste a lo largo de su trayectoria.

Por otra parte, como se ha manifestado, la solución del muelle de Río Tinto se convirtió en objeto de controversias por algunos ingenieros españoles, entre ellos Pérez de Sala, que en tres artículos publicados en los *Anales de la Construcción* en 1875, criticó la solución y, especialmente, el sistema de cimentación, así como el escaso calado del muelle y el mal aprovechamiento que tendrían las instalaciones. En su opinión, la obra era colosal, pero muy costosa<sup>220</sup>. Por otra parte, a juicio de Viguera y Peña, algunos puntos de la crítica de Salas eran discutibles. Tenía razón en la cimentación y el calado, pero olvidaba el autor que se esperaban unos grandes beneficios de la mina y las altas cifras de exportación bien justificaban la construcción de una obra definitiva<sup>221</sup>:

“La explotación de este muelle fue un éxito, pues según los datos existentes en el año 1895/96, se movieron un total de 358.000 toneladas, de las que unas 262.000 fueron de diferentes tipos de mineral, 26.000 de vinos, 20.000 de carbones y 50.000 de varios, con unos rendimientos de 1.200 t/m; sus responsables informaron que podían llegar fácilmente a 500.000 t, lo que supone un rendimiento de unas 1.600 t/m”<sup>222</sup>.



**Fotografía 4.11.- Plano del Muelle de la Compañía de Río Tinto, finales del siglo XIX (A.P.H. Expediente de Concesiones, leg. 1348).**

<sup>218</sup> La construcción del muelle puede seguirse en A.F.R.T. “The Huelva Pier of The Rio Tinto Railway” by Thomas Gibson. *Minutes of Proceedings*, núm. 1559, vol. LIII. Assoc. Inst. C.E., 1877-1878, leg. 1860.

<sup>219</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Construcción de un muelle embarcadero de minerales”*. Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A., 1870-1959, legs. 1348-1349. Concretamente, por Ley de 14 de septiembre se autorizó al gobierno a otorgar a la *Compañía de Río Tinto*, sin subvención, la concesión de dos ramales de ferrocarril de Minas de Riotinto a Zalamea la Real y Nerva. *Gaceta de Madrid*, 19-9-1899.

<sup>220</sup> Bruce utilizó en el muelle un novedoso sistema de rampas para la descarga del mineral, como el utilizado en uno de los muelles de Newcastle, con tres plataformas a distintos niveles, y aunque en principio era más caro, a la larga suponía un gran ahorro, ya que la descarga del mineral se hacía directamente desde los vagones hacia la borda del buque. VV.AA.: *El patrimonio industrial en Andalucía*. Jornadas europeas de Arquitectura. Junta de Andalucía, Sevilla, 2001.

<sup>221</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier. *Op. cit.*, pp. 412-413.

<sup>222</sup> *Ibidem*, p. 465.



En suma, no se puede obviar que la Compañía inglesa llevó a cabo un importante proyecto en Huelva en septiembre de 1874, como hemos mencionado: el embarcadero de mineral<sup>223</sup> y la vía férrea que lo enlazaría con las minas. Asimismo, previendo sus necesidades constructivas, la empresa adquirió en Huelva terrenos suficientes situados en el sector de las marismas del Tinto y por el norte en las llamadas Huerta de la Esperanza, Huerta de Mena y Cerro de San Cristóbal. Otras obras que, según Sundheim, comenzaron en octubre de 1873 correspondieron a depósitos de mercancías y minerales, donde ubicar lo que no podía ser cargado en barcos, talleres y el saneamiento de las marismas necesarias para el establecimiento de la estación. Respecto a ésta, Amador de los Ríos refleja que consistía en un simple apeadero de madera sin valor arquitectónico. Por su parte, Braulio Santamaría describe el depósito con las siguientes palabras:

“A dos kilómetros próximamente de Huelva, en la marisma del Odiel y hacia el SE. del muelle que acabamos de describir, tiene la misma empresa de Río-Tinto, junto á la vía, un depósito para mineral formado por una serie de pilas de fábrica de ladrillo, aligeradas por arcos, sobre las cuales se apoyan vigas de hierro formando una especie de puente, por donde los vagones vacían el mineral cuando no hay buques para cargarlo en el muelle. Este gran depósito puede contener 50.000 toneladas”<sup>224</sup>.

Al hilo de este tema de construcciones de embarcaderos mineros, nos gustaría hacer mención del existente en el Puerto de Almería, conocido como el cable inglés. También, igual que el muelle de la *Compañía de Río Tinto*, representa un testimonio histórico de la minería en Andalucía en manos extranjeras y una obra excepcional de la ingeniería del hierro y de la arqueología industrial. Las explotaciones de hierro de Alquife (Granada)<sup>225</sup> eran, como las de Huelva, a cielo abierto, lo que planteaba el problema de la salida de productos, debido a su localización interior. En principio se solventó mediante el trazado de un ramal hasta la línea Linares-Almería de los Ferrocarriles del Sur de España; posteriormente, la empresa propietaria solicitó la instalación de un embarcadero en la zona de servicio del Puerto de Almería —el primer barco se cargó en 1904 y en 1970 se efectuó la última carga—. En este embarcadero se abandonó la construcción en fundición, muy común en los muelles de Huelva, y se levantó en pilares de acero, rellenos de hormigón, sistema novedoso en aquellos años<sup>226</sup>.

En cuanto a las pequeñas compañías mineras en Huelva, los anuarios financieros y de

<sup>223</sup> Más datos sobre este muelle se encuentran en SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 36-41. Recientemente ha finalizado la última fase de su rehabilitación, en la que se han recuperado los tres niveles de tramo de agua, así como la pasarela de madera del tramo de tierra, en bastante mal estado de conservación. Esta obra ha supuesto la recuperación de un emblema importante del patrimonio minero onubense. *El Correo*, 12-7-2005; *Huelva Información* 5-7-2006 y 21-2-2007 y *El Mundo*, 5-7-2006. Es interesante también destacar que ha sido incoado como Bien de Interés Cultura por Resolución de 27 de marzo de 2001. Sobre su reparación también puede verse BARBA QUINTERO, Joaquín: “El muelle cargadero de mineral de la Río Tinto Company Ltd.”. *Clásicos de la Arqueología de Huelva*, núm. 8. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2002, pp. 76-77.

<sup>224</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 42-43.

<sup>225</sup> COHEN AMSELEM, Arón: *Op. cit.*

<sup>226</sup> GONZÁLEZ VÍLCHEZ, Miguel y GONZÁLEZ GARCÍA DE VELASCO, Concepción: *Los embarcaderos de Tharsis, Riotinto y Alquife: los tres colosos de la arqueología industrial británica en Andalucía*. Fundación Centro de Fomento de Actividades arquitectónicas, Sevilla, 2001, pp. 53-78.

minería y la prensa económica contabilizan 54 operando en el sector, aparte de las dos grandes; aunque es difícil reconstruir su historia en muchos casos, de la mayoría se tienen datos suficientes. Normalmente, su vida media alcanzaba los quince años, sucediéndose unas a otras en las mismas concesiones y se puede hablar de tres generaciones, teniendo en cuenta la nacionalidad, la cuantía de la inversión y la fórmula de su constitución: las creadas antes de la venta de Riotinto, las que aparecieron entre 1873 y 1900 y las posteriores a esta última fecha. En general, se trataba de negocios de escaso rendimiento y la clave para diferenciar las grandes compañías de las pequeñas residió, claramente, en el transporte. Sólo con unas reservas de mineral abundantes, que permitieran una producción elevada durante una cantidad de años considerables, se podía rentabilizar la construcción de ferrocarriles. De hecho, las dos primeras generaciones de empresas, que no intentaron su construcción, y cuya carencia no logró suplir la transformación *in situ* del mineral, experimentaron esa ausencia. Con respecto a las compañías de la tercera generación, caracterizadas por una nutrida participación española, no escasearon del medio de transporte adecuado a sus necesidades, un ferrocarril costado entre todas. De todas formas, el resultado fue mediocre, modesto, y sólo para algunas pocas, las menos. Indudablemente, cuando el capital español quiso emular al extranjero, estimulado por los beneficios de las dos grandes compañías del momento, la oportunidad ya había pasado<sup>227</sup>.

Ahora bien, evidentemente, Huelva fue la sede del primer General Manager inglés para RTC. Este director, llamado Mark Carr, residió en la capital durante su mandato (1873-1879) y hacía frecuentes viajes a Riotinto. Se albergaba en un hotel, lo que indica que la Compañía no había pensado por aquella época en construir residencias en Huelva para su personal, que se alojaba en casas alquiladas. Pues bien, Huelva era una ciudad en auge por el resurgimiento de la minería de la provincia y por haberse convertido en puerto de embarque de minerales. Las empresas explotadoras de las minas, en su mayoría inglesas, tenían su delegación en la capital, desde donde controlaban las exportaciones y a donde los barcos ingleses traían mercancías, maquinaria y la correspondencia relativa a las explotaciones mineras. Esta cabeza de puente hacia Inglaterra se mantuvo durante el último cuarto del siglo XIX y la primera mitad del XX.

Sea como fuere, no se puede pasar por alto lo que supuso la llegada del capital extranjero, sobre todo inglés, a Huelva, pues con ello vino el proceso industrializador: el hierro, el comercio a gran escala, el desarrollo portuario, la construcción del utillaje portuario... Aunque, sin olvidar que el papel de Huelva fue meramente el de enclave suministrador de materias primas. Cambió en muy pocos años la fisonomía de la ciudad y, sobre todo, del Puerto, que pasó de ser básicamente pesquero y sin ningún tipo de instalaciones, a un puerto de gran magnitud exportadora a los países más industrializados del momento. En este sentido, tenemos que afirmar que el movimiento de los barcos estaba en consonancia con el fenómeno mencionado de prosperidad minera: si en 1844 y 1845 entraron en el Puerto transportando mineral cuatro y dos buques, respectivamente, en 1882 lo hicieron 1.324 barcos<sup>228</sup>. En fin, según Flores Caballero<sup>229</sup> se puede hablar de tres períodos en el progreso de la Compañía:

1. 1873-1877, destacando las inversiones y el lanzamiento de los negocios.
2. 1878-1913, caracterizado por altas leyes de cobre.

<sup>227</sup> COLL MARTÍN, Sebastián: *Op. cit.*, pp. 418 y ss.

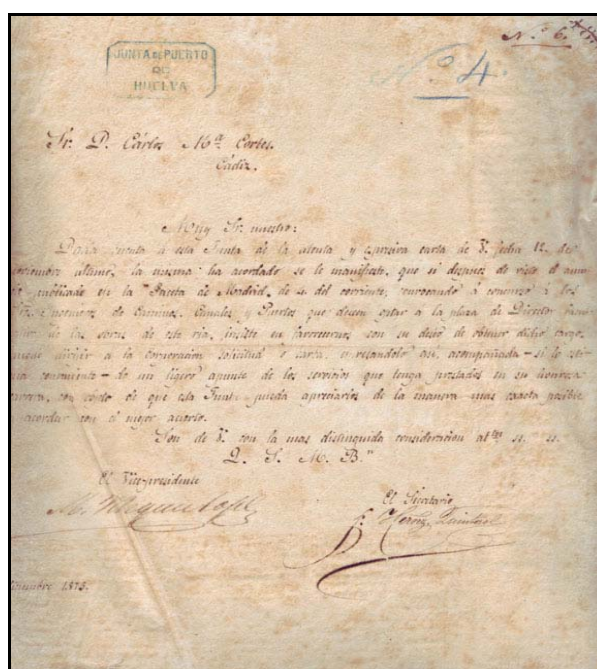
<sup>228</sup> GONZALO Y TARÍN, Joaquín: *Op. cit.*, p 9.

<sup>229</sup> FLORES CABALLERO, Manuel: *Op. cit.*, pp. 279-280.

3. 1914-1929, cuando se alcanzaron las mayores producciones de mineral y cobre - con la salvedad de la gran huelga de 1920- y las más numerosas plantillas de personal. Ya en la última fecha cayeron las producciones y comenzaron los despidos, dejando la Compañía de repartir dividendos y orientando sus inversiones hacia África y América.

### III. EL PUERTO, GENERADOR DE EMPLEO

Pues bien, a continuación, se van a dedicar unas páginas a la evolución del personal y las instalaciones utilizadas para oficinas del Puerto de Huelva, con el objeto de entrar con más detalle en el día a día de sus gentes y sus actuaciones, ya que ello permitirá conocer otra de sus parcelas que creemos es de suma importancia, la de los hombres que trabajaban en las infraestructuras del Puerto y consiguieron, con su esfuerzo diario, que éstas funcionaran, tanto en la faceta administrativa, como en los talleres, en los muelles y, en general, en toda la zona de servicio del Puerto. Nos referimos a la creación de los distintos puestos de trabajo desde el alumbramiento de la Junta y el nombramiento de los primeros trabajadores portuarios. Sin duda, el que la institución portuaria sea básica y fundamental en la ciudad, con un desarrollo parejo a la economía provincial, de la que es significativa actora, le da la suficiente entidad como para detenernos en este análisis indicado. De hecho, los primeros trabajadores serán citados con minuciosidad, junto con sus cargos, en calidad de pioneros. Asimismo, su número reducido los hace perfectamente abarcables para este fin; ya luego, con el transcurrir de los años, todo se complica, se hace más voluminoso, por lo que más difícil de detallar.



**Fotografía 4.12.- Documentación de Personal de Carlos Mª Cortés, director del Puerto de Huelva, 1875 (A.P.H. Expedientes de Concurso-oposición. leg. 1622).**

A propósito, comenzaremos a tener noticias sobre las actuaciones de la entidad portuaria onubense con referencia a la ubicación del inmueble donde se desarrollaban sus gestiones, en el primer *Libro de Actas del Consejo*, en concreto en su primera reunión que,

como se sabe, se llevó a cabo en una casa de la calle Sixto Cámara. Posteriormente, se acordó en una nueva convocatoria del Consejo de Administración autorizar al presidente y al secretario para que hallaran un local apropiado en el que celebrar las sesiones y, al primero, a adquirir el mobiliario y demás útiles para emplazar interinamente las oficinas<sup>230</sup>. Poco después, el 6 de junio de 1874, “reunidos en el local de costumbre”, el cual no se menciona, se informó de haber encontrado unas instalaciones convenientes para celebrar la Junta sus sesiones, por las que se pedían 140 reales mensuales, pero se resolvió ofrecer sólo 120 por considerar muy elevada la suma.

Con respecto a la dotación de personal, nuestras investigaciones no dejan duda, los puestos se cubrieron lentamente, según las necesidades de la Junta, y, sobre todo, su disponibilidad económica. Los primeros datos se encuentran en noviembre de 1875, fecha en que se crearon los destinos de secretario, interventor, escribiente y ordenanza y se acordaron gratificaciones anuales para esos empleados, que ascendían a 2.000, 1.750 y 1.000 pesetas, respectivamente. Además, se llegó al compromiso de buscar un director y, nuevamente, una casa para oficina o dependencias de la Junta. Posteriormente, se determinó un sueldo para el último cargo mencionado de 10.000 pesetas anuales, anunciándose el concurso entre los ingenieros de caminos, canales y puertos en la *Gaceta de Madrid* del 4 de diciembre<sup>231</sup>. A finales de este mismo año, se conocía el nombre del primer trabajador recogido en las fuentes al referirse al cese como portero de Pedro Moreno, que había ejercido esta función desde la creación de la Junta interina, y tomó posesión como interventor Manuel Garrido y Pérez; también hay datos en esta fecha de un ordenanza, José Mojarro y Bravo<sup>232</sup>. Continuando con la cuestión de los nombramientos, en la sesión de 26 de enero de 1876, la Junta propuso como director a Carlos M<sup>a</sup> Cortés, ingeniero jefe de primera clase del Cuerpo de caminos, que con 34 años de servicio se consideró el más apropiado de los aspirantes, nombrándose por Real Orden de 11 de febrero de 1876<sup>233</sup>. Ya por Real Orden de 8 de febrero se autorizó designar a un depositario y los miembros de la Junta acordaron, por unanimidad, una serie de cláusulas “para poner a salvo los intereses encomendados a la Junta”, que por su importancia se reflejan seguidamente:

“Primero: Que se estableciesen dos Cajas, una provisional, y otra reservada con tres llaves: que la primera tendría por objeto depositar la recaudación obtenida durante la semana, haciéndose arqueos todos los sábados y pasándose los fondos sobrantes, después de satisfechas las obligaciones mandadas abonar durante el mismo periodo á la Caja reservada, que de este modo vendría a contener siempre la casi totalidad de las existencias que esta Junta poseyese. Segundo: Que las llaves de esta Caja obrasen en poder de tres Claveros, que serían el Vicepresidente, un Vocal designado mensualmente por la Junta y el Depositario-pagador. Tercero: que se exija al que obtenga este cargo una fianza de veinte mil pesetas consignadas en la Caja general de Depósitos ó en su sucursal de esta provincia; ó su equivalencia en papel

<sup>230</sup> El coste se abonaría como adelanto reintegrable entre los señores que componían el Consejo de Administración y aquellas personas de la Junta que voluntariamente se prestasen para contribuir. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-12-1873, libro 1.

<sup>231</sup> Se le asignó también una indemnización de 2.000 pesetas anuales con destino a alquiler de una casa habitación.

<sup>232</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-1-1876, libro 1.

<sup>233</sup> La primera misión del director facultativo consistía en efectuar los estudios necesarios y formular los proyectos de obras que se debían someter a la aprobación del Ministerio de Fomento, para lo que se dotaría del personal técnico y auxiliar necesario.

del Estado al tipo de cotización. Cuarto: También podrá ser admisible como fianza del indicado cargo, y á satisfacción de esta Junta, la suma de cuarenta mil pesetas en fincas rústicas ó urbanas, aseguradas de incendio estas últimas y ambas situadas en el término de esta Capital. Quinto: El Depositario pagador que se nombre disfrutará el haber anual de dos mil quinientas pesetas, pagadas por mensualidades vencidas [...]”<sup>234</sup>.

TABLA 4.15  
*Nombramientos de personal en la Junta entre 1880 y 1884*

| <i>Año</i> | <i>Cargo</i>                                             | <i>Nombre/ Observaciones</i>                                                                                    |
|------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1880       | Guardamuelles                                            | Pedro Vélez Quintero, dependiente, sustituye interinamente a Tomás Rubén tras su fallecimiento                  |
| “          | Delineante                                               | Miguel Navarrete reemplazó a Miguel Viaplana tras su renuncia                                                   |
| 1882       | Escribiente                                              | Carlos Vázquez García y Emilio Sánchez <sup>235</sup> , que se ocupó del puesto tras la muerte de Rafael Méndez |
| “          | Guarda encargado de la conservación del muelle del Dique | José Gómez García <sup>236</sup>                                                                                |
| “          | Ingeniero auxiliar, ayudante de la Dirección facultativa | José Rubio y Sánchez reemplazó a Leopoldo Sierra tras su dimisión.                                              |
| 1884       | Escribiente                                              | Francisco Linacero                                                                                              |
| “          | Delineante auxiliar                                      | José Gómez Redondo                                                                                              |
| “          | Ordenanza de la Dirección                                | José Ferrero                                                                                                    |
| “          | Capataz de vigilancia del montaje del muelle de hierro   | Antonio Urreta                                                                                                  |
| “          | Auxiliares                                               | Francisco Vélez y Emilio Rodríguez                                                                              |

A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, libros 4-8.

Por fin, la Junta encontró a principios de 1876 un lugar para las oficinas en la planta baja de una casa ubicada en la calle de las Monjas núm. 13, conviniendo un alquiler de 100 pesetas al mes y el posterior traslado e instalación<sup>237</sup>. Asimismo, en el primer semestre se designó a Luis Freart y a Juan García Chaves ayudantes, junto con Joaquín M<sup>a</sup> Alonso, que fue el flamante depositario pagador; Chaves dimitió y su lugar lo ocupó Fernando Ros y Talens, mientras que Sebastián López consiguió la plaza de maquinista del vapor *Odiel*. A final de año igualmente llegó a ser maquinista Ricardo Balaguer. Ahora bien, en febrero del año siguiente, el estado en que se hallaba el estudio para la redacción del proyecto de “Mejora de la ría” exigía el nombramiento de un delineante temporal mientras durasen los trabajos, y la persona designada fue Francisco López Martínez. A mediados de 1878 también ocupó una plaza similar Francisco Griblo, mientras que Carlos Vázquez García entró como meritorio<sup>238</sup>. Ya en septiembre un nuevo nombre engrosaba las filas del personal del Puerto de Huelva, José González, escribiente temporal, mientras se formulaba el primer ejemplar del proyecto antes citado que estaba en fase de preparación.

Del mismo modo, interesa reseñar como las necesidades del servicio de Sanidad marítima exigieron modificaciones en las plantillas de personal de las Direcciones de los puertos, justamente en Huelva se destinó 10.750 pesetas para un director médico de visita de naves, dos médicos honorarios, un secretario, un auxiliar, un intérprete, un celador, un patrón de falúa y cuatro marineros. Todo ello suponía un avance y una mejora en las

<sup>234</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-2-1876, libro 1.

<sup>235</sup> Estuvo como secretario accidental en multitud de ocasiones entre 1900 y 1912.

<sup>236</sup> Con el haber diario de 5 pesetas.

<sup>237</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-3-1876, libro 1.

<sup>238</sup> Según el *Diccionario de lengua de la Real Academia Española*, meritorio era una persona que trabajaba sin sueldo y sólo por hacer méritos para entrar en una plaza remunerada.



prestaciones<sup>239</sup>. Asimismo, en la década de los ochenta el número de trabajadores siguió aumentando y se recoge en las Tablas 4.15, 4.16 y 4.17 por fechas, reseñando los nombres y cargos. Con ello se evitará la mera enumeración de puestos de trabajo, de los que, por otra parte, sí queremos dejar constancia por su significado histórico en estos primeros años de la Junta.

Por otra parte, en 1880, la Junta acordó nombrar una comisión para redactar un *Reglamento de servicio y policía especial del Puerto*<sup>240</sup>. Al año siguiente, por Real Orden de 4 de octubre de 1881, hubo unas transferencias de personal muy interesantes que aumentaron la plantilla sensiblemente, pues los ingenieros jefes de las provincias marítimas entregaron a las Juntas de Obras de Puertos de interés general, bajo inventario, todo el material de que aún disponían referente a las obras y servicios marítimos de los puertos. Al mismo tiempo, todos los guardamuelles, capataces de grúas o machinas, guardalmacenes, contramaestres y marinería de bote del servicio de obras públicas de los puertos de interés general que cobraban sus haberes del Estado pasaron al servicio de las Juntas de Puertos, que tendrían respecto a este personal las mismas atribuciones que les conferirían sus reglamentos en relación a los demás empleados que de ellas dependían<sup>241</sup>.

Igualmente, en 1882 se conocen unas pequeñas obras que tuvieron lugar en la casa oficina, por acuerdo del Consejo, para acomodar convenientemente el despacho de los ayudantes y demás empleados<sup>242</sup>. Y siguiendo con nuestra línea argumental, en 1884, el personal de la Junta siguió creciendo con Braulio Santamaría, designado representante de la Junta en Madrid. Si este constituía un cargo interesante, no lo era menos, por su tradición, el de carpintero de ribera; y así, Pascual de la Corte se dio a conocer a través de una instancia por la que solicitaba el nombramiento de maestro de las obras ejecutadas en el muelle de esta capital, lo que hace pensar que debía de ser un personaje destacado en su oficio<sup>243</sup>.

A continuación, creemos interesante detenernos en las propiedades que poseía el Puerto en estos años, no ubicadas en la zona de servicio; concretamente, la casa-almacén de la calle Vega larga, a la que pasaron todos los efectos que estaban guardados en el corralón de la calle del Puerto, arrendado por la Junta. El portero de esta Corporación, José Mojarro y Bravo, que estaba alojado en esta dependencia portuaria, tuvo que abandonarla, asignándosele 22,50 pesetas mensuales para pagar una casa habitación<sup>244</sup>. La otra finca urbana se situaba en la Plaza de la Merced. No obstante, en estos años, la conservación de ambas propiedades resultaba gravosa. Se adquirieron en 1882 y 1883, respectivamente, -la primera para dar paso a las tierras que se extraían del cabezo del Cementerio Viejo con destino a los terraplenes del Puerto y la segunda para servir de almacén a los efectos y materiales que poseía la Junta-. Finalmente, se acordó enajenarlas y con lo que se obtuviera construir un almacén en la zona cercana a la proyectada para

<sup>239</sup> *Gaceta de Madrid*, 9-8-1879.

<sup>240</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-6-1880, libro 4.

<sup>241</sup> *Gaceta de Madrid*, 10-10-1881.

<sup>242</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-4-1882, libro 6.

<sup>243</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 26-6-1884, libro 8.

<sup>244</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 15-7-1886, libro 9.

ubicar las oficinas de la Corporación<sup>245</sup>.

TABLA 4.16  
*Nombramientos de personal en la Junta entre 1886 y 1887*

| <i>Año</i> | <i>Cargo</i>                   | <i>Nombre/Observaciones</i>                                                                                                                                 |
|------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1886       | Guardamuelles                  | José Ferrero (juramentó)                                                                                                                                    |
| "          | Ordenanza                      | Leandro Diz Gómez y Joaquín Ruiz Pérez <sup>246</sup><br>nombrados y cesó Juan Rodríguez Sánchez                                                            |
| "          | Delineante                     | José Gómez Redondo                                                                                                                                          |
| "          | Capataz vigilancia             | Joaquín Tabora <sup>247</sup>                                                                                                                               |
| "          | Escribiente                    | Francisco Vélez García <sup>248</sup> , escribiente tercero, sucedió a José González García, que dimitió, y fue sucedido a su vez por Francisco Matarredona |
| "          | Escribiente                    | Antonio Fornieles <sup>249</sup>                                                                                                                            |
| "          | Depositario pagador            | Manuel Garrido Pérez <sup>250</sup>                                                                                                                         |
| 1887       | Marinero de la lancha de vapor | Manuel Gómez Pacheco sustituyó a Miguel Montañez, que a su vez reemplazó a Manuel Delgado <sup>251</sup>                                                    |

A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, libros 9-10.

Como ya se ha referido anteriormente, sobre 1885 no tenemos datos, pero se deduce que, en ese mismo año, se nominó a un nuevo director, Luis M<sup>a</sup> Moliní y Ulibarri, ya que a principios de 1886 las fuentes indican que se encontraba perfectamente instalado. En 1886, el guardamuelles del embarcadero de viajeros y zona avanzada del terraplén fue cesado y no se sustituyó por otro profesional al no estimarse necesario<sup>252</sup>, encargándose del servicio un peón caminero afecto a la vigilancia de las vías del Puerto. Se constataba en este momento un intento claro de recorte presupuestario en el personal. Probablemente, se tratara de una circunstancia coyuntural, pues a mediados de 1887 hubo varios nombramientos, lo que demuestra que la Junta va evolucionando significativamente, pues la demanda de personal representa un aumento de la actividad y de la posibilidad económica para sufragar estos gastos. Los sueldos de algunos empleados también se elevaron –ya constatado en años anteriores, justamente en 1884<sup>253</sup>-. En otro orden de

<sup>245</sup> La primera no tenía ninguna utilidad para la Junta y la segunda, después del incendio ocurrido en 1898 y la cesión hecha al Ayuntamiento para ensanche de vías públicas, era insuficiente para el fin al que se había destinado, además de que se encontraba a larga distancia de las obras del puerto, por lo que los acarreos eran costosos. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 15-1-1901 y 30-6-1903, libros 24 y 26.

<sup>246</sup> Con 1.003,75 pesetas al año. Una vez cesado, a principios de 1888 se nombró para sustituirlo a José Carmona Ordóñez, que también dejó el cargo unos meses después. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-6-1888, libro 11.

<sup>247</sup> Encargado de la custodia, conservación y contabilidad del material y herramientas, en 1888 se ascendió a aparejador-maestro carpintero de ribera. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-6-1888, libro 11.

<sup>248</sup> Con 1.750 pesetas anuales.

<sup>249</sup> Con el sueldo diario de 4 pesetas, se contrató para auxiliar la copia de proyectos sólo el tiempo necesario para que se adelantara el trabajo.

<sup>250</sup> Con 4.000 pesetas de sueldo anual. Era interventor de la Junta en la Aduana hasta esa fecha, en que el cargo se suprimió. El depositario anterior pidió traslado a otra plaza que no necesitara fianza y se le nombró oficial de la Secretaría con 3.000 pesetas al año.

<sup>251</sup> Pidió el relevo de su plaza por su avanzada edad y enfermedad reumática y su cese fue admitido.

<sup>252</sup> En diciembre de 1887 fue nuevamente provista la plaza con 3 pesetas diarias, pasando a ocuparla Andrés Bravo Hernández, informándose a la Alcaldía para que lo juramentara. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-3 y 17-12-1887, libro 10.

<sup>253</sup> Se les subió el sueldo a los escribientes de Secretaría Emilio Sánchez y Carlos Vázquez

cosas, se tiene noticias por los *Libros de Actas* de que finalizó el plazo de arrendamiento de la casa que ocupaban las oficinas de la Junta y, a petición del arrendador, se incrementó el alquiler en 50 pesetas mensuales<sup>254</sup>. Asimismo, dato curioso resulta que el local utilizado para oficinas de la Junta auxiliaba, a veces, a la Cámara de Comercio, como se desprende de la siguiente información:

“La Junta Directiva viene abusando de la cortés hospitalidad que le tiene ofrecida el Municipio y la Junta de Obras del Puerto, aquél para celebrar las Asambleas generales y ésta para las reuniones de la Directiva”<sup>255</sup>.

De todo lo mencionado se pueden sacar conclusiones interesantes como el que algunos puestos de trabajo, caso de los marineros u ordenanzas de la Dirección facultativa, no debían ser muy atractivos de desarrollar, puesto que las personas que lo ocupaban dimitían al poco tiempo de ser nombrados. Ocurría en plazas de menor categoría profesional y de escaso salario. El trabajador cuando encontraba un empleo mejor remunerado abandonaba la empresa, puesto que los lazos de unión con ésta eran bastante precarios, y los trabajos no eran seguros, a pesar de que el operario estuviera “fijo”, así que el cambio de empresa resultaba más común que en la actualidad, por las mayores dificultades existentes hoy de acceso al mundo laboral. Además, en aquellos años no existían las primas por antigüedad, que podían haber sido un incentivo para la continuidad.

TABLA 4.17  
*Nombramientos de personal en la Junta entre 1888 y 1889*

| <i>Año</i>  | <i>Cargo</i>                                      | <i>Nombre/Observaciones</i>                        |
|-------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>1888</b> | Ayudante de las Obras                             | Pedro González <sup>256</sup>                      |
| “           | Delineante segundo                                | Adrián García Age                                  |
| “           | Escribiente segundo de la Dirección               | Enrique Villaseca                                  |
| “           | Interventores del dragado de la ría del Odiel     | Antonio Fornieles y Juan Rodríguez                 |
| “           | Ordenanza de la Dirección facultativa             | Bartolomé Ejimeno <sup>257</sup>                   |
| “           | Ayudante                                          | Leopoldo Puente y Wilke                            |
| “           | escribiente segundo                               | José M <sup>a</sup> Rodríguez Muñoz <sup>258</sup> |
| “           | guardamuelle del muelle de hierro                 | Juan Buendía                                       |
| <b>1889</b> | celador de Puerto y bahía encargado de la policía | Manuel Pinzón Vázquez <sup>259</sup>               |

A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, libros 11-12.

“teniendo en cuenta los bajos sueldos”. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-3-1884, libro 8.

<sup>254</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-7-1888, libro 11.

<sup>255</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de la Junta Directiva leída en la asamblea celebrada el 4 de diciembre de 1890...*, p. 5, leg. 31.

<sup>256</sup> Dimitió por grave enfermedad después de haber pedido algunos días de licencia, e incluso prórroga.

<sup>257</sup> Estuvo al frente de su puesto algo más de dos años. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-10-1890, libro 13.

<sup>258</sup> Al dimitir Enrique Villaseca.

<sup>259</sup> Investido de las mismas atribuciones que tenían los demás cabos y dependientes subalternos del comandante de Marina, con el salario de 4 pesetas al día (había sido práctico auxiliar de la barra y Puerto de Huelva).

Referente al tema de las condiciones del personal que trabajaba en el Puerto de Huelva, no debemos perder de vista como se hallaba de evolucionada la legislación obrera en estos años en el ámbito nacional, que será luego reflejado en el provincial, y creemos que interesa presentar un estado de la cuestión para comprender mejor las conexiones entre empresa y trabajadores. Las primeras leyes obreras recogen aquellos aspectos de la relación laboral más delicados y controvertidos, caso de la limitación del trabajo de las mujeres y menores, la reducción de los tiempos de trabajo, el establecimiento de mínimos salariales, la mejora de las condiciones de seguridad e higiene y prevención de riesgos laborales. El paso de una legislación sobre el trabajo a un auténtico Derecho obrero, como conjunto de normas, será el fruto de años, actuando una serie de factores: el desarrollo de la legislación obrera en los sistemas nacionales, el reforzamiento del intervencionismo estatal, la creación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el proceso de internacionalización de la legislación laboral y la elaboración doctrinal; y de todo, será el contrato de trabajo el soporte científico del naciente ordenamiento jurídico. Ya en las primeras leyes obreras de la mitad del siglo XIX se advierte, con claridad, la génesis de esos principios que conformarán el Derecho del Trabajo.

Evidentemente, el Derecho del Trabajo aglutina un sector del Ordenamiento jurídico que se ocupa de la regulación del fenómeno humano del trabajo, después de haber alcanzado éste un grado de complejidad tal que la “organización del trabajo se convierte en un problema social y político”<sup>260</sup>. A partir de la llamada Revolución Industrial surge una serie de problemas socioeconómicos a los que se aplican soluciones que arbitra la legislación laboral. Representa una respuesta a un conjunto de fuerzas que interviene, tanto políticas como sociales, cuyos protagonistas son, básicamente, el poder público y las élites intelectuales reformistas, los trabajadores y patronos y sus respectivas organizaciones. Coincide con un momento en que no existe una legislación laboral propiamente dicha; el trabajo es sinónimo de trabajo manual, regulado de modo circunstancial y sin profundidad. El trabajo anterior al citado progreso industrial se considera una actividad vil y desprovista de nobleza, propio de seres inferiores, no libre, de esclavos y siervos, cuya condición social se supone ínfima y, por supuesto, el valor que se le da a su esfuerzo es nulo. Estas características se mitigaron progresivamente, hasta conseguir en los tiempos modernos una condición de dignidad, reduciéndose el trabajo forzoso en aras de la ampliación del trabajo libre o voluntario.

Mención especial merecen los inmediatos nombramientos de toda la plantilla del muelle de hierro embarcadero de mercancías y su entorno, que, nada más finalizada su construcción, se abrió al público, justamente el 1 de marzo de 1889. La institución estaba ávida por prestar un servicio tan trascendental para la marcha económica de Huelva.

- Jefe de servicio del muelle: Manuel Fernández Trujillo<sup>261</sup>, 3.000 pesetas anuales.
- Factor primero: Vicente Nebot, 2.000 pesetas anuales.
- Tres Factores segundo: Tomás Estrada Mojarro, Manuel Vázquez y Vázquez y Miguel Pérez Machado, 1.500 pesetas anuales, respectivamente<sup>262</sup>.
- Auxiliar del jefe de la explotación del muelle: Manuel de Mora y Garzón, 1.250

<sup>260</sup> JASPERS, Karl: *Origen y meta de la Historia*. Altaya, Barcelona, 1995, p. 116.

<sup>261</sup> A juicio de la prensa, su designación “[...] demuestra clara y evidentemente que la Junta ha tenido más en cuenta para elegir el personal, la pericia y la actividad que las grandes influencias [...]”. *La Provincia*, 14-3-1889.

<sup>262</sup> Pocos meses después, por razones económicas se suprimieron estas tres plazas.

pesetas anuales<sup>263</sup>.

- Encargado del servicio de Recaudación y Estadística: Joaquín M<sup>a</sup> Alonso<sup>264</sup>, 3.000 pesetas anuales.
- Oficial: Carlos Vázquez García, escribiente de Secretaría con servicio en la intervención de la Aduana, 2.250 pesetas<sup>265</sup>.

Continuando con la investigación, a principios de 1890 se conoce la primera mención, en los *Libros de Actas*, de un maquinista jefe de grúas del muelle de hierro, Manuel Vizcaya, trabajador dedicado a controlar las grúas, “máquina compuesta de un aguilón montado sobre un eje vertical giratorio, y con una o varias poleas, que sirve para levantar pesos y llevarlos de un punto a otro, dentro del círculo que el brazo describe o del movimiento que pueda tener la grúa”, según el *Diccionario de lengua de la Real Academia Española*. Este utillaje ha tenido una gran importancia y trascendencia en la vida portuaria, en general, puesto que un puerto no tiene sentido sin mercancías y éstas necesitan ser estibadas y destibadas cada vez que atracaba un barco en el muelle, y las grúas han sido primordiales en esta actividad -común a todas fue su función de dispositivo que permite multiplicar la fuerza que puedan desarrollar uno o varios hombres para levantar cargas pesadas con el menor esfuerzo-. Hasta el siglo XIX, las grúas evolucionaron lentamente, y una de las transformaciones más destacadas fue la del material del armazón, que pasó de fabricarse en madera a realizarse en hierro, lo que les dio más fuerza y consistencia. En cuanto a la energía que mueve el tambor, se emplearon máquinas de vapor de caldera vertical o dispositivos análogos al de la presa hidráulica. Exactamente, las grúas hidráulicas se utilizaron bastante en los muelles, al ser más sencillas, limpias y silenciosas que las mecánicas, pudiéndose aprovechar, a menudo, la propia red de abastecimiento de agua a la población<sup>266</sup>. Y por supuesto, entre 1890 y 1893 nuevos destinos se cubrieron en el Puerto:

- 1890: Diego Rueda, ordenanza en la Dirección facultativa<sup>267</sup>.
- 1891: Manuel Algora<sup>268</sup>.
- 1892: Francisco Moreno, guardamuelles celador de bahía; Manuel Távora, aparejador práctico de mar, maestro carpintero de ribera y de obras de ramaje especiales de márgenes; Antonio Ramírez<sup>269</sup>, guarda encargado de abrir y cerrar las llaves de las alcantarillas que desembocaban en el Puerto; Andrés Hernández, guarda del muelle de La Rábida; y Juan Rodríguez, guardamuelle celador de bahía, antes interino. Por último, José Albelda y Albert, auxiliar de la Dirección<sup>270</sup>.

<sup>263</sup> A las pocas semanas dejó de prestar servicio.

<sup>264</sup> Antes oficial de la Secretaría, vacante que cubrió Emilio Sánchez Hernández, oficial segundo de la Secretaría.

<sup>265</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-2-1889, libro 12.

<sup>266</sup> En opinión de Sebastián Cobarruvias, autor del primer diccionario impreso en lengua castellana, las grúas reciben su nombre por la semejanza que guardan con el esbelto cuello y las finas patas de la grulla. VV.AA.: *Puertos españoles...*, p. 224.

<sup>267</sup> Licenciado del ejército, presentó su dimisión en julio de 1892 aduciendo intereses particulares. Este puesto lo ocupó posteriormente Miguel Burgués Latorre.

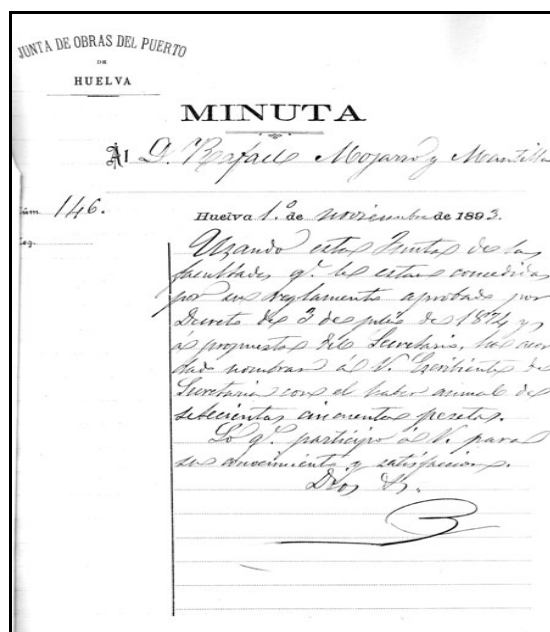
<sup>268</sup> Ante la renuncia de Leopoldo Puente por un nuevo destino en La Carraca.

<sup>269</sup> A principios de 1893 renunció a la plaza y se nombró a Diego Romero, que la ejercía interinamente.

<sup>270</sup> Con 6.000 pesetas anuales, mientras Távora cobraba 2.700; la diferencia es notoria, a pesar de ser una cualificación profesional esta última de gran prestigio en la época; pero el ingeniero estaba



- o 1893: Antonio de la Torre Martín<sup>271</sup>, ordenanza; Rafael Sierra Maestre, guarda del muelle embarcadero de viajeros; y Rafael Mojarro y Mantilla<sup>272</sup>, escribiente de la Secretaría, con el haber anual de 750 pesetas<sup>273</sup>.



**Fotografía 4.13.- Nombramiento de escribiente a Rafael Mojarro y Mantilla, 1893 (A.P.H. Expedientes Personales leg. 1611).**

Concretamente, en diciembre de 1893 interesa reseñar, nuevamente, reajustes llevados a cabo en algunos puestos relacionados con la vigilancia de los muelles, justificados, como hemos visto ya en otros casos, por la necesidad de recortes económicos. En efecto, cesó Rafael Sierra Maestre, guarda de noche de las mercancías depositadas en los andenes y zonas del muelle del Dique de la Cabilla y Diego Romero, asistiendo estas actividades, a las órdenes del peón caminero José Martín, el peón práctico encargado de la conservación y limpieza de las vías, carreteras, zona de servicio y muelle del Dique, y de segundo, el peón destinado a la limpieza del retrete público, de los caminos de peatones y carruajes del muelle embarcadero de viajeros, Manuel Martínez; de noche, este servicio quedaba a cargo de la persona que hacía la guardia nocturna en la estación telefónica del Puerto, Francisco Calatayud, auxiliado por el guarda del andén de mercancías de la zona de servicio del muelle de hierro, Ángel Martínez. En suma, hubo restricciones de tipo económico en la plantilla al eliminarse plazas que pasaron a cubrir personas que, a su vez, estaban encargadas de otros servicios, ampliándoles su competencia. A veces se prefería pagar a un trabajador competente algo más y que tuviera mayores atribuciones, en vez de crear plazas nuevas, porque, evidentemente, esto suponía

muy bien considerado.

<sup>271</sup> Al que le sucedió Manuel Caro Minagres.

<sup>272</sup> Había prestado servicio como meritorio “con buen concepto”. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-11-1893, libro 16.

<sup>273</sup> Ni que decir tiene que comparado con el sueldo de los trabajadores de los muelles había gran distancia, pues aquéllos estaban muy bien remunerados por su directa relación con actividades bastante productivas dentro de la institución, además de su responsabilidad en la buena marcha de la explotación del Puerto.

un ahorro, sobre todo en esta primera época de estrechez. Un ejemplo es el de Manuel Vizcaya Pérez, maquinista jefe de las grúas y locomotoras, que ascendió a contraatastre mecánico, y de cobrar 3.000 pesetas pasó a percibir 4.500, ya que se le subieron 1.500 pesetas mensuales como gratificación por los trabajos prestados como encargado de la Fábrica de gas y balizamiento de la ría del Odiel por boyas luminosas<sup>274</sup>.

Seguidamente, se destacan algunos oficios que hemos relatado en este capítulo y que hoy en día ya no existen en los puertos, ya que, en algunos casos, ha habido una nueva organización. Son modelos los guardas de mercancías depositadas en los andenes, tinglados y zonas de servicio de los distintos muelles, pues hoy en día la policía portuaria se encarga de estas labores, además de la vigilancia y control en general; otros puestos extinguidos eran los de guarda encargado de la conservación del muelle del Dique, capataz de vigilancia, guarda del muelle de La Rábida... Por otra parte, estaban los factores, jefes de servicio y jefes de explotación de los muelles, etc., cargos que tampoco en la actualidad existen.

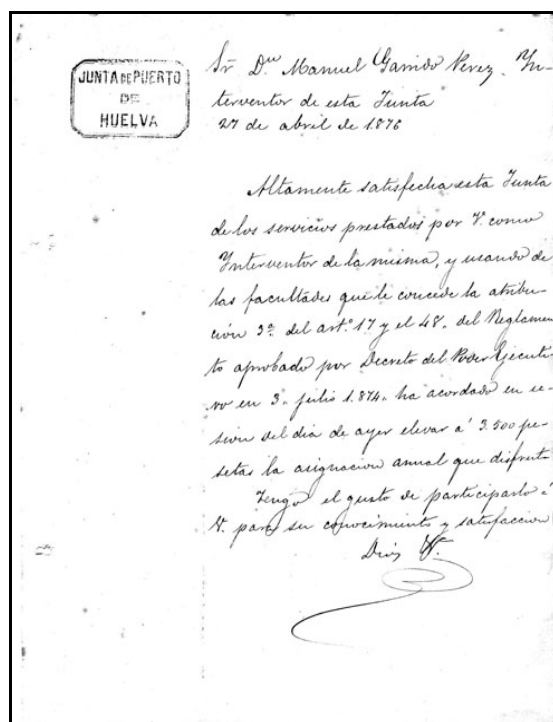
Asimismo, los avances en las técnicas han propiciado que tareas ejecutadas a finales del siglo XIX, ya años después no tuvieron sentido, caso del guarda encargado de abrir y cerrar las llaves de las alcantarillas que desembocaban en el Puerto. El moderno saneamiento y alcantarillado que se llevó a cabo con el tiempo convirtió en obsoleto este oficio. También los maquinistas de locomotoras, tan prolíficos en el Puerto por ser el sistema de transporte más extendido para las mercancías, sobre todo minerales, llegaron a su fin. Los muelles Sur y Norte estaban preparados, precisamente, para que las locomotoras y los vagones llegaran a la zona de carga y descarga y que las grúas tomaran o depositaran las mercancías en éstos. Los nuevos muelles cambiaron el sistema de explotación y los camiones podían aproximarse al cantil del muelle para transportar las mercaderías; y así, el ferrocarril perdió su función, en gran medida, y con él los oficios que tenían relación con este medio de transporte en el Puerto. Además, queremos resaltar las actividades de la Fábrica de gas y de todo el personal que trabajaba en este recinto, encargado, sobre todo, del control y llenado de las boyas luminosas de la ría y, en general, del balizamiento. Sin duda, la evolución de la ciencia y las técnicas y los nuevos tipos de iluminación dejaron obsoletos estas funciones tan específicas, incluso la necesidad de una serie de instalaciones. Con el tiempo, seguirá existiendo un personal encargado de este servicio de conservación de boyas, pero, a su vez, se dedicarán también al mantenimiento global. Pues, como ya se ha tratado, el progreso hizo más fáciles y menos laboriosas las actividades necesarias en los puertos; y con menos personal, hoy en día se pueden llevar a cabo muchas más tareas que antes.

Por otra parte, entre 1894 y 1895 hubo acontecimientos interesantes que queremos distinguir, tales como el fallecimiento del patrón de la lancha vapor del Puerto en octubre de 1894, Juan Miguel Rodríguez Toscano, de quien se remarcaba que desde junio de 1876 prestaba muy buenos servicios, elogiado en varias ocasiones por su honradez y celo<sup>275</sup>.

<sup>274</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 3-12-1893, libro 16.

<sup>275</sup> Palabras que demuestran que, a pesar de que todavía no existía una legislación que amparara suficientemente al obrero, la empresa reconocía al buen profesional, que, con su esfuerzo diario, permitía el crecimiento de la institución. Se tenía claro la importancia y valor de los trabajadores como pieza clave en la marcha empresarial, aunque todavía quedaba mucho por conquistar. Ocupó su vacante Manuel Domínguez.

Unos meses después, en mayo de 1895, apareció la primera referencia del servicio de asistencia médica en el Puerto de Huelva por W. A. Mackay<sup>276</sup>, al reclamar los honorarios correspondientes por la atención a un obrero, concretamente a Salvador Forte<sup>277</sup>. También reseñamos que, por Real Orden del Ministerio de Fomento de 2 de octubre de 1895, se nombró director al ingeniero primero del Cuerpo de caminos, canales y puertos Joaquín Rodríguez Leal, que desempeñaba el mismo cargo en Almería, tomando posesión de su destino el día 28 del mismo mes “mediante entrega de su antecesor”<sup>278</sup>. Y finalmente, otra novedad del mismo año fue la creación de la plaza de secretario particular de la Vicepresidencia, que ocupó Domingo Moreno Antequera, dotada con 3.000 pesetas al año, lo que demostraba que estaba bastante considerada.



**Fotografía 4.14.- Acuerdo de elevar el sueldo al interventor Manuel Garrido Pérez, 1876 (A.P.H. Expedientes Personales, leg. 1604).**

Otro ejemplo que pone de manifiesto la escasez de capital en la entidad estos años se refiere a los reajustes que se produjeron a finales de 1895: el director informó que, con el ahorro producido por la renuncia del ayudante de la Dirección, Manuel Algora, que suponía 6.000 pesetas anuales, y con una nueva organización de la Secretaría de la Dirección facultativa los servicios quedarían mejor atendidos sin aumentar el presupuesto, y así se confirmaron unos cargos y otros se crearon en propiedad, mientras que algunos trabajadores se cesaron. Con la economía obtenida por el reajuste del departamento, se

<sup>276</sup> Cirujano inglés muy conocido por sus importantes publicaciones y por estar al frente del hospital de los ingleses.

<sup>277</sup> Sufrió rotura de una pierna, ascendiendo la factura a 1.500 pesetas. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-5-1895, libro 18.

<sup>278</sup> Luis M<sup>a</sup> Moliní cesó por Real Orden de 12 de julio de 1895. Pocos años después fue promovido a ingeniero jefe de primera clase del Cuerpo de caminos, canales y puertos con la categoría de jefe de Administración de tercera. *Gaceta de Madrid*, 4-7-1903.

creó una nueva plaza de oficial y tres de escribientes, de 2.500 pesetas y 1.500 pesetas, respectivamente, para atender los servicios de estadística, factoría y almacenes<sup>279</sup>. Hubo casos en los que se despidió a personas que ocupaban una plaza y, a continuación, se nombró a un nuevo trabajador en el mismo puesto, pero con sueldo menor. Así ocurrió con el puesto de guarda-almacén, que se redujo de 1.825 pesetas a 1.575 pesetas.

En cualquier caso, obviamente, estos acontecimientos tenían lugar por la ausencia de un convenio colectivo que regulase los puestos de trabajo en cada empresa y el sueldo que les correspondía y que, sistemáticamente, hubiese impedido tal arbitrariedad. Los primeros antecedentes de convenios colectivos se remontan a fines del siglo XVIII y en el Derecho, las primeras manifestaciones esporádicas se encuentran en los llamados “pactos colectivos de modalización de leyes reguladoras del trabajo” para especificar las condiciones de trabajos fijadas legalmente: justamente, en la Ley de Descanso Dominical de 1904, en la Jornada Mercantil de 1918, en 1919 en legislación sobre trabajo nocturno en la industria panadera y sobre jornada máxima de ocho horas, etc. Estas circunstancias, que prometían que la negociación colectiva iba a florecer, se alteraron con la Dictadura de Primo de Rivera, que dejó escaso margen a la negociación de trabajadores y empresarios, aunque el código de Trabajo de 1926 reconocía la validez de los pactos colectivos<sup>280</sup>.

Retomando el periplo cronológico, en 1895, Manuel Garrido Pérez, depositario pagador, cesó, nombrándose en su lugar a Manuel Íñiguez Hernández Pinzón y lo mismo ocurrió con el oficial y el escribiente de Secretaría. A renglón seguido se creó la plaza de inspector de Fiscalización y Recaudación, disfrutándola José Pérez Mazero<sup>281</sup>. En los últimos días del año también hubo nuevos despidos y nombramientos entre los administrativos de la Dirección facultativa y ya a primeros de 1896 se presencié gran cantidad de asignaciones de cargos y cambios de puestos. Consistió en una reorganización en aras de un mejor servicio, pero siempre ateniéndose al presupuesto que, como se deduce de la documentación, resultaba un tanto exiguo. En la sesión de 4 de febrero de 1896 hallamos información de una serie de nombramientos administrativos interesantes: José Anaya, jefe de Explotación del muelle de hierro, interinamente; José Torres Morgado, inspector jefe de la explotación del mismo muelle; Emilio Sánchez Hernández, oficial primero de Secretaría; y finalmente, Francisco de Paula García Ortiz, oficial de Secretaría con destino al negociado de Estadística. Poco después, en marzo del mismo año hubo un nuevo aumento de plantilla: un maquinista de locomotoras con el haber de 5 pesetas al día, un maquinista de grúas con 4,50 y algunos fogoneros habilitados<sup>282</sup>.

En otro orden de cosas, al ser necesarias algunas reformas para ampliar la casa oficina en mayo de 1897, que importaban 6.000 pesetas, el dueño decidió pagarlas si el Puerto suscribía un contrato de arrendamiento por cuatro años y aumentaba en 25 pesetas el importe de la renta al mes. Posteriormente, en sesión de 19 de julio, se tuvo noticias del alquiler, por cuatro años, de una nueva casa en la calle Monasterio, núm. 14 -actual calle

<sup>279</sup> Se propuso para la primera a Jaime Morales Vázquez y, para las restantes, a Fernando Ramos Mora, Manuel García Domínguez y Domingo Romero Morón.

<sup>280</sup> MONTROYA MELGAR, Alfredo: *Derecho del Trabajo*. Tecnos, Madrid, 1992, p. 159.

<sup>281</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 6,19 y 30-12-1895, libro 18.

<sup>282</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 3-10-1895, libro 18.

Vázquez López- para oficinas<sup>283</sup>.

A veces hubo gratificaciones, como premio a los servicios de los empleados, a pesar de la menguada economía; por ejemplo, Francisco Contreras, contraamaestre mecánico, recibió 1.000 pesetas en 1897 por este concepto mencionado. Ello demuestra que la empresa llevaba una política de incentivos a favor de los empleados que destacaban en su labor. En el caso de los trabajos referentes a la toma de datos en la barra, se deduce de lo analizado que eran bastante apreciados y bien remunerados por lo que significaban en el desarrollo del tráfico y de la navegabilidad del Puerto en estos años; por ello, se contaba con un personal cualificado y expresamente dedicado: dos delineantes, un escribiente y un auxiliar -todos con un sobresueldo de 5 pesetas por día de residencia fuera de su domicilio-. Poco después se unió el ingeniero auxiliar Justo Gonzalo Garrido al frente del servicio. Realmente, a pesar del control presupuestario, todos los departamentos estaban cubiertos y controlados con un personal al menos mínimo. Así, inmediatamente después de terminada la reparación del muelle de viajero de Palos, se nombró a un guarda para su conservación y vigilancia, José Gómez Cano, con el haber de 0,75 pesetas al día, que fue juramentado por el alcalde de Palos<sup>284</sup>.



Fotografía 4.15.- Antigua calle Monasterio (actual calle Vázquez López).

A finales de 1897 se produjo un gran reajuste de la plantilla, nuevamente, con multitud de ceses y nombramientos a varios niveles y no sólo en el personal de oficina. Destacó la designación, otra vez, de Manuel Garrido Pérez como depositario pagador, al dejar su puesto voluntariamente el anterior, y la dimisión del escribiente de la Dirección,

<sup>283</sup> Las fuentes consultadas, referentes al año 1911, informan que el 22 de junio de 1897 se produjo la firma del contrato de arrendamiento que se prorrogó hasta julio de 1911. Asimismo, el 20 de diciembre de 1898 en *El Libro de Actas* se recoge la noticia del acuerdo de instalación de luz eléctrica en la casa oficina.

<sup>284</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-8, 30-6 y 15-9-1897, libro 20 y RODRÍGUEZ LEAL, Joaquín: “Dragados en la barra...”, p. 322.



Luis Salcedo, por motivos de salud. De lo expuesto, creemos interesante comentar la poca estabilidad existente en los puestos de trabajo, ya que los empleados eran despedidos sin tener que mediar ningún motivo. Por otro lado, la plaza de depositario pagador, que debía ser muy atractiva en su desempeño por el sueldo anual, que sobresalía bastante de otros en el nivel de administrativo, tenía el inconveniente de la fianza y de la gran responsabilidad en el control del dinero, del que respondía la persona que estaba a su cargo, por lo que, a menudo, tras un tiempo de haberla ejercido, el profesional prefería abandonarla.

En cuanto a la duración de los contratos de trabajo se daba una dualidad, y así existían desde los primeros tiempos de la industrialización, contratos tanto de larga duración, totalmente abusivos, obligando incluso a prestar servicios al trabajador “hasta el fin de sus días”, como con una limitación de signo contrario, la ausencia de un derecho de estabilidad en el empleo -el Ordenamiento concedía a ambos contratantes, trabajador y empresario, idéntica facultad de resolver unilateralmente el contrato-. Como es natural, poco a poco, la extensión del proletariado unida a la caída del sistema gremial y al desarrollo de la producción industrial masiva, dio lugar a que los trabajadores adquirieran conciencia de su fuerza y de la necesidad de formas grupos para hacer valer sus derechos<sup>285</sup>.

Con respecto a un sistema de Seguridad Social, como hoy tenemos, que cubriese al trabajador en los casos de accidente o enfermedad, se debe comentar que no existía, lo que se percibe, claramente, en la serie de los *Libros de Actas*. Una muestra la tenemos cuando los empleados tenían que dejar sus puestos por motivo de salud. Se acaba de reseñar un caso unas líneas más arriba con el escribiente de la Dirección Luis Salcedo y otro corresponde a José Torres Morgado en 1899. Por supuesto, no les quedaba ningún subsidio. De todas formas, se trataba de personas que habían solicitado permisos durante meses e, incluso, años; permisos que se les habían concedido y normalmente con sueldo. Justamente, Manuel Delgado, en 1877, pidió relevo por su avanzada edad, lo que demuestra también que, además de no cubrirse las enfermedades con un seguro, tampoco había una edad límite de jubilación -sólo se cobraba mientras se trabajaba-; de ahí, que las personas trataban de extender su edad laboral lo más posible, pues después les era difícil la subsistencia. Ya en el capítulo siguiente, se estudiará con más detenimiento todas estas cuestiones y analizaremos su evolución.

Abundando en la referencia a la Seguridad Social, sistema jurídico destinado a proteger a ciertas colectividades de personas frente a algunos riesgos que provocan en ellas estados de necesidad, por defectos de rentas o excesos de gastos -no es más que un sistema de seguridad económica-, ponemos de manifiesto que las primeras técnicas de lucha contra los riesgos que provocan situaciones individuales de penuria económica son consecuencia de la solidaridad de los propios interesados. Se desarrolló así el ahorro individual voluntario, la previsión mutualista facultativa y los seguros a voluntad propia. Desde un principio, estos sistemas se mostraron insuficientes al no ser obligatorios, a la vez que por el escaso reparto de los riesgos y reducidos colectivos protegidos; en fin, debido a las graves consecuencias de las alzas inflacionistas sobre el ahorro individual y colectivo. Un gran adelanto en la socialización de las técnicas de previsión lo constituyó el sistema de asistencia pública concedida por los estados, generalizando las formas, de larga

---

<sup>285</sup> MONTTOYA MELGAR, Alfredo: *Op. cit.*, pp. 63-66.

tradición, de asistencia privada a indigentes y enfermos. Esta beneficencia, a pesar de todo, dispensó siempre prestaciones reducidas, fomentando en muchos casos la ociosidad y el fraude.

En realidad, la moderna Seguridad Social comenzó en la Alemania de Bismarck con el sistema del seguro social obligatorio, conformándose los seguros de enfermedad en 1883, accidentes de trabajo en 1884 y de vejez-invalidez en 1889. También en este caso, el intervencionismo reformista del Estado fue el motor de la gran innovación, abandonando la actitud poco comprometida propia del Estado liberal. Bismarck instituyó un régimen de seguros sociales que favorecía a los trabajadores de la industria, económicamente débiles. En concreto en España, la Seguridad Social tuvo unos momentos bastante significativos, entre los que destaca una primera etapa, filantrópica, determinada por iniciativas como la creación de Cajas de Retiros y de Socorros para enfermos e inválidos de trabajo por Real Decreto de 5 de diciembre de 1883 o de un Asilo para Inválidos del Trabajo por Real Decreto de 11 de enero de 1887. Pero la norma más característica del período resultó ser la Ley de Accidentes del Trabajo de 30 de enero de 1900, inspirada en la Ley francesa de 1899<sup>286</sup>.

A veces, el trabajador, por motivos de salud, normalmente, necesitaba unos días de licencia que solicitaba, los cuales se solían conceder, como ya se ha apuntado. Estos días o quincenas el Consejo estudiaba si se abonaban o no, y la respuesta era positiva la mayoría de las veces. Un caso lo representa Antonio Gutiérrez, contraamaestre del balizamiento, que pidió varios meses para la curación de un padecimiento de garganta, y que se discutió ampliamente en el Consejo sobre su abono. Aunque no sabemos la decisión tomada, ya que no viene recogida, el hecho de detenerse la Junta a tratarlo demuestra, de cualquier forma, que cabía la posibilidad de un largo permiso con sueldo por estar el trabajador aquejado de algún mal<sup>287</sup>. Por otra parte, también se dan casos de que el empleado se marchase de la empresa, voluntariamente, por encontrarse enfermo –la verdad es que no tenía otra salida-. Un ejemplo claro que se ha tratado líneas más arriba, y sobre el que insistimos, es el del escribiente Luis Salcedo. Como se irá referenciado en la exposición legislativa laboral en este capítulo, la situación de los trabajadores en Derecho era de enorme fragilidad, pudiéndose definir como lamentable.

Retomando la cuestión de la evolución de la plantilla, el 1 de enero de 1898 tomaron posesión de sus cargos nuevos escribientes de Dirección, un encargado de balizamiento, factores, un guarda y un telefonista nocturno. También a la draga *Huelva* se la dotó de personal: Manuel Domínguez Ladrero, patrón; Miguel Pérez Mora, piloto y Diego Reyes, segundo maquinista. Con la adquisición del nuevo tren de dragado fueron muchos los obreros y personas de distintas categorías profesionales que se necesitaron para trabajar en este destino. De ahí, que en estos años de ingente labor de extracción de arena de los fondos marinos, se procedió a numerosos nombramientos: patrones, contraamaestres, dragadores, maquinistas, fogoneros, marineros, grumetes, etc. Se trataba además, de destinos muy valorados porque, a veces, tenían que estar varios días sin salir de la embarcación y volver a Puerto –lo que redundaba en un mejor sueldo- y, a su vez, del producto de sus actividades la institución portuaria daría buena cuenta en un futuro. Así, poco después de ser nombrado el patrón de la draga mencionada se le elevó el sueldo de

<sup>286</sup> *Ibidem*, pp. 595 y ss.

<sup>287</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 15-6-1897, libro 20.

225 pesetas a 250 pesetas al mes<sup>288</sup>.

En otro orden de cosas, los primeros datos que se tienen sobre un taller en el Puerto se remontan a fines del siglo XIX, cuando la Junta acordó, en sesión 28 de octubre de 1897, el establecimiento de un taller para las reparaciones mecánicas del material propiedad de la Corporación. Meses después, el director participó que se estaba ocupando del tema<sup>289</sup>.

Y a finales de 1898, nuevamente, se reformó la composición del personal administrativo de la Junta, aprobada por la Dirección General de Obras Públicas, con un presupuesto de 20.000 pesetas: secretario, 6.000 pesetas; depositario pagador, 3.750 pesetas; oficial primero, 3.750 pesetas; oficial segundo, 2.250 pesetas; oficial tercero, 2.000 pesetas; escribiente, 1.250 pesetas y ordenanza portero, 1.000 pesetas<sup>290</sup>. Al año siguiente, en marzo de 1899, existen testimonios de que se sometió a la aprobación de la Superioridad la plantilla del personal facultativo y auxiliar, constando de director facultativo, dos auxiliares facultativos, dos delineantes, un contraamaestre mecánico, un oficial primero, un escribiente primero, uno segundo, uno tercero, un guarda almacén, un maquinista y un marinero de la lancha vapor y un ordenanza<sup>291</sup>. A veces, hubo cambios de destino en los trabajadores: los escribientes Fernando Ramos y Enrique de la Corte dejaron de figurar en la relación del personal facultativo, quedando afectos al servicio de dragado en concepto de sobrecargos de la draga *Huelva* y el remolcador *Odiel*, respectivamente. Resulta curioso como el personal administrativo, en ocasiones, pasaba a puestos del taller, pues hoy en día no suele ocurrir, sino más bien al contrario. Pensamos que son casos en que, como el analizado, suponían una mejora notoria en la retribución por lo valorado que estaba el servicio de dragado. Por otra parte, debemos también citar el interés de la Junta en revestir del carácter de guardas jurados al personal que prestaba servicio de vigilancia en los tinglados y zona del Puerto, lo cual se ha observado en varias ocasiones. Así, en julio de 1899, el presidente se dirigió al alcalde de Huelva para que se invistiera con tal rango a todas las personas que ocupaban los servicios de vigilancia en el Puerto. Estaba claro que se pretendía dar a este personal toda la relevancia necesaria para que fuera respetado por los usuarios de los muelles.

Otro punto destacado, una vez consolidada la entidad, consistió en la ayuda proporcionada a las familias de algunos trabajadores, que llevaban muchos años de servicio en sus destinos, tras su fallecimiento, dada la precariedad con la que quedaban las personas a su cargo, puesto que no existía el concepto de pensión o subsidio, que fue bastante posterior. Un caso es el del capataz del muelle del Dique, José Gómez García, extinto el 24 de enero de 1899, cuya familia recibió lo que se consideraba una “recompensa” de 730 pesetas para gastos de entierro y luto<sup>292</sup>. Anteriormente, a principios de 1898, también se vio la misma actitud con el oficial de la Secretaría, Joaquín M<sup>a</sup> Alonso

<sup>288</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 8-7-1898, libro 21.

<sup>289</sup> *Ibidem*.

<sup>290</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-11-1898, libro 21.

<sup>291</sup> Aparecen reflejados también en la sesión del Consejo los sueldos correspondientes. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 21-3-1899, libro 22.

<sup>292</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10-4-1899, libro 22.

que, tras 22 años de servicio, al morir recibió su familia un socorro de 1.250 pesetas. La legislación laboral de fines de siglo recogía esta problemática, exactamente la relativa a accidentes laborales, entendidos como tales las lesiones corporales que los operarios sufrieran con ocasión o a consecuencia del trabajo que ejecutaban por cuenta ajena. Concretamente, el proyecto de Ley de 30 de noviembre de 1899, la Ley de 30 de enero de 1900 y el Reglamento para la aplicación de la Ley anterior de 28 de julio de 1900. El patrono era responsable de los accidentes ocurridos a sus operarios en el ejercicio de su profesión y por motivo de ésta “a menos que el accidente sea debido a fuerza mayor extraña al trabajo en que se produzca el accidente”. Los obreros tenían derecho a una indemnización por lo que se consideraban accidentes. Finalmente, si éstos producían la muerte de un obrero, el patrono quedaba obligado a sufragar los gastos del sepelio, no excediendo de 100 pesetas, e indemnizar a la viuda y a los ascendientes o descendientes que refería la norma y en la forma y cuantía que ésta detallaba<sup>293</sup>. No obstante, la ley iba más allá en su modernización, aunque luego en la práctica no se cumpliera en mucho de los casos –hoy percatamos también muchos ejemplos en multitud de ámbitos– y así, ya en el proyecto de Ley de Accidentes se reseñaba, en el artículo 4º, que el patrono podría eximir su responsabilidad contratando con alguna sociedad o empresa privada un seguro contra accidentes para que ésta se encargara de las indemnizaciones recogidas por ley. Por ello, no se hizo esperar un Real Decreto que regulase las operaciones de seguro<sup>294</sup>.

Pese a todo, continuaban los reajustes de plantilla y en el segundo semestre de 1899 se presentó a la Junta una nueva proposición de cambio de personal administrativo y facultativo, con multitud de ceses y nombramientos. Destacaba la figura del nuevo depositario pagador, que pasó a desempeñarla Manuel Íñiguez Hernández Pinzón<sup>295</sup>, que ya había ejercido en este puesto anteriormente; y a principios de 1900, se dio cuenta del nuevo registro de personal que había de regir en este año<sup>296</sup>. Por todo ello, no parece que pueda discutirse que el Puerto de Huelva no acababa de consolidarse con respecto a su personal; de ahí que hubiera permanentes modificaciones de obreros y administrativos. No existía una planificación económica precisa, pues en el momento que se producía un recorte o una ampliación de capital, el personal se veía afectado, a merced de esas fluctuaciones de capital.

Ya para finalizar se dedican unas líneas a la teoría del Derecho, que sirven como balance y marco de todo lo estudiado en la entidad portuaria onubense. Sin duda, el contexto histórico en que apareció el Derecho del Trabajo, como se conoce actualmente, tuvo su origen en la sociedad industrial, con un desplazamiento del trabajo obligatorio y forzado por las relaciones laborales voluntarias, dependientes y por cuenta ajena, como un paso del mundo antiguo a la Edad Contemporánea, aunque entrando ya en ésta. Surgió un nuevo orden socioeconómico que acabó con la anterior estructura del Antiguo Régimen, abogando por relaciones basadas en la tecnología, la economía y una nueva estructura jurídica del trabajo humano. Por tanto, el Derecho del Trabajo vio la luz como “una respuesta al reto de la sociedad industrial, caracterizada tanto por la acumulación y

<sup>293</sup> *Gaceta de Madrid*, 5-12-1899, 31-1 y 30-12-1900.

<sup>294</sup> Real Decreto 27 de agosto de 1900. *Gaceta de Madrid*, 30-8-1900.

<sup>295</sup> El 18 de junio fue cesado y nombrado Manuel Garrido Pérez.

<sup>296</sup> La plantilla estaba dividida en Administrativo, Representación de la Junta, Intervención de la Aduana, Personal de Estadísticas, Recaudación administrativa en el muelle de hierro, Personal facultativo y Personal auxiliar. El total invertido en este personal era de 54.522,50 pesetas. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-1-1900, libro 23.

circulación de capitales y la estructuración de la vida económica en torno al eje producción-consumo, como por el aumento y concentración de los trabajadores en centros fabriles, la creciente división del trabajo y el nacimiento de la conciencia obrera”. Junto a todo ello, no se debe olvidar la gran trascendencia que tuvieron las nuevas ideologías que provenían de la Edad Moderna y que se inscribían en la filosofía liberal, empirista y utilitarista de la época<sup>297</sup>.

A principios del desarrollo industrial, el ambiente insalubre y la gran cantidad de horas de trabajo agotador hicieron que actuase la reacción humanitaria, que tanto peso tuvo en los inicios del Derecho del Trabajo, especialmente sobre las tareas de las mujeres y de los menores, como ya dijimos. Las acciones estatales en favor de la clase trabajadora con anterioridad a la Primera República quedaron sólo en propuestas o tentativas, aisladas y excepcionales. Durante el Bienio progresista, 1854-1856, aunque hubo una manifestación de legislación social protectora de los trabajadores, que coincidió con una fuerte reivindicación obrera -con tintes de gravedad en la huelga general de 1855 en Barcelona-, todo quedó en nada al final del período. Ciertamente, las primeras etapas del desarrollo industrial se caracterizaron por largas jornadas de trabajo, extremadas con iluminación a gas, que permitió la ocupación nocturna incluso de niños, y se extendían hasta 14 y 16 horas diarias. Esto explica que el Proyecto de Ley de Alonso Martínez de 1855, que limitaba la jornada de los jóvenes de doce a dieciocho años a diez horas, se considerara que pretendía una importante conquista social. Además, a las largas horas de trabajo se unía la escasez de seguridad e higiene, por lo que a los grandes riesgos de la mecanización había que sumar las exiguas medidas de prevención y previsión social. Estos grandes abusos aludidos se explican, según los estudiosos de la materia, por el poco equilibrio entre la oferta y la demanda, por lo que la gran cantidad de mano de obra propiciaba los bajos salarios<sup>298</sup>.

Si bien es verdad que la cuestión social no estuvo ausente en el Parlamento antes de 1873, la intervención del Estado en las relaciones laborales con una normativa protectora, considerada “una verdadera locura legislativa de nuestro tiempo”<sup>299</sup>, no se dio hasta la Primera República, con la regulación por ley del trabajo de los menores, llave que abrió la historia española de la legislación obrera<sup>300</sup>. Con todo, no se logró mucho en la época republicana, aunque se intentaran avances como los introducidos por la Ley Benot, que regulaba las labores de las mujeres y los niños. Siguieron trabajando niños menores de 10 años y los que tenían menos de 14 años, en lugar de tener jornadas de 6 horas como estaba legislado, la tenían de 12 horas. Las mujeres fueron bastante perjudicadas con esta regulación, puesto que en muchos casos los empresarios al considerar excesivas las mejoras las dejaron de contratar<sup>301</sup>.

Insistiendo en este tema, a pesar de que los Poderes públicos tomaron relativa

<sup>297</sup> MONTROYA MELGAR, Alfredo: *Op. cit.*, pp. 49 y ss.

<sup>298</sup> *Ibidem*, p. 64.

<sup>299</sup> RUIZ DE GRIJALBA, A.: *El contrato de trabajo ante la razón y el derecho*. Francisco Beltrán. Madrid, 1922, p. 23.

<sup>300</sup> Tradicionalmente, con la Ley de 24 de julio de 1873, sobre trabajo de menores, comenzó la historia del Derecho del Trabajo.

<sup>301</sup> PÉREZ LÓPEZ, Juan Manuel: “A la búsqueda de nuevas tecnologías para la explotación de las Minas de Río Tinto” En VV.AA.: *5.000 años de minería en Huelva*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Huelva, Huelva, 2002, p. 67.



legislación<sup>302</sup>.

<sup>302</sup> *Gaceta de Madrid*, 9-6-1894 y 5-12-1899.

y ss.

Por lo demás, a poco que se analice con detalle el funcionamiento interno de la Junta de Obras del Puerto de Huelva descubrimos que, desde sus inicios, se mostró bastante sensible con las necesidades y problemas de la ciudad, solidarizándose y apoyando cualquier propuesta encaminada a solucionar los problemas que le afectaran. En 1878, recién constituida la entidad, hay noticias de un escrito que el Ayuntamiento, la Junta Municipal y los mayores contribuyentes de la ciudad enviaron al ministro de Fomento, informándole de la calamidad por la que atravesaba la clase obrera, solicitando que autorizase a la Corporación para que comenzaran las obras del Puerto. La Junta contestó que era imposible que la Superioridad aprobara el proyecto completo en tan breve espacio de tiempo y propuso remitir con urgencia una parte de las obras “que más se presten al empleo de jornaleros”, ya que el Plan General de “Mejoras del río Odiel y del Puerto de Huelva” estaba incompleto. A pesar de desestimarse en el Ministerio la ratificación de la propuesta, el director siguió apreciando la necesidad de que, cuanto antes, se realizara la apertura de la Corta en el torno del Olivillo del río Odiel para adecuar el régimen del río y ayudar a la población, por lo que se elevó a la resolución del rey<sup>304</sup>.

En efecto, el papel que el Puerto ha tenido en la ciudad colaborando en la generación de empleo ha sido realmente importante, sobre todo en épocas de crisis económica. Las entidades públicas encargadas de resolver el problema del paro y las necesidades ciudadanas tenían claro el rol que jugaba el Puerto, tanto en los empleos temporales como fijos. En marzo de 1894, el Ministerio de la Gobernación firmó una circular interesando a las Cámaras sobre las causas y remedios para extinguir la crisis obrera por la que atravesaban algunas provincias andaluzas. La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva advirtió que las obras públicas nacionales y provinciales junto con las del Puerto que podrían promoverse, posiblemente proporcionarían el trabajo necesario a las clases obreras de la provincia<sup>305</sup>. El Puerto no se hizo esperar y en abril se dictó una resolución del Consejo por la que la institución ofreció, ante la nueva crisis obrera, los trabajos de ampliación del muelle de hierro o muelle Sur<sup>306</sup>. Pero no todo quedó aquí, pues las colaboraciones de la entidad portuaria se ampliaron también en estas fechas a otros ámbitos de actuación, como se desprende del hecho de que la Junta pusiera a disposición del alcalde una embarcación para la inspección sanitaria de los pequeños barcos que entraban en el Puerto<sup>307</sup>.

#### IV. EL PUERTO COMO ENCLAVE CULTURAL

La entidad portuaria onubense, a su vez, destacó en estos años por otro tipo de actividades, además de por las propias de un puerto, aunque estrechamente en relación. Ha resultado de gran ayuda para este apartado la bibliografía existente al respecto sobre puertos concretos o los puertos en general, algunas muy interesantes y completas<sup>308</sup>, pues

<sup>304</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-2 y 8-3-1878, libro 3.

<sup>305</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 29 de julio de 1894...*, p. 13, leg. 31.

<sup>306</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-4-1894, libro 17.

<sup>307</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-8-1899, libro 22.

<sup>308</sup> Sobre las relaciones entre los puertos y las ciudades puede servir de comparativa con Huelva la

se trata de una temática muy abordada en la actualidad y que está recibiendo la valoración que merece. En este sentido, los puertos han sido un gran apoyo para las ciudades, al mismo tiempo que un núcleo generador de riqueza, y así, las ciudades costeras han tenido un desarrollo especial, que tendremos ocasión de conocer a lo largo de la investigación.

Así las cosas, fueron muchos los eventos que se desarrollan en el entorno portuario, que la entidad apoyaba cediendo terrenos, capital, técnica, seguridad y experiencia. En efecto, las visitas reales, el Cuarto Centenario del Descubrimiento de América y la celebración de las fiestas patronales y oficiales de todo tipo tenían su centro en la institución que, además, poseía un entorno que se podía adaptar al desarrollo de cualquier actividad, por su fachada abierta al mar que refrescaba en verano, sus grandes espacios, las avenidas y toda una infraestructura que ponía a disposición del ciudadano.

## 1. Las visitas reales y el IV Centenario

Huelva, a fines del siglo XIX, no era una ciudad con muchos atractivos históricos-culturales, por la ausencia de monumentos, servicios, etc.; a pesar de ello, sus características más generales se encuentran en algunas guías del momento, donde se recoge su sencilla fisonomía urbana:

“La ciudad en sí misma es modesta, con casas bajas, muy blancas, con techumbres verdes y cerradas con pintorescas rejas. La entrada de la ciudad está en una garganta ó dos callejones que van a terminar en la ermita de San Sebastián [...]. Tiene en conjunto Huelva la figura de una concha, cuya parte más angosta está en la calle de San Sebastián y plaza de la Soledad; su mayor extensión de Norte á Sur desde la Merced hasta el barrio de San Francisco, y su mayor diámetro desde la ermita de San Sebastián hasta la de la Estrella [...]. Tiene 1,212 casas y dos parroquias [...] se ha construido un teatro, que aunque pequeño y de poca solidez es de regular figura. Hay dos casas de beneficencia [...]. Hay un establecimiento literario de creación particular con el nombre de academia Onubense [...]. También hay establecida una sociedad minera [...]”<sup>309</sup>.

En concreto en 1882, Braulio Santamaría<sup>310</sup> realiza una clara reseña de la Huelva de aquella época y de los adelantos producidos en los últimos años, prácticamente desde la llegada de la *Compañía de Río Tinto*. Exactamente, refleja la apertura al público de la línea férrea Sevilla-Huelva, el inicio de la de Huelva-Zafra, el establecimiento del servicio de viajeros en la industrial de Tharsis a Corrales, la construcción de carreteras, el progreso estrepitoso de la explotación de las minas de Río Tinto, la construcción avanzada del hotel Colón y, por último, la visita de Alfonso XII centrada, sobre todo, en el convento de La Rábida y las minas de Riotinto. El 28 de febrero de este mismo año, a través de un *Boletín oficial extraordinario*, conoció Huelva la próxima llegada de los reyes y de la infanta Eulalia; pero, posteriormente, se confirmó sólo la asistencia del monarca “por las dificultades y molestias que ofrece el viaje por mar, habiendo, como hay, temporal”. Las fuentes destacan la gran afluencia de forasteros ante la esperada visita y la colaboración de todas las entidades públicas en el engalanamiento de la ciudad. También el Puerto se adhirió a los actos, sobresaliendo la escalinata que su personal realizó “en poco más de 18 horas” en

---

obra de RIVA FERNÁNDEZ, Javier: *Op. cit.*

<sup>309</sup> VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio: *Guía del Antiguo Reino de Andalucía*. Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val, Madrid, 1888, p. 496 y MELLADO, Francisco de P.: *Guía del viajero*. Imprenta de Francisco de P. Mellado, Madrid, 1863, p. 321.

<sup>310</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. V-VI.

la plataforma del muelle de madera para permitir desembarcar con comodidad, a cualquier altura de marea; además, en el mismo lugar se levantó un gran arco revestido de follaje que despuntaba entre toda la decoración de la ciudad. El muelle se iluminó para la ocasión con varias farolas de gas de gran potencia<sup>311</sup>.

Desde el comienzo de su reinado, Alfonso XIII tenía en mente la visita al convento de La Rábida y a las minas de Riotinto; y a pesar de los inconvenientes para su hospedaje, el día 2 de marzo de 1882 embarcó en Sanlúcar de Barrameda rumbo a Huelva, pasando a bordo de la goleta *Ligera* la noche del día 3 en la bahía de la ciudad. Hubo un gran despliegue de actividades para dar una grata acogida al rey por las corporaciones de Huelva, así como por el personal de la Junta de Obras del Puerto y de Obras Públicas -decoración de edificios públicos, preparación del embarcadero del muelle de madera de Huelva, improvisación de otro en La Rábida y arreglo del camino de acceso al monasterio-. Finalmente, el día 3, a las 15.00 h, desembarcó la comitiva real en el muelle de La Rábida para visitar el monasterio, acordando el rey levantar un monumento a Colón en aquellos lugares. Posteriormente, y siguiendo con la visita, en la tarde, el monarca llegó al muelle de madera de Huelva, en la plataforma de la escalinata construida para la ocasión, y se dirigió por la Calzada y Placeta a visitar el centro de la ciudad y el muelle de la *Compañía de Río Tinto*, bastante decorados para la ocasión. De aquí partió a conocer las minas de Riotinto en tren -lujosamente engalanadas igual que la estación- y, a la vuelta, presenció con todo detalle el movimiento del mineral en el embarcadero.

Al no existir ningún edificio en la ciudad o en la provincia en condiciones de poder alojar al rey, se escogió la casa de Guillermo Sundheim, la mejor acondicionada en Huelva. La prensa la describía como “morada magnífica en la cual no es fácil echar de menos nada de cuanto puede desear el gusto más delicado en materia de comodidad y lujo”. Resulta muy significativo que en Huelva la mejor casa, mejor dicho, la única casa para una recepción de esta naturaleza, fuera la de un extranjero<sup>312</sup>. Tras la cena, la comitiva se dirigió al muelle donde embarcó en *la Ligera*; e interesa remarcar, según describe Braulio Santamaría en su obra<sup>313</sup>, la impresión que produjo la visita en Palacio. De tal modo, que las infantas llegaron a Huelva a bordo del vapor *Vulcano* el día 27 del mismo mes y acudieron a los lugares que unos días antes había recorrido el rey<sup>314</sup>.

Pocos años después, a fines ya del siglo XIX, habría de tener lugar en Huelva un magno acontecimiento, la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América, de enorme trascendencia no sólo en la ciudad<sup>315</sup>. Y a continuación, se tratará su desarrollo

<sup>311</sup> Enterada la Junta de la visita real, nombró inmediatamente una comisión que se encargara del decorado del muelle de la población. Por Real Orden de 13 de mayo de 1892 se le autorizó a la Junta a incluir en cuenta el gasto de 8.900 pesetas para tal menester. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 31-5 y 25-11-1893, libro 16.

<sup>312</sup> *La Provincia*, 2-3-1882.

<sup>313</sup> SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 168-186.

<sup>314</sup> La prensa onubense describió ampliamente la visita de la familia real en *La Provincia*, 28-2, 2, 4, 6 y 26-3-1882.

<sup>315</sup> Realmente, si bien no se puede negar que el suceso se convirtió en foco de atracción de la prensa nacional e internacional, la dimensión internacional del Centenario, en palabras de Bernabéu Albert, “cuya principal plasmación la podemos sintetizar en un <torneo honorífico> entre España, Italia y los Estados Unidos contrasta con la inestabilidad de ideas conmemorativas por parte de los gobernantes y el insuficiente eco en la sociedad española, salvo importantes y decisivas excepciones”. BERNABÉU ALBERT, Salvador: “El viaje Real por Andalucía durante el



en líneas generales y la contribución del Puerto a su organización. Las fuentes subrayan que, con objeto de decorar los muelles y vías del Puerto por donde habían de pasar SS. MM. durante los días que permanecieran en Huelva, la Junta presentó un presupuesto que comprendía la construcción de un templete o kiosco de madera sobre un entramado suplementario en prolongación de los del muelle de viajeros, con dos escalerillas de embarque para el servicio de los monarcas, la decoración de este kiosco con alfombras, cortinas, luces de gas y plantas, la del muelle de viajeros y caminos de acceso con escudos, gallardetes y banderas, la del muelle de hierro y el adorno del muelle de La Rábida.

La España del IV Centenario era, sin lugar a dudas, en opinión de Gozávez Escobar, una España que resurgía nueva y la conmemoración, el escaparate donde se mostraron todos los avances de la Restauración bajo la dirección de Cánovas<sup>316</sup>. El empuje decisivo de Huelva a finales del siglo XIX, a nivel económico, social y político, favoreció un brote de demandas culturales que, hasta entonces, no se habían conocido. Los nuevos grupos burgueses, mezcla de minorías locales, dirigentes de las compañías mineras extranjeras e inversionistas nacionales y extranjeros sintieron la necesidad de revestirse del alo que da la cultura para enaltecer aún más su prestigio económico y combatir la mediocridad provinciana. Y todos coincidieron en reivindicar el protagonismo de Huelva en el Descubrimiento de América, impensable en épocas anteriores, sobre todo con el ímpetu que se hizo en estos años.

Por lo demás, no se debe olvidar que con Huelva no se contó en las primeras medidas de la Comisión Central del IV Centenario y sí con otras ciudades no consideradas con tanto protagonismo: “Todo el mundo sabe que la sociedad <Onubense>, fundada en Huelva [...] pretende con justicia que el año de 1892 se conmemore allí de alguna manera, y era natural que se diera por resentida al saber que el Gobierno de Sagasta había concedido á Barcelona y á Granada 50.000 duros á cada una, para celebrar el cuarto centenario del descubrimiento de América y se había olvidado de Huelva”<sup>317</sup>. El tema caló entre la ciudadanía, despertando sus conciencias, de tal manera que hubo en 1890 una manifestación de protesta en el teatro Colón, a la que asistió, según informaba la prensa, el pueblo de Palos con banderas y sus autoridades a la cabeza, los obreros de los talleres de *Río Tinto* y *Zafra*, los estudiantes, el comercio de Huelva, las corporaciones y sociedades y, por supuesto, la gente del mar<sup>318</sup>. La presión tuvo su efecto y, por el apoyo de Cánovas del Castillo, Huelva y La Rábida llegaron a tomar parte en el certamen. Además, esta última se designó sede para el Congreso Americanista de 1892<sup>319</sup>.

En realidad, durante la etapa de gestión de la Comisión del Centenario, febrero de 1888 a enero de 1891, el organismo presidido por el duque de Veragua realizó una labor muy escasa, que dio lugar a críticas y demandas para que se aceleraran los actos españoles. Dos ideas predominaban en las peticiones: la primacía de la provincia de Huelva en el evento y la recuperación histórica de los que acompañaron a Colón, sobre todo los Pinzones. Por otra parte, Cesáreo Fernández Duro, marino e historiador, reivindicó el

---

otoño de 1892”. En *Actas de las V Jornadas de Andalucía América “Andalucía y América en el siglo XIX”*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1986, p. 3.

<sup>316</sup> Su objetivo fue el de afianzar el prestigio en el interior del país y en el contexto internacional de la monarquía española, que él mismo había instaurado, a prueba tras la muerte de Alfonso XII.

<sup>317</sup> *La Provincia*, 28-10-1890

<sup>318</sup> *La Provincia*, 4 y 6-10-1890.

<sup>319</sup> *La Provincia*, 10, 20 y 22-10- 1890.



convento de La Rábida como símbolo del IV Centenario<sup>320</sup>; también algunos periodistas distinguidos defendieron la candidatura de Huelva, pero sería Cánovas del Castillo el que señaló, en el preámbulo del Real Decreto de creación de la Junta Directiva del Centenario de 9 de enero de 1891<sup>321</sup>, que “es imposible desconocer que Huelva, con su inolvidable aunque modestísimo monasterio de Santa María de La Rábida y su vecina playa, más bien puerto de Palos de Moguer, donde Colón halló asilo, alientos, recursos y hombres que le acompañasen y secundasen, partiendo de allí mismo las primeras naves que directamente arribaron al Nuevo Mundo merece de parte del gobierno singular atención”<sup>322</sup>.

Sin duda, la Real Sociedad Colombina Onubense trabajó muy cerca de la primitiva Comisión Real que creó Sagasta en 1888 y del organismo que la sustituyó, la Junta Central del Centenario, nacida en 1891 a instancias de Cánovas para activar los proyectos que estaban relativamente detenidos hasta entonces. La trascendencia de Huelva en el suceso no fue clara, de tal manera que pronto se vio la necesidad de crear un órgano provincial que conectase las instituciones implicadas en la programación de actos del Centenario. Así surgió la Comisión ejecutiva de las fiestas del Centenario en Huelva<sup>323</sup>, en la que destacó la presencia de personajes que, a su vez, en estos años prestaron su servicio en el Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva: Emilio Cano y Cáceres y Adolfo Sundheim Lindeman por la Sociedad Colombina; Rafael López Hernández y Francisco de Paula García Ortiz por el Ayuntamiento; Guillermo Sundheim por el Gobierno; y Antonio García Ramos por la Diputación<sup>324</sup>.

Profundizando en el evento, hemos conocido que la Comisión se subdividió, creándose subcomisiones encargadas de distintos cometidos. Los puntos que se trataron de reforzar consistieron en la capacidad hotelera y la unificación de los presupuestos de las instituciones para solicitar de la Central una ampliación. También trabajó para obtener un abaratamiento de los transportes de pasajeros y mercancías –la *Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Alicante y Zaragoza* ofreció tarifas especiales, igual que la Compañía de gas en el alumbrado público-. Por otra parte, los comerciantes e industriales formaron una Junta del Comercio y la Industria para las fiestas, que tuvo su representación en la Comisión ejecutiva mencionada y su colaboración resultó de suma importancia.

En opinión de muchos autores, no cabe duda de que el arranque del acontecimiento se puede situar en el momento en que la Diputación Provincial propuso la erección de un monumento a Colón en La Rábida, acompañado de una campaña de adhesión que promovió a través de la prensa local y el propio Gobierno<sup>325</sup> –los poderes públicos tenían

<sup>320</sup> El estado ruinoso en que se encontraba el monasterio, necesitado urgentemente de obras de rehabilitación, y sus vicisitudes a mediados de los años cincuenta del siglo XIX se reflejan a la perfección en COLL, José: *Colón y La Rábida*. Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla, 2004.

<sup>321</sup> *Gaceta de Madrid*, 10-1-1891 y *La Provincia*, 12-1-1891. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 553.

<sup>322</sup> BERNABÉU ALBERT, Salvador: “Huelva y el IV Centenario del Descubrimiento de América”. En ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Los lugares colombinos y su entorno*. Fundación Ramón Areces, Madrid, 1992, p. 88.

<sup>323</sup> GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *La Huelva del IV Centenario*. Patronato Provincial de Huelva Quinto Centenario, Huelva, 1992, pp. 3 y ss.

<sup>324</sup> MERELO Y CASADEMUNT, J.: *Op. cit.*, pp. 185-191.

<sup>325</sup> *La Provincia*, 18-12-1884.

en mente, desde hacía algún tiempo, levantar el referido monumento<sup>326</sup>-. Una polémica en la prensa local dio el empuje final, activando la creación de la Sociedad Colombina, las primeras reformas en La Rábida y la idea de convertir el 3 de agosto en una fiesta popular. Las fuentes confirman la significativa acción de la Sociedad Colombina Onubense en los preparativos y en el desarrollo de los actos del IV Centenario. Su Junta Directiva estaba conformada por un presidente honorario, figura interesante e importante en la época, el Duque de Veragua. El 29 de mayo de 1891 se iniciaron los trabajos preparatorios para la columna conmemorativa y la restauración del monasterio, a cargo del arquitecto Ricardo Velázquez Bosco, ayudado por Francisco Hernández Rubio, que se inauguró el 12 de octubre de 1892<sup>327</sup>.

Ahora bien, el 3 de agosto de 1880, la Sociedad Colombina Onubense celebró por primera vez “de una manera modesta pero decorosa” el 388 aniversario del Descubrimiento del Nuevo Mundo y, a partir de aquí, se instauró una tradición que ha llevado a que cada año se hayan organizado unos actos festivos en la misma fecha<sup>328</sup>. El lugar elegido para su asamblea fundacional, el 21 de marzo de 1880, fue el salón de actos de la Diputación Provincial. Por unanimidad se acordó, textualmente, “la creación en Huelva de una Sociedad que tiene por objeto conmemorar el aniversario de la salida de Colón al descubrimiento del Nuevo Mundo. Que la misma se titulará Sociedad Colombina Onubense. Que celebrará una solemne función cívico religiosa el día tres de agosto de cada año [...]. Que se establecerían premios para recompensar composiciones poéticas, obras de arte, disertaciones históricas relativas al descubrimiento de América [...] que igualmente se crearán premios para estimular los estudios geográficos; y para recompensar acciones virtuosas y hechos humanitarios o heroicos en que hayan podido distinguirse los patrones y marineros. Que los actos y fiestas se celebren en el renombrado Santuario de La Rábida para lo cual solicitará de las autoridades locales y del Gobierno de Su Majestad la cooperación necesaria, a fin de dar a esta solemnidad el carácter de fiesta nacional”<sup>329</sup>. Los documentos consultados destacan su labor en la gestación de la conciencia americanista de los onubenses y no hay que olvidar su principal preocupación, la recuperación del casi arruinado monasterio de La Rábida<sup>330</sup>, que se convirtió en el centro de atención de los trabajos y símbolo del IV Centenario.

<sup>326</sup> “El proyecto de levantar un monumento a Colón es quizás el primer hito de nuestra actual conciencia hispanista y signo inequívoco y anunciador de un profundo cambio de las mentalidades en la Huelva que ve acercarse el final del ochocientos”. DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: *La construcción...*, pp. 92-93.

<sup>327</sup> GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *La Huelva...*, pp. 8-10 y *La Provincia*, 12-10-1892.

<sup>328</sup> MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: “La creación de la Sociedad...”, pp. 633-654 y *La Provincia*, 2-8-1888.

<sup>329</sup> Queremos destacar que en esta primera asamblea se constituyó la junta directiva inicial, de la que uno de los vocales fue Manuel Vázquez López. GÓMEZ, Domingo “Flery”: *La Rábida – Huelva- y La Colombina. Efemérides*. Imprenta Bernárdez, Huelva, 1958.

<sup>330</sup> Sobre la evolución de los trabajos en este edificio, véase SANTAMARÍA, Braulio: *Op. cit.*, pp. 191-345, DUCLOS BAUTISTA, Guillermo: “El monasterio de Santa María de La Rábida. Revisión histórica con motivo de la terminación de las obras de restauración del IV Centenario del Descubrimiento”. En ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Los lugares colombinos y su entorno*. Fundación Ramón Areces, Madrid, 1992, pp. 95-106, VENCE DE CAMPO DE MATO, L.: *Guía ilustrada del Monasterio de Santa María de La Rábida*, Madrid, 1929 y ORTEGA, Ángel, Fr.: *La Rábida. Historia documental crítica*, tomo IV. Imprenta y editorial de San Antonio, Sevilla, 1925-1926 (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1986).

Con motivo de la celebración de las primeras Fiestas Colombinas los obreros de los talleres de la *Compañía de Río Tinto* se ofrecieron para preparar una lápida de bronce que representara a Colón para una de las paredes del convento. También sobresalió el certamen literario y los premios a la virtud y al heroísmo. Por otra parte, León XIII, socio de honor de la Colombina, dispuso la entrega de una alhaja de oro con su busto sobre un gran topacio, rodeado de perlas, todo ello con gran cantidad de indulgencias para los concurrentes a los actos religiosos del 3 de agosto en el monasterio de La Rábida. Ese día la afluencia de viajeros a Huelva fue extraordinaria, sólo de Sevilla vino un tren especial con veinte coches “atestados” de personas. En la capilla del convento se celebró una solemne función, mientras la velada literaria tuvo lugar a las 20,30 h en el propio convento. Ya al día siguiente, se celebró un banquete oficial, también en La Rábida, que se convirtió en la sede de todos los actos prácticamente<sup>331</sup>.

Entre las demandas de la Sociedad Colombina estaba la de un embarcadero en las inmediaciones de La Rábida de cara a 1892 -en las fuentes se habla de dos: el muelle de La Reina construido por la Junta de Puerto para el Centenario, con proyecto de Francisco Terán y dirigido por Luis Moliní; y un segundo muelle que financió la Colombina para la visita del rey en 1882 que, aunque se pensaba derribar, finalmente se reformó y prolongó por Velásquez Bosco<sup>332</sup>-, la carretera de Palos a La Rábida, el acceso desde los muelles al monasterio, la erección de un vivero, la conversión en jardines de la antigua huerta y el embellecimiento de los terrenos cedidos en torno al convento y al monumento<sup>333</sup>.

Obviamente, la cuestión del alojamiento supuso una enorme preocupación para la preparación y buena marcha del evento colombino, de difícil solución por la ausencia de hospedajes de cierta categoría en la ciudad y en la provincia. Ya en 1883, con la inauguración del hotel Colón, en la prensa se trató el tema, calificándose la estancia en la mayor parte de las fondas de “sencillamente penosa”<sup>334</sup>. Se manejaban cifras de visitantes un tanto exageradas, aunque sí es cierto que se esperaba una gran afluencia de público no sólo por las fiestas, sino, además, por el Congreso de Americanistas, la venida de la Corte y la temporada de baños. Por ello, el Ayuntamiento desarrolló una importante campaña que, en colaboración con los vecinos, se destinó a la confección de unas estadísticas que reflejaran el número posible de plazas que Huelva presentaba en hoteles y fondas y, también, en casas particulares<sup>335</sup>. Pero, sin lugar a dudas, el edificio más significativo en la ciudad para el hospedaje fue el hotel Colón, que incluso se mejoró ampliamente a consecuencia de la celebración que se preparaba –reorganización de jardines, construcción de un nuevo comedor para más de mil personas, destacado sistema de luces y enorme despliegue ornamental-<sup>336</sup>.

<sup>331</sup> En la sesión del 11 de marzo de 1883 de la Colombina se designó una nueva junta directiva, de la que se nombró presidente a Manuel Vázquez López, vicepresidente a Guillermo Sundheim y uno de los secretarios a Francisco Hernández Quintero. Como observamos, personas todas muy vinculadas al puerto. GÓMEZ, Domingo “Fleury”. La Rábida –Huelva-...

<sup>332</sup> ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Op. cit.*, p. 138.

<sup>333</sup> El progreso de las obras en La Rábida se recoge en un artículo de J. Marchena Colombo en *La Provincia*, 10-6-1891. Asimismo, sobre la evolución de las obras en general y la organización de los actos, véase *La Provincia*, 12-4, 16 y 24-11-1891 y 6-2, 10-6 y 25-7-1892.

<sup>334</sup> *La Provincia*, 28-6-1883.

<sup>335</sup> *La Provincia*, 24-11-1891.

<sup>336</sup> *La Provincia*, 18-7-1892.

El hotel Colón<sup>337</sup>, inaugurado el 26 de junio de 1883 según proyecto de José Pérez de Santamaría, no nació ligado a la conmemoración del IV Centenario, sino para cubrir una necesidad hotelera en Huelva a raíz del avance económico y social propiciado por los ingleses<sup>338</sup>. La nueva población demandaba un hospedaje acorde con el nivel económico alcanzado por una capa poderosa de la sociedad onubense. El día de la inauguración, “los comensales confesaban que á pesar de haber oído hablar con gran encomio del hotel no se figuraban que reuniera tanta suntuosidad, tanto lujo y tantas comodidades”. Pero no se puede negar su vinculación a las celebraciones americanistas desde el principio, claro ejemplo fueron las veladas literarias y artísticas organizadas anualmente por la Colombina y, en general, ocupó un lugar emblemático para el desarrollo de los actos de 1892<sup>339</sup>.



Fotografía 4.17.- Hotel Colón (Fototipia de Hauser y Menet, 1892).

En realidad, en la sesión celebrada por el Ayuntamiento de Huelva el 5 de agosto de 1891 se decidieron cuales iban a ser los objetivos a cumplir para la organización mundial del acontecimiento: el Centenario de Colón, la Exposición Regional<sup>340</sup> y el Congreso de Americanistas. También formarían parte del evento, aunque en un segundo plano, la construcción de edificios públicos y la apertura y ensanche de calles y plazas<sup>341</sup>.

<sup>337</sup> El Puerto de Huelva, institución muy vinculada a Huelva y crucial para su desarrollo, también tuvo su relación con el acondicionamiento del hotel Colón, y así, en las fuentes consultadas aparece una petición de Guillermo Sundheim a la Junta para que se le permitiera establecer una cañería de hierro fundido, a través de la explanada de la Aduana, para surtir de agua potable al hotel. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-6-1883, libro 7.

<sup>338</sup> En el diario *La Provincia* de 26-3-1882 se recoge una detallada descripción del proyecto del hotel.

<sup>339</sup> *La Provincia*, 28-6-1883.

<sup>340</sup> En 1886, a iniciativa de Guillermo Sundheim, se proyectó la organización de una exposición de productos extremeños y onubenses, coincidiendo con la inauguración del ferrocarril Zafra-Huelva -que se llevó a efecto en 1889-, pero no llegó a realizarse. La idea se retomó con motivo de la celebración del IV Centenario, pero a pesar del amplio respaldo social y el gran despliegue de información por la prensa, los problemas económicos y la falta de apoyo institucional impidieron el desarrollo nuevamente del evento, que se pospuso hasta su realización definitiva en 1903.

<sup>341</sup> Así se recoge en la prensa: “Una prueba del progreso y adelanto de nuestro pueblo es el número de obras que, unas terminándose y otras en sus comienzos, se están construyendo para el próximo verano”. *La Provincia*, 16-5-1892. Véase además A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt.

Además de las nuevas edificaciones que se levantaron en la ciudad, a Huelva se le sometió a una intensa campaña de adecentamiento en calles, plazas, edificios públicos y particulares, que refleja la importante acogida de la espectacular celebración<sup>342</sup>. También hay que destacar las obras de adecuación del Puerto, entre las que se distinguieron los trabajos de limpieza y dragado y la ampliación del muelle de Viajeros. Uno de los aspectos más vistosos del engalanamiento de la ciudad en la época lo constituyó la iluminación y escenografía desarrolladas, necesario, según Díaz Zamorano, para una población que quería dar a conocer al mundo su modernidad.

En definitiva, las obras que se llevaron a cabo en Huelva capital y los Lugares Colomberos a raíz del IV Centenario resultaron de dos tipos: de infraestructura y de ornato, y sólo las primeras perduraron, afectando al entramado urbano. Aunque hasta el verano de 1891 no se comenzaron a ejecutar, ya desde años antes se planteaban proyectos, nunca realizados, con el objeto de preparar Huelva para el gran evento. En este grupo destacó el “Estudio sobre las mejoras de Huelva y el Centenario de Colón”, presentado en el diario *La Provincia* a lo largo del mes de diciembre de 1884<sup>343</sup>, en el que se describía, con gran idealismo, la construcción de varios edificios: una biblioteca pública, con un salón anexo en forma de anfiteatro para conferencias, varios museos -de mineralogía, historia natural, industrial y de bellas artes- y un observatorio astronómico y meteorológico junto a un jardín botánico. Dentro de estos mismos planes estaba también el levantar un bulevar, acompañado de manzanas de casas particulares, terminado en una gran plaza, que partiera de las líneas de Sevilla y Riotinto y terminara cerca de la orilla del río, frente a La Rábida.

Es bien patente que el primer acto celebrado por la Sociedad Colombina, para conmemorar la salida de las carabelas, se convirtió en el acontecimiento inicial del Centenario. Sobresalió en la tarde del 31 de julio de 1892 la entrada en Huelva, procedente de Cádiz, de la nao *Santa María*, escoltada por una escuadrilla de buques españoles y extranjeros, aunque el momento de mayor esplendor fue la fiesta naval del 3 de agosto<sup>344</sup>. A las cinco de la madrugada se celebró una ceremonia de homenaje a Colón y a los marineros de las tres carabelas conmovedora, según las fuentes, con la reproducción de la Santa María de fondo, realizada en el arsenal de la Carraca bajo la dirección del ingeniero de Riotinto Leopoldo P. Wilke. Pero, quizás, lo más espectacular y admirado fue la iluminación extraordinaria del paseo del Muelle, la ría y buena parte de las instalaciones portuarias. Exactamente, el muelle de Río Tinto contaba con 25.000 lámparas distribuidas entre sus tres pisos, mientras en los muelles de madera e hierro de la Junta se instalaron farolillo de colores, reforzados con grandes mástiles repletos de iluminaria. Sobre el muelle de Tharsis, en la otra orilla, los trenes circulaban también alumbrados y, al final de aquél, se colocó un cenador de estilo árabe repleto de luces de gas. En resumen, los barcos y las calles cercanas al Puerto se convirtieron en un dispendio de luz; en tal medida, que, quizás por la novedad en la época, resultó de lo más espectacular en el Centenario<sup>345</sup>.

1015.

<sup>342</sup> *La Provincia*, 10-6 y 12-7-1892.

<sup>343</sup> *La Provincia*, 10 al 24-12-1884.

<sup>344</sup> También se destacó en la prensa la velada literaria y artística a la que asistió, ese mismo día, el gran poeta José Zorrilla.

<sup>345</sup> GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *La Huelva...*, pp. 26 y ss.



El segundo gran acto tuvo lugar en octubre y destacó la presencia real, mientras que Cánovas se adelantó a la llegada de la Corte para inspeccionar la marcha de las obras en La Rábida e inaugurar el IX Congreso de Americanistas, que tuvo lugar entre los días 7 y 11 de octubre<sup>346</sup>. El 10 de octubre salieron los reyes de Cádiz a bordo del *Conde de Venadito*, desplazándose el yate real hacia Huelva<sup>347</sup>. Ya el 11 por la mañana desembarcó doña María Cristina, que se dirigió a la iglesia de la Concepción y a la 13.00 h tuvo lugar la recepción oficial en la Diputación Provincial. La llegada de personalidades, congresistas y visitantes provocó dificultades de alojamiento en la capital onubense. La cuestión del transporte se solucionó, en gran medida, por el funcionamiento de trenes especiales, como el Centenario-Exprés. El día 12 zarpó de nuevo el *Conde Venadito* rumbo a La Rábida, anclando en el muelle de la Reina y sus majestades se dirigieron al monasterio acompañados por el alcalde de Palos; luego visitaron Palos y Moguer y el día 13 por la mañana marcharon a Sevilla, dando por concluido los actos oficiales del Centenario en Huelva.



**Fotografía 4.18.- Portada del Programa del Congreso Internacional de Americanistas (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1041).**

La clausura del Congreso contó con la asistencia de la reina regente, presenciando una procesión en la que se hizo un recorrido por la riqueza y costumbres onubenses. Pero el acto más solemne se correspondió con la inauguración, el 12 de octubre, del monumento al Descubrimiento de América en la explanada contigua al convento de La

<sup>346</sup> Se leyeron 32 ponencias, de las cuales 12 versaron sobre Colón, convirtiéndose en el auténtico protagonista del suceso. Archivo del Monasterio de Santa María de La Rábida. *Actas de la Sociedad Colombina Onubense*, 1892. Citado en MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: “La creación de la Sociedad...”, p. 639.

<sup>347</sup> La conmemoración del 12 de octubre fue presidida por el rey Alfonso XIII y la reina regente María Cristina de Austria. El viaje de la Familia Real a Andalucía se decidió ya a finales de 1891.

Rábida. A continuación, María Cristina firmó los siguientes decretos: el proyecto de ley que declaraba el aniversario del Descubrimiento fiesta nacional, la autorización de residencia en el convento de La Rábida a favor de la Orden de San Francisco, la concesión del Toisón de Oro al duque de Veragua, el tratamiento de excelencia a las ciudades extremeñas en las que nacieron Hernán Cortés, Núñez de Balboa y Francisco Pizarro, una recompensa al arquitecto restaurador Ricardo Velázquez y al ingeniero Moliní y, por último, cinco indultos de penas de muerte. Terminados los actos, la familia real se trasladó a Sevilla, y desde allí hasta Madrid el 4 de noviembre<sup>348</sup>.

Como se desprende de lo narrado, paralelamente a la visita real tuvo lugar el Congreso de Americanistas –su celebración en España fue una decisión tomada en el Congreso Internacional previo celebrado en París–; la presidencia de honor correspondió a doña María Cristina y su comisión a Cánovas del Castillo. Por su parte, la dirección la asumió Antonio María Fabié, el secretario fue Justo Zaragoza y formaron parte del Comité organizador casi todos los representantes diplomáticos hispanoamericanos en España. En la primera reunión del Comité se corroboró la celebración en Huelva, inaugurándose las sesiones en el monasterio, que se convirtió así en protagonista de excepción, por lo que los trabajos de su restauración se iniciaron con celeridad.

A modo de balance, hay que destacar que el eco de la celebración colombina tuvo un alcance nacional e internacional durante todo su desarrollo, inimaginable si se es justo. A todo ello ayudó la presencia de la familia real, el gobierno y gran cantidad de personalidades de España y el extranjero, la celebración del Congreso Internacional de Americanistas y un preparado programa de actos entre agosto y octubre de 1892. Ahora bien, del conjunto de actividades de 1892 cabe distinguir los festejos institucionales y populares que culminaron con la presencia de los reyes y el Gobierno el 12 de octubre en La Rábida y la celebración del Congreso Internacional de Americanistas en el hotel Colón. Por otra parte, las obras de infraestructura se centraron prácticamente en Palos, con la restauración del monasterio<sup>349</sup> y la hospedería de La Rábida, la erección del monumento a Colón y la construcción de un muelle en el río Tinto que diera acceso al monasterio, además del camino de Palos a La Rábida. En Huelva hubo menos medidas, aunque sí se recoge en los documentos consultados la limpieza del Puerto y el adecentamiento de la ciudad, con adornos en sus calles de toponimias americanistas.

No conviene olvidar que la fiebre americanista onubense a finales del siglo XIX es propia de una España finisecular que va encontrado de nuevo su equilibrio, reflejado en el

<sup>348</sup> BERNABEU ALBERT, Salvador: “Huelva y el IV...”, pp. 90-94. Todos los actos relacionados con la celebración del IV Centenario se pueden seguir detalladamente a través del diario *La Provincia*, agosto-octubre, 1892. Véase también A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1041, donde se halla el programa oficial de las fiestas y crónicas al respecto, junto con otros curiosos documentos como el menú del banquete del Congreso o la invitación al baile del Círculo.

<sup>349</sup> El convento de La Rábida, tras ser abandonado por los franciscanos en 1835, sufrió gravísimos deterioros, ordenándose incluso su derribo, pero en 1854 se declaró monumento nacional y en su reconstrucción se centró la mayor atención en el IV Centenario –se intentó devolver a su estado original, cuando fue escenario de los hechos colombinos–. Al aproximarse las fechas señaladas se encargó su restauración al mencionado arquitecto Ricardo Velázquez, siguiendo patrones mudéjares, quien también levantó el monumento al Descubrimiento, inaugurado por Alfonso XIII y la reina regente. Tras las fiestas, los franciscanos volvieron a ocupar el edificio, que pasó, junto con el obelisco, a depender del Ministerio de Fomento por Real Decreto de 27 de junio de 1893.

prestigio de la monarquía, el auge económico o el fin del aislamiento internacional; y la celebración del Descubrimiento de América sirvió de escaparate y propaganda a estas buenas circunstancias que atravesaba la nación. A juicio de Díaz Zamorano<sup>350</sup>, el gran auge que se alcanzó en la ciudad a nivel político, económico y social permitió que la emergente burguesía onubense pusiera en marcha una significativa labor cultural “como necesaria y eficaz fórmula con la que proclamar y afianzar su recién estrenado protagonismo social”. Según la autora, hay un trasfondo socioeconómico, mental y cultural tras la enérgica sociedad onubense de aquellos años, en su exaltados y patrióticos comportamientos, hábilmente dirigida por una poderosa burguesía que buscaba dar a conocer sus logros. Los fastos conmemorativos supusieron un acicate para esta clase social que veía con buenos ojos la ocasión, pues le iba a permitir hacer propaganda de su liderazgo, prestigio y poder.



Fotografía 4.19.- Celebraciones del IV Centenario en la ría de Huelva (*La Ilustración Española y Americana*).

En concreto, la línea básica que definió la política cultural de estos años consistió en la reivindicación legítima del papel fundamental desempeñado por Huelva en el Descubrimiento y una fuerte corriente de sensibilización americanista, en general, imprimió a todo el país. Huelva se adhirió a la efemérides con tres proyectos que se hicieron realidad: la construcción de un monumento a Colón, la fundación de la Sociedad Colombina Onubense y la celebración del IV Centenario. Y para terminar, diremos que la dedicación de la Junta de Obras en las fiestas del IV Centenario fue destacada. Los consejeros reconocían que los fondos que administraban no se podían aplicar a otro objeto que aquel para el que se crearon, pero “teniendo en cuenta la importancia y trascendencia del suceso que en los próximos meses de agosto, septiembre y octubre se trata de conmemorar, cree la Corporación que debe contribuir por su parte a la brillantez de los festejos, con tanto mayor motivo, cuanto que siendo, según está acordado el viaje de S. M. por mar, su residencia a bordo de un buque de guerra, anclado en el puerto y sus viajes por la ría al monasterio de Santa María de La Rábida, claro es, que en el puerto y dentro de los terrenos de la Junta han de ser los sitios más frecuentados por S. M. y los que deben prepararse decorosamente para hacerle el debido recibimiento, por lo cual eleva esta propuesta [...]”<sup>351</sup>. Sin duda, el Puerto se convirtió en el escenario de llegada y

<sup>350</sup> DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: *La construcción...*, pp. 92-96.

<sup>351</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 24-6-1892, libro

partida de los monarcas y demás personajes preponderantes que acudieron a la ciudad. El muelle de Viajeros se amplió para la ocasión y se puede tachar de admirable el esmero y la dedicación de la institución en el decoro del entorno portuario<sup>352</sup>; la iluminación de su zona de servicio fue espléndida, como detalló la prensa los días de inauguración de los festejos; e, incluso, el propio vicepresidente, Manuel Vázquez López cursó invitaciones para concurrir al muelle de hierro con objeto de presenciar desde ese punto la iluminación de la ría:

“El golpe de vista que presentaba el muelle era verdaderamente fantástico, causando gran admiración [...]. La iluminación del muelle, de las Obras del puerto, la de los baños, buque inglés Mirron y algunas otras embarcaciones, juntamente con los potentes focos de luz eléctrica de algunos de nuestros buques de guerra, daban a la ría un aspecto de verdadera sorpresa[...].

La calle Odiel estaba iluminada por arcos de luces de gas, que la seguían a lo largo, y en los postes de donde aquellos partían, había colocados escudos, banderolas y gallardetes alegóricos. En los muelles de madera y de hierro de las Obras del puerto y en los paseos inmediatos la iluminación de infinito número de farolitos de vidrio de colores formando caprichosos dibujos de un gusto admirable. Toda la iluminación de obras del puerto que era muy extensa se hallaba así formada y era de un efecto sorprendente [...]”<sup>353</sup>.

## 2. El ocio y la cultura

En cantidad de ocasiones, los puertos presentan en la evolución de sus actividades externalidades, muchas de ellas positivas, es decir, ocasionan bienes que inciden en personas que no intervienen directamente en sus operaciones. Es el caso que nos ocupa del aumento de espacio de ocio para los habitantes de las ciudades donde se afincan los puertos, ya sean parques, centros de atracciones o congresos, etc<sup>354</sup>. En esta línea, se puede asegurar que la zona portuaria, a lo largo de su historia, ha sido lugar de expansión de la ciudadanía onubense y de celebraciones de actividades y sucesos destacados en Huelva; ya en 1891, en el Archivo del Puerto de Huelva las fuentes nos testimonian el desarrollo de las Fiestas colombinas en la zona portuaria: Francisco Rufete solicitó establecer un puesto provisional durante los tres días de festejos en el muelle de la ciudad para vender juguetes<sup>355</sup>. Una vez celebrados los fastos del IV Centenario, los comerciantes se siguieron dirigiendo a la institución portuaria para ubicar sus instalaciones lúdicas durante las mencionadas conmemoraciones colombinas, y la institución respondía con las mayores facilidades, lo que deja claro su apoyo a estos eventos de la ciudad. Concretamente en 1893, la Junta concedió terrenos para puestos públicos durante los cuatro días de velada, del 2 al 5 de agosto, sin impuesto alguno<sup>356</sup>. Por otra parte, también su contribución a la puesta en marcha de los actos de la patrona se hizo patente en las *Actas* de la Junta correspondientes a 1894<sup>357</sup>: a petición del alcalde, la Vicepresidencia

15.

<sup>352</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 26-1 y 20-5-1892, libro 15.

<sup>353</sup> *La Provincia*, 3 y 4-8-1892.

<sup>354</sup> DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.): *Op. cit.*, p.37.

<sup>355</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-7-1891, libro 14.

<sup>356</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 19-8-1893, libro 16.

<sup>357</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 21-8-1894, libro



dispuso que se facilitase lo necesario para adornar parte de las vías en la velada de la Virgen de La Cinta. También en 1895, la Junta entregó material de su propiedad al Ayuntamiento para celebrar las fiestas patronales; y en 1899, la Alcaldía recibió pedestales y gallardetes de la entidad, a la vez que se autorizó a que en el paseo del muelle se instalaran “aparatos para los festejos”.

Con respecto a la celebración de las Fiestas colombinas, se conoce que comenzaron a desarrollarse a partir de la constitución de la Sociedad Colombina Onubense y ese mismo año, 1880, en agosto, hubo un pequeño programa de actos que tuvo su centro en la capilla del convento franciscano de La Rábida. El recinto ferial se situó en un principio en los paseos y Jardines del muelle, pero por insuficiencia de espacio se trasladó, posteriormente, a la explanada del muelle de Levante. No obstante, esta ubicación igualmente presentaba carencias por la gran cantidad de gentío que acudía a la celebración, de ahí que se construyera el llamado recinto ferial, al comienzo de la avenida Francisco Montenegro<sup>358</sup>.



**Fotografía 4.20.- Muelle de Viajeros hacia 1900, protagonista indiscutible de los desplazamientos a través de la ría (Postal Purger and Co. München).**

Además del uso y disfrute de la zona de servicio para agasajar a la patrona y conmemorar la partida de Colón, los terrenos del Puerto resultaban atractivos en general para la población onubense, sobre todo en verano, que paseaba, se bañaba o practicaba deportes acuáticos en su recinto, que tenía el reclamo de estar muy cerca del centro de la ciudad<sup>359</sup>. En relación a las conexiones de la ciudad con el Puerto para momentos de ocio, la Vicepresidencia, con el fin de facilitar el acceso y embellecer la avenida que conducía a

17.

<sup>358</sup> FLERY: “Las fiestas colombinas en tiempos contemporáneos”. *Odiel*, 14-7-1976 y DÍAZ HIERRO, Diego: “Las llamadas fiestas colombinas”. *Odiel*, 1960. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpts. 1072 y 1238.

<sup>359</sup> MARTÍ RUIZ, Jordi y MOJARRO BAYO, Ana María: “La proyección turística del Puerto: Punta Umbría en el origen”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 176-177.



los muelles, convertida en lugar de recreo y esparcimiento, trasladó la caseta de consumo, situada a la entrada de los muelles, porque entorpecía el movimiento, a la vez que era depósito de objetos y mercancías, lo que resultaba contrario a una buena imagen y, por supuesto, a la higiene pública. Todos los vocales coincidían en el tema y la documentación consultada lo confirma<sup>360</sup>.

Ya en 1868 se tiene noticia de un acuerdo del Ayuntamiento para establecer durante la temporada de baños cuatro faroles en el muelle de la capital<sup>361</sup>. Otra fecha destacada es 1900, en la que Carlos Domínguez Morales pidió permiso a la Junta para colocar “sillas, pabellones y aparatos en el paseo del muelle y terraplén antiguo durante la época del verano”<sup>362</sup>. Huelva desde antaño fue valorada por su clima y la prensa en determinadas ocasiones hizo alarde de las inmejorables condiciones que tenía la ciudad en verano e, incluso, en invierno. Con motivo de la inauguración del hotel Colón, el diario *La Provincia* expresaba su confianza en que esta construcción ayudara al desarrollo de esta zona que “[...] como estación de verano y balneario, ninguna población del Mediodía de España tiene temperatura más fresca que Huelva, y la playa de la Torre Umbría no tiene rival en Europa. Como estación de invierno está llamada Huelva a producir muchas ventajas para España. Ningún clima en Europa es comparable á la temperatura de la costa del Atlántico en el grado de latitud en que está situada Huelva”. El periódico insistía en que, dada estas características climáticas, sólo faltaba un local con condiciones suficientes para albergar a “[...] todo aquel que por su recreo ó salud tiene que abandonar su casa [...]”<sup>363</sup>.

En septiembre de 1883, el mismo diario hizo un balance de la animación en verano que tuvo Huelva, a la que contribuyeron, sin duda, los avances en la ciudad, el nuevo hotel Colón<sup>364</sup> y las actividades de la Sociedad Colombina a principios de agosto, que cada año cobraban más esplendor. A juicio de la prensa, esto era enormemente positivo y se confirmaba, pues en el hotel Colón se reunía “una escogida sociedad que otros años atraviesa los Pirineos buscando en Francia, Suiza ó Alemania las comodidades que no encuentra en las fondas de España”<sup>365</sup>. En invierno también se reflejaba que muchas familias de “buena sociedad extranjera” se disponían a fijar su residencia en Huelva. A su vez, hay autores que, en sus descripciones geográficas sobre la ciudad de Huelva, testimonian la importancia de los baños flotante, a los que concurrían durante el verano muchos forasteros<sup>366</sup>. En el trasfondo, naturalmente, está el clima y las playas siempre:

“Este año Huelva ha sido más favorecida que nunca por los bañistas; no era de extrañar que así sucediese con las grandes mejoras hechas en la capital y las muchas que están en camino de ejecución. ¡La vida atrae a la vida! Los baños de la bahía que se duplicaron el año pasado no pueden dar abasto á la gente este año, y eso que muchas familias se van á bañar á la incomparable playa de Torre Umbría [...]”<sup>367</sup>.

<sup>360</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-5-1893, libro 16.

<sup>361</sup> A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 147.

<sup>362</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-5-1900, libro 23.

<sup>363</sup> *La Provincia*, 28-6-1883.

<sup>364</sup> Dos veces por semana había baile en el “soberbio salón” del hotel, congregándose “cuanto de más elegante y distinguido encierra hoy esta ciudad”.

<sup>365</sup> *La Provincia*, 6-8-1884.

<sup>366</sup> RODRÍGUEZ, Emilio José: *Op. cit.*

<sup>367</sup> *La Provincia*, 4-9-1883.

De tal modo había animación que, en el verano de 1884, el programa de actos se amplió, destacando no sólo las Fiestas colombinas, sino también la velada de La Cinta. Asimismo, la sociedad Hotel Colón, con gran número de peticiones de habitaciones para la temporada de baños, preparó grandes bailes en su salón y conciertos en sus parques y jardines. Además, la misma sociedad organizaba expediciones a las minas de Riotinto, a La Rábida, y a “diversas posesiones de nuestra fértil campiña”; el Teatro de verano contrató una de las primeras compañías de zarzuela, dada la gran acogida del año anterior y el Circulo Mercantil organizó bailes en sus salones. Por otra parte, la Sociedad Económica de Amigos del País, que contaba con baños en el río Odiel, realizó mejoras:

“A más de reformar las pontonas y de mejorar el mobiliario, se ocupa de suprimir el molesto Bombo, lancha donde se hacía la conducción á los baños; para ello piensa obtener autorización para colocarlos en las inmediaciones ó costado del recién construido muelle de hierro del Puerto. Esta mejora será por todos muy agradecida y en particular por el sexo débil. Con ella se evitará algunas insolaciones y en los baños podrá emplearse menos tiempo de lo que hasta aquí se necesitaba”<sup>368</sup>.

El hotel Colón también ofrecía baños dulces, salados<sup>369</sup>, fríos o templados, junto con los “baños de ola o mar viva” y de los fijos y flotantes en el Odiel<sup>370</sup>. En cuanto a los baños en Torre Umbría, el diario *La Provincia* comunicaba que la Sociedad de los Baños de Torre Umbría se constituyó el 9 de junio de 1884, y entre sus primeras intervenciones estuvo el levantar 30 casetas y el proyecto de construcción de un edificio para descanso y un muelle embarcadero, a la vez que la contratación de un vapor para hacer la travesía desde la capital a las playas en media hora<sup>371</sup>. Ya en 1883, en el mismo diario *La Provincia*<sup>372</sup> se elogiaban las playas de Punta Umbría, donde los extranjeros habían establecido algunas casas permanentes. En concreto en 1881, Doetsch, consejero de la Compañía, comunicó a Matheson la existencia de una excelente playa cercana a Huelva, Punta Umbría. Por otra parte, Sundheim fue el primero que se construyó un chalet en el lugar y sugirió a la empresa la conveniencia de instalar un balneario de convalecencia en la zona para los miembros del personal no español y sus familiares que estuviesen enfermos, y en junio de 1882 varios chalecitos entraron en servicio<sup>373</sup>. Las casas se elevaban en el terreno sobre pilotes, protegiéndose de la arena y del avance de las dunas.

En este sentido, en el Archivo del Puerto de Huelva encontramos datos de la petición en 1894, por parte de la *Compañía de Rio Tinto*, de terrenos en la playa de Punta Umbría para instalar un barrio de salud o sanatorio dedicado al uso particular y exclusivo de su personal, aunque, en la línea de lo ya narrado, en un informe realizado por el Puerto de

<sup>368</sup> *La Provincia*, 8-6-1884.

<sup>369</sup> Una cañería conducía el agua del mar hasta el hotel.

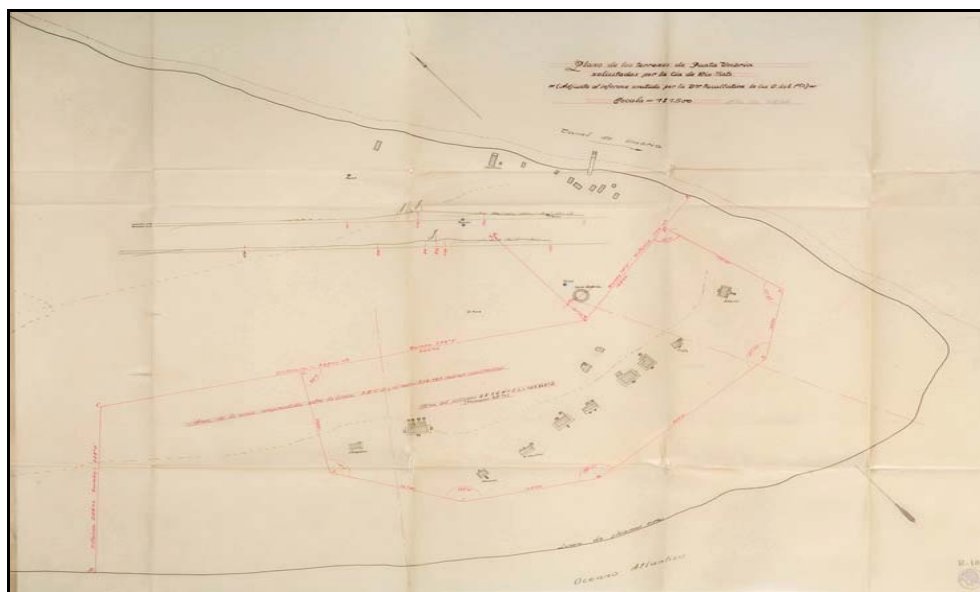
<sup>370</sup> En 1883, se dieron 200.000 baños en los flotantes del Odiel, que eran más templados y cuyas aguas contenían algunas sustancias minerales, por lo que algunos médicos los recomendaban a sus enfermos. Por otra parte, se calculaban en más de 400.000 los que se dieron gratis en la Calzadilla, Molino... *La Provincia*, 8-6-1884.

<sup>371</sup> En el mismo año, la Comisión organizadora del establecimiento del balneario solicitó permiso al Puerto de Huelva para construir una escala provisional para embarque y desembarque de bañistas en la temporada. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-6-1884, libro 8.

<sup>372</sup> *La Provincia*, 12-6-1883.

<sup>373</sup> AVERY, David: *Op. cit.*, p. 218.

Huelva ese mismo año se refería ya la existencia de construcciones en fechas anteriores, confirmado por la documentación gráfica que se encuentra en el Archivo<sup>374</sup>. Ahora bien, si en un principio Punta Umbría se planeó como un sanatorio, en poco tiempo, el pequeño pueblecito estaba convertido en un centro vacacional y de fin de semana para el personal inglés<sup>375</sup>. Sin duda, constituyó el origen de la expansión de la zona para el disfrute de sus condiciones físicas -sol, mar y buen clima, en general-.



Fotografía 4.21.- Plano de terrenos en Punta Umbría para barrio de salud, 1894 (A.P.H. Expediente de Concesiones, leg. 1350)

Siguiendo la línea argumental, en 1889<sup>376</sup> se propuso en el Consejo de Administración ampliar la escala del muelle de Viajeros, pues, especialmente en verano, había grandes deficiencias porque atracaban numerosas embarcaciones que conducían a los bañistas a los baños flotantes, realizaban paseos por la ría o iban a otros puertos. Un año después, otra información correspondía a Pedro Salas, que solicitaba establecer casetas de baño en el estero de la Calzadilla, entonces en las afueras de la capital<sup>377</sup>. Así pues, la prensa se hizo eco continuo de la temporada de baños, resaltando la afluencia de público a la capital; asimismo, al abrirse la línea de Zafra los veraneantes de la Sierra y Extremadura se hicieron notar<sup>378</sup>. De tal forma era importante esta temporada y la llegada de los turistas que en los diarios se detallaban los lugares donde poder alojarse, fondas, casas de huéspedes y demás hospedajes con sus precios. Incluso, había particulares que arrendaban

<sup>374</sup> A.P.H. Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Establecimiento de un barrio de salud en Punta Umbría". Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A., 1894-1949, leg. 1350.

<sup>375</sup> Para mayor información sobre la temática, véase MARTÍ RUIZ, Jordi y MOJARRO BAYO, Ana María: *Op. cit.*, pp. 169-180. Véase también a este respecto la obra de COBOS WILKINS, Juan: *Op. cit.* y A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. Expediente de Obras "Establecimiento de balneario en la playa de la Torre Umbría": proyecto. Sociedad Económica Onubense -cuyo director era Manuel Vázquez López-, octubre 1883, leg. 1126.

<sup>376</sup> A.P.H. Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 28-8-1889, libro 12.

<sup>377</sup> A.P.H. Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 27-2-1890, libro 13.

<sup>378</sup> *La Provincia*, 26-8-1889. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 148.

habitaciones a familias forasteras en la temporada veraniega<sup>379</sup>.

Otra información nos la trasmite la *Guía de Huelva de 1892*, donde se localizan algunos datos sobre la fecha de creación de los baños del Odiel, la sociedad que los fundó y sus características básicas:

“[...] su fundación y sostenimiento se debe exclusivamente á la Sociedad de Amigos del País. Fueron establecidos en 1852 [...]. Constan de 42 cuartos bien desahogados y limpios, provistos de todo lo necesario para la mayor comodidad y aseo. El servicio de transporte, desde el muelle á los baños, se hace gratuitamente para los bañistas, por una cómoda y segura embarcación. Cada billete cuesta una peseta, y pueden bañarse de una á dos personas. Cuando exceden de este número, se satisfacen 25 céntimos de peseta más por persona”<sup>380</sup>.



Fotografía 4.22.- Baños flotantes en la ría.

De tal modo estaban organizados los baños flotantes en Huelva, que se llegó a publicar un Reglamento, del que cabe destacar algunas curiosidades para conocer mejor esta faceta de la vida en Huelva:

- Cada bañista se tenía que proveer a su entrada en el baño de un billete que recogía la clase y el número de orden.
- Asimismo, los bañistas tenían derecho al uso exclusivo de un cajón durante una hora, y pasado ese tiempo tenían que volver a pagar un nuevo billete. Además, diez minutos antes de acabar su tiempo el bañero debía avisar al bañista.
- La entrada a los cajones se realizaba por riguroso orden y a la voz del bañero que recitaba el siguiente número de orden correspondiente.

Por otra parte, había servicio de ropas: “sábanas, toallas, calzoncillos y peine”, que importaba 0,30 pesetas. No se permitía salir a ningún bañista fuera del cajón

<sup>379</sup> *La Provincia*, 8-7-1896 y 4-7-1897. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 148.

<sup>380</sup> MERELO Y CASADEMUNT, J.: *Op. cit.*, p. 69.

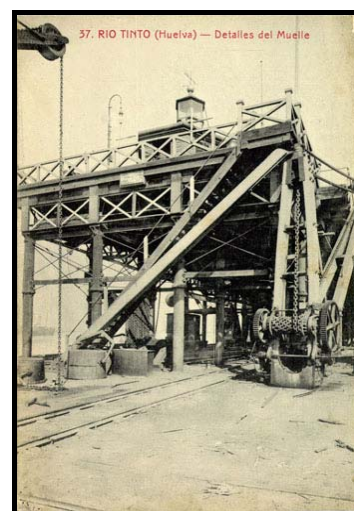
completamente desnudo y el horario de los baños resultaba bastante amplio, desde las 6.00 h hasta las 24.00 h. La mencionada normativa estaba firmada por el director, Gregorio Jiménez y el secretario, Francisco Hernández Quintero, ambos prestigiosos personajes en los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, como se ha podido estudiar.

Para concretar los puntos más significativos que se han analizado en este capítulo, entresacamos unas conclusiones que, al mismo tiempo, no ayudarán a entender mejor los primeros años de vida de la entidad portuaria onubense y su desarrollo, que incidían y, a su vez, se beneficiaban de la prosperidad económica de la ciudad:

- Los inicios del Puerto de Huelva fueron difíciles por la falta de capitales y la enorme deficiencia técnica existente, así como por la escasa navegabilidad de su río, los terrenos fangosos y la ausencia de una mínima infraestructura básica. Por consiguiente, la primera actividad que puso en marcha la entidad portuaria, además de su organización administrativa, consistió en la mejora de la navegación del río Odiel, con enormes labores de dragado, tanto en su zona interior como en la barra, adaptándose una nueva canal de entrada, la del Padre Santo.
- De hecho, las necesidades del comercio y la insuficiencia de medios de atraque del Estado –los únicos existentes estaban en manos de compañías extranjeras- hicieron necesaria la construcción del primer muelle con cierta entidad, el muelle Sur, en el que todo el movimiento de mercancías se verificaba a través de trenes.
- Desde el principio de la etapa de nuestro estudio, el tráfico en el Puerto de Huelva fue claramente de exportación, con predominio de los minerales, sobre todo la pirita, a gran distancia del resto de las mercancías, lo cual resulta lógico si se tiene en cuenta que se vivía en un momento de gran progreso industrial, en que los países industrializados estaban necesitados de enorme cantidad de materias primas, suministradas por las naciones menos desarrolladas.
- No cabe duda de que la economía que se va implantando en Huelva se corresponde con la característica de una provincia con escaso o nulo avance industrial, donde predomina la extracción de mineral en manos de países industrializados extranjeros, que son los que sacan provecho, pues en los países de origen los beneficios son exiguos. En definitiva, hablamos de una economía colonial.
- Eran claras las relaciones del Puerto con su entorno inmediato: la ciudadanía onubense que trabajaba en la entidad, desarrollando profesiones propias de los puertos, muchas de las cuales ya han desaparecido. Sin lugar a discusión, el exiguo personal de sus inicios creció progresiva y ampliamente, en la misma medida que lo hacía la entidad.
- La ausencia de un convenio colectivo y de una seguridad social se palpa, del mismo modo que en el resto de las empresas de la nación, en las relaciones obreras, plasmado en la inexistencia de pensiones y bajas por enfermedad remuneradas; asimismo, se observan continuos reajustes de plantilla ante la precariedad económica.
- Prácticamente, todos los acontecimientos importantes en la ciudad tienen gran relación con el Puerto de Huelva, el cual es, a menudo, protagonista por contribuir económicamente o ceder su espacio para desarrollar la mayoría de los sucesos extraordinarios. Destacan las visitas reales y su decidida participación en el IV Centenario del Descubrimiento de América. Pero la relación con la ciudad va más allá y el entorno portuario se convierte en lugar de celebración de los festejos tradicionales y zona de paseo, veladas, esparcimiento y ocio, que alcanza su máximo esplendor en verano con los baños en la ría o en la cercana Punta Umbría.







## *CAPÍTULO V.*

### *UN NUEVO SIGLO, UNAS NUEVAS EXPECTATIVAS*



Queremos comenzar este capítulo, como hemos hecho con los anteriores, con unas nociones de su contenido para situarnos mejor en el tema a tratar. En un principio, nos detendremos en el desarrollo de las obras portuarias onubenses con el nuevo siglo y la llegada de un acreditado ingeniero director, que demostrará su valía dotando al Puerto de Huelva de la infraestructura necesaria para atender las demandas del comercio existente. Por otra parte, el estudio del tráfico será otro apartado interesante a profundizar en Huelva, que refrendará la realidad de que el Puerto de Huelva es un puerto exportador de materias primas minerales, básicamente. De igual manera, se tratará de comprender su evolución sin perder de vista los acontecimientos que se vivieron a principios del siglo XX, entre los que sobresalió la Primera Guerra Mundial y todas sus consecuencias; la comparación con otros puertos españoles e, incluso, extranjeros, completará el trabajo de referencia. El personal y todo el avance normativo de los primeros veinte años del siglo XX también serán tratados en estas líneas, sin olvidar los nuevos puestos de trabajo que se irán creando con el progreso que está aconteciendo en la institución. Finalmente, se entrará a conocer las relaciones existentes entre el Puerto y la ciudad, de las que destacaremos la Exposición Onubo-Extremeña y sus derivaciones para el comercio de Huelva, la visita del rey a Huelva, los baños en la ría y, por último, los festejos y todo tipo de actividades lúdicas, así como culturales, en la zona portuaria.

## **I. LA NECESIDAD DE AMPLIAR LA INFRAESTRUCTURA**

A lo largo de estas páginas, que se circunscriben al ámbito de la infraestructura, se va a llevar a cabo un balance de las obras acontecidas en el Puerto de Huelva en los primeros años del siglo XX. La institución y todo su entorno estructural asistieron a una situación nueva, de enorme movimiento económico a nivel provincial, derivado, como ya se estudiará en el apartado de tráfico, de la enorme salida de mineral que se desarrollaba en la provincia y que aumentó considerablemente con respecto a las cifras analizadas en el capítulo anterior. El Puerto tenía que estar a la altura de las necesidades del momento, por lo que las construcciones se dispararon desde comienzos de 1900 y un verdadero artífice de esta trascendental etapa portuaria fue el ingeniero director Francisco Montenegro.

Es innegable, una vez alcanzado este capítulo, que ya tenemos claro el concepto de puerto por los análisis que se han llevado a cabo de su administración, infraestructura, utillaje..., pero como pensamos que no se deja de evolucionar en los conceptos y visiones

de sus diferentes realidades, las interesantes publicaciones que llegan a nuestras manos, abren nuevas referencias que se convierten, inmediatamente, en inquietudes que queremos compartir. Por una parte, Aguiló Alonso realiza una somera, pero clara reflexión de lo que significan los puertos y que nos gustaría introducir y comentar<sup>1</sup>. Sin duda, la búsqueda de una mayor eficacia en el transporte hizo que los barcos crecieran tanto en eslora como en calado, obligando a una permanente actualización tecnológica, al hilo y como complemento de lo que se acaba de exponer líneas más arriba; pues todo ello afecta directamente a las obras portuarias. Como resultado, “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. Su disposición en planta, sus diques o sus dársenas y muelles nunca son definitivos. A las nuevas construcciones se añaden los cambios de uso de las antiguas, de forma que los puertos siempre están en obras, aunque a veces no sean visibles porque lo más importante se produce bajo el agua y sólo sobresale una pequeña parte”.

Tampoco debemos olvidar a los clásicos, que ya en su momento dejaron patente la realidad portuaria que nos envuelve. En el caso de Iribarren, matizaba que “para definir un puerto no procede decir que es una zona de costa abrigada de la acción de los temporales, hay que tener presente su función esencial que es la de permitir el embarque y desembarque de mercancías y pasajeros. Un puerto es el lugar de enlace de las comunicaciones marítimas con las terrestres. Tanto tráfico como puede llegar por una de estas dos vías debe salir sin demora sensible por la otra”<sup>2</sup>. De hecho, si Iribarren tenía claro la función de tráfico, tránsito y transporte, Aguiló no se quedaba ahí, sino que iba más allá y exponía la importancia de las obras, al permitir la adaptación de los puertos, realidades cambiantes, siempre en evolución, a las necesidades del tráfico, del transporte y de su vehículo, el barco.

Por otra parte, una vez analizadas las fuentes legislativas, que han dado luz sobre la progresión general de los puertos en todos sus aspectos, conviene detenerse en este epígrafe en la normativa específica relativa a obras, pues permitirá entrar en detalle en puntos claves e interesantes del desarrollo de la materia. Comenzamos por la Real Orden de 28 de junio de 1901, por la que se produjo un avance significativo, autorizando a las Juntas de Obras a celebrar y aprobar las subastas de las obras y servicios de su cargo, cuando los presupuestos respectivos no excedieran de 10.000 pesetas, “previa aprobación de éstos por la Superioridad y dando cuenta del acto para la definitiva resolución que en cada caso se estime procedente”<sup>3</sup>. En realidad, ya el Reglamento de 1901 lo contemplaba en el artículo 23.3º y, además, el Ministro del ramo podía hacer extensiva esta facultad hasta la suma de 50.000 pesetas. En el Reglamento de 1903 había más permisividad en la cuestión, en cuanto que “tenga proyecto aprobado, si cuenta con recursos para costearla y dando cuenta a la Dirección general”. Por su parte, en el Reglamento de 1922 se recogía la posibilidad de llevar a cabo obras que no se ajustaran a anteproyectos y planes aprobados por el Ministerio, pero con un presupuesto menor de 250.000 pesetas. Aunque, al final, debía ser elevada a la Dirección General de Obras Públicas.

Del mismo modo, derivado del progreso que se impuso en los puertos y de la concienciación que fue tomando el Gobierno, con el fin de fomentar su construcción, se

<sup>1</sup> AGUILÓ ALONSO, Miguel: *Op. cit.*, pp. 15 y ss.

<sup>2</sup> IRIBARREN CAVANILLES, Ramón: *Obras marítimas: Oleaje y diques*. Dossat, Madrid, 1964.

<sup>3</sup> *Gaceta de Madrid*, 2-7-1901.



dictó el Real Decreto de 13 de marzo de 1903<sup>4</sup>. Puntal básico fue la creación de un servicio especial del cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos que, sin usurpar las atribuciones a los ingenieros jefes de las provincias y juntas de obras, permitía a los jefes de las zonas marítimas llevar a efecto el articulado de esta norma. A su vez, se trataba de fomentar la iniciativa particular, la de los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales con una serie de facilidades. Se reconocía que, para desarrollar esta propuesta, había sido necesario poner en orden la ejecución de las construcciones y establecer preferencias en las obras de los puertos para evitar los problemas surgidos en el ramo de carreteras. En consecuencia, se crearon tres divisiones de ingenieros que a continuación se enumeran, con la denominación de zonas marítimas para 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.

1. Zona norte: litoral Cantábrico y Atlántico en las costas de Galicia.
2. Zona sur: litoral de la Península desde Ayamonte hasta Almería.
3. Zona este: entre Almería y las costas de Francia.

Al frente de cada puerto se pretendía que estuviera un inspector general o un ingeniero jefe de primera clase con el personal de ingenieros y facultativos subalternos necesarios. A los jefes de las zonas les competía la inspección y vigilancia en los puertos que estaban bajo las Juntas de Obras y debían informar directamente a la Superioridad de todos los asuntos de los puertos encargados a los ingenieros jefes de Obras Públicas de las provincias<sup>5</sup>. A pesar de que el decreto recogía que se había de formar el plan general de Puertos del Estado, estudiando y proponiendo por orden de importancia -según el artículo 16º-, a la Comisión organizada para tal fin le surgió la duda de visitar y estudiar sólo los puertos de interés general de primero y segundo orden a cargo del Estado o llevar su examen más allá, incluyendo los puertos de carácter local que reunieran cierta importancia por su tráfico o por su ubicación. Es el caso de la zona sur, donde existían, según el texto, puertos como Ayamonte, que debía ser clasificado de interés general o de refugio; otro ejemplo correspondía a Isla Cristina, por su próspero estado y situación en una ría próxima al mar. Por ello, basándose en el artículo 18º, visitaron y estudiaron todos las instalaciones que creyeron conveniente en la segunda quincena de abril de 1903. Y en el caso de Huelva, tenemos constancia de que recogieron datos, además del puerto de la capital, de Aljaraque, Palos, Moguer, San Juan del Puerto y Ayamonte<sup>6</sup>.

Con el paso de los años, se observa un empeño en facilitar las tareas burocráticas en

<sup>4</sup> *Gaceta de Madrid*, 15-3-1903.

<sup>5</sup> Poco después, por Real Orden de 8 de julio de 1903 se aprobó la instrucción para el cumplimiento de este Real Decreto, pero al tener que reformarse el presupuesto del Ministerio en la parte relacionada con la creación del servicio, se suspendió la Real Orden y la Instrucción. *Gaceta de Madrid*, 10-7 y 20-9- 1903.

<sup>6</sup> GARCÍA MORÓN, José: "Informe del Inspector encargado del estudio de los puertos de la zona Sur de España en virtud del Real decreto de 13 Marzo de 1903". *Revista de Obras Públicas*, 30-6-1904, tomo I, pp. 217-219. Algunos años después, Donnet hizo un estudio de los puertos de la provincia de Huelva, en el que declaró la importancia del Puerto de Ayamonte que, en su opinión, merecía ser declarado de interés general; también se detuvo en Moguer, Palos, San Juan del Puerto e Isla Cristina. DONNET PAREJA, Baldomero: "Los puertos de la provincia de Huelva". *Revista de Obras Públicas*, 1910, núm. 1808, tomo I, pp. 237-239.

beneficio de la agilización de las construcciones portuarias. Por ello, tras ser autorizado el ministro de Fomento, por Real Decreto de 23 de enero de 1906, a presentar en las Cortes un proyecto de ley estableciendo reglas de concurso en la adjudicación de obras a cargo de las Juntas de Puertos -justificado por la facilidad en la ejecución que traería consigo la gestión por concurso público y sin obligación a una verificación por una determinada cantidad mínima, sino por la que resultara más conveniente y con las condiciones apropiadas-, éste se aprobó por Ley del Ministerio de Fomento de 16 de marzo de 1906<sup>7</sup>.

Ya para terminar esta pequeña revisión en materia normativa de obras, nos detendremos en lo que consideramos un hito interesante en su evolución, el Real Decreto de 18 de septiembre de 1922<sup>8</sup>, que recogía, con arreglo a la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y el Reglamento para su ejecución, 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 Administrativas. Estas Comisiones, que tenían el mismo carácter y modo de actuar que las Juntas de Obras, recibían del Estado para llevar a cabo este menester subvenciones y auxilios con cargo a los créditos consignados en el presupuesto del Ministerio de Fomento.

Finalmente, pasamos a reseñar una breve introducción del contenido siguiente de este epígrafe en el que trataremos con todo detalle la evolución de las obras desde 1900 hasta el golpe de estado de Primo de Rivera. Desde luego, un puntal básico consistió en la necesidad de ampliar la infraestructura portuaria: los muelles del Dique y el Sur no eran suficientes para la demanda existente en la provincia de zonas de atraque, sobre todo por el movimiento de minerales. Esto hizo que se acometiera la construcción del muelle Norte, que una vez levantado 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 -entre ellos la Primera Guerra Mundial-, fue el muelle de Levante, que se llevó a cabo durante la Dictadura de Primo de Rivera.

Lógicamente, el desarrollo de nuevos muelles trajo consigo, también, modernas zonas de servicio, almacenes y cocheras, sobresaliendo en el caso de Huelva el Depósito de minerales, con una enorme capacidad, dada las necesidades del momento. Por otra parte, en estos años se pusieron en pie importantes construcciones de la institución, que marcaron totalmente una primera etapa que llegó hasta los años sesenta cuando el Puerto de Huelva se extendió a la zona de Torre Arenillas y avanzó profusamente a expensas de la industrialización de Huelva. Destaca, especialmente, la Casa del Vigía de la Barra, las Cocheras de locomotoras y el Almacén de las Obras, a la vez que significativas conexiones ferroviarias de los muelles con las principales estaciones, modernas grúas y, por supuesto, las 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

---

<sup>7</sup> Archivo 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](http://www.senado.es/historia/documentos_index.html)): HIS-1113-55, legislatura 1905-1907, 3-3-1906.

<sup>8</sup> *Gaceta de Madrid*, 20-9-1922.

hectáreas de tierra, que sirvieron para ampliar la zona de servicio del Puerto en un principio y, con el tiempo, de la ciudad a través de avenidas, parques, zonas de viviendas y recreo, etc.

## 1. Los muelles y su zona de servicio

Comenzaremos con una interesante descripción del Puerto de Huelva en la *Memoria* de 1916 para entrar en contexto: “El puerto está situado a diez millas del Atlántico, en la ría del Odiel. La extensión de la zona que comprenden las regiones marítimas de los ríos Odiel y Tinto, influidas por las mareas, es de 28 kilómetros de longitud para el primero y de 23 para el segundo. La zona navegable para los buques de gran porte, es de siete kilómetros en el Odiel y de cinco en el Tinto, con anchuras aproximadas de 500 a 700 metros, en ambos, y profundidades que varían entre 5,50 y 24,50 metros”<sup>9</sup>. En verdad, el progreso de la minería trajo consigo la necesidad de ampliar la infraestructura portuaria onubense. El antiguo muelle del Dique y el muelle Sur eran insuficientes para cubrir toda la demanda existente a finales del siglo XIX. Así, el aumento del tráfico de minerales por el muelle Sur dificultaba gradualmente el de la carga general, por lo que gran parte de ésta se realizaba por el muelle de mareas del Dique, donde se tuvieron que instalar vías, depósitos y una báscula-puente, sistema *Bianco-Opessi*. Finalmente, esta situación llegó a extremarse en 1904, hasta el punto de que hizo necesario habilitar la zona de servicio de este muelle para trabajar con mayor facilidad. Por ello, se redactó un proyecto de mejora del Dique y de su zona de servicio, que comprendía la construcción de un nuevo tinglado para mercancías, el adoquinado del lugar, el dragado del cauce, la adquisición de una grúa flotante y la construcción de una caseta para la Aduana. Debido a que la Junta, por entonces, estaba inmersa en tareas más importantes, como la adquisición de un tren de dragas y la ejecución de los dragados del interior de la ría, así como la del nuevo muelle para minerales, no emprendió las del Dique en toda su extensión<sup>10</sup>. Pero no pasó mucho tiempo antes de que se comprendiera la necesidad de llevar a cabo la totalidad de la obra, que se aprobó por Real Orden de 3 de octubre de 1905, mientras que la recepción se firmó el 1 de febrero de 1906<sup>11</sup>.

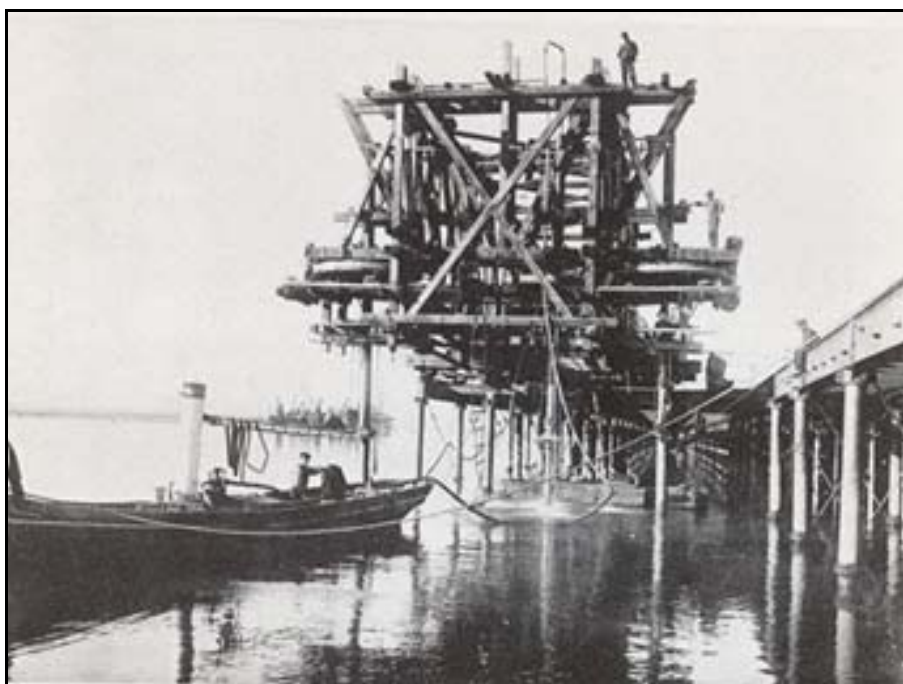
Ante esta situación de escasez de infraestructuras, que cada vez era más acusada por el crecimiento del tráfico, Rodríguez Leal ya había presentado en 1900 una propuesta global de muelles embarcaderos sobre pilotes de hierro con varios viaductos, una línea de atraque de 861,75 metros a 94 metros de la arista del terraplén, tres vías para trenes, una para grúas de pórtico y seis tinglados. Además, proyectó otro muelle para cabotaje con dos alineaciones de 178,50 y 50 metros, respectivamente, con una vía de grúas y otra de vagones y detallaba, como anteproyecto general de distribución y transformación de la

<sup>9</sup> Para un mayor conocimiento del entorno, podemos completar estas notas con las referencias que encontramos en la *Revista de Obras Públicas*, los cuales resumen las características básicas de la zona de fondeadero, la canal de entrada, datos de navegación, vías férreas, muelles, tráfico... MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Puerto de Huelva”. *Revista de Obras Públicas*, 2-7-1914, núm. 2023, tomo I, pp. 327-329.

<sup>10</sup> El 10 de agosto de 1905 se recibió este proyecto por el Jefe de Obras Públicas.

<sup>11</sup> En este sentido, reseñamos la inquietud de la Cámara para que se ejecutaran las obras de limpieza y calado del Dique de la Cabilla “cuyo estado lamentable imposibilita el tráfico y navegación para el activo servicio de trasbordo de mercancías que por dicho muelle se viene practicando”. A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 29 de enero de 1905...*, pp. 8-9, leg. 31.

zona de servicio en tierra, depósitos de minerales, rampas, etc. Esta proposición se reformó, disponiéndose que los materiales se adquirieran por concurso y las obras se llevaron a cabo por administración<sup>12</sup>. Posteriormente, al encargarse de estas obras el nuevo ingeniero director del Puerto, Francisco Montenegro, se hizo la modificación necesaria para cumplir con lo exigido por la Superioridad y conseguir un atraque en los dos lados del muelle con el menor coste posible. Al final, se presentó el proyecto general de “Muelles embarcaderos, replanteo del tramo norte”, que se aprobó por Real Orden de 13 de septiembre de 1903<sup>13</sup>. Su importancia manifiesta para Huelva, cuyos ciudadanos siguieron con interés su construcción, se evidencia cuando la *Guía oficial de Huelva* de 1905 recoge la colocación de la primera columna de hierro del tramo norte<sup>14</sup>, concretamente el 27 de julio, como un acontecimiento de suma trascendencia.



Fotografía 5.1.- Muelle Norte en construcción (A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, leg. 2251).

<sup>12</sup> El concurso del material metálico se adjudicó a *Duro Felguera* por Real Orden de 28 de febrero de 1902. La Cámara de Comercio temía, en un principio, que el proyecto no lo aprobara el Consejo de Obras Públicas, lo que le producía una gran inquietud por su significación para el despegue de Huelva. A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva y leída en la Asamblea general del 21 de octubre de 1900*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 14-16, leg. 31.

<sup>13</sup> La construcción del muelle se efectuó por medio de un andamio de hincas con un motor eléctrico que accionaba tres volantes de hincas unidos a los tubos maestros, que se atornillaban a tuerca fija en el andamio y el peso de éste obraba como sobrecarga. BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, pp. 92-93. Véase además MONTENEGRO Y CALLE: “Tramo norte de los muelles embarcaderos”. *Revista de Obras Públicas*, 17-8-1905, núm. 53, tomo I, pp. 249-251. Al hilo de esta última mención, nos gustaría destacar la gran cantidad de publicaciones que el director Francisco Montenegro llevó a cabo en destacadas revistas de la época, entre las que tuvo un lugar principal la *Revista de Obras Públicas*, mucho de cuyos artículos están referidos a lo largo de este trabajo por su importante aporte al conocimiento histórico de la Junta de Obras del Puerto de Huelva.

<sup>14</sup> FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José: *Op. cit.*, p. 81.

El muelle proyectado, bautizado como muelle Norte<sup>15</sup>, se inauguró y abrió al tráfico el 16 de julio de 1908, con la asistencia al acto del subdirector general de Obras Públicas<sup>16</sup>. Constaba de una plataforma de 250 metros de longitud por 21 metros de ancho, con ocho metros de calado en bajamar de equinoccio, paralela a la corriente de la ría y distante de la orilla 200 metros, cuya cabeza se unía a tierra por un viaducto en curva de 180 metros de radio y un desarrollo de 325 metros, sobre el que se encontraba una doble vía. A la plataforma podían atracar cuatro vapores, para cada uno de los cuáles había dos grúas eléctricas de cinco toneladas de potencia<sup>17</sup>. La obra, que si como construcción metálica no tuvo nada de extraordinaria, sí que destacó por el considerable número de sus apoyos y por las grandes dimensiones de las hélices<sup>18</sup> -en el arranque de la plataforma se instaló una caseta elevada, donde estaban las oficinas del muelle-<sup>19</sup>. Con respecto a la inauguración, la prensa informó de la gran cantidad de público congregado -el tren que condujo a los invitados al muelle lo cedió la *Compañía de Zafra a Huelva*-. La construcción se valoró bastante en la época “[...] obra de importancia suma, que permitirá la expansión del tráfico, aumentando sus poderosos medios de exportación”. Ya desde que se proyectó recibió un gran apoyo de los industriales, comerciantes y políticos del momento y una comisión de la Junta viajó a Madrid, donde recibieron un decidido apoyo de Burgos y Mazo, Sánchez Dalp, Vázquez de Zafra y Tejero<sup>20</sup>. Desde mediados de 1907 comenzaron las gestiones referentes al suministro del fluido eléctrico.

Entre el muelle Sur y el del Dique había un amplio terraplén de más de 100.000 m<sup>2</sup>, dedicado a depósito de carbón y demás mercancías que no necesitaban estar a cubierto<sup>21</sup>. Con la apertura del servicio del muelle Norte, los minerales se trasladaron a su zona de servicio, mientras que en el Dique quedaron almacenados los carbones, bocoyes de vinos, etc<sup>22</sup>. El muelle Norte estaba unido por medio de vías férreas a las estaciones de los ferrocarriles de Zafra a Huelva y *Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante*, 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

<sup>15</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, pp. 465-466. Este muelle en la publicación viene reseñado como una construcción característica de esta etapa, junto con el muelle Sur, como ya hemos mencionado.

<sup>16</sup> Esta es la fecha que se recoge en *La Provincia*, 18-7-1908, mientras que otras fuentes consultadas señalan la inauguración dos días después, caso de *Libro de Puertos...*, p. 93.

<sup>17</sup> El tablero estaba constituido por vigas de acero de 6,25 metros de luz, unidas por viguetas transversales de tres metros y apoyadas sobre columnas de fundición calzadas con roscas *mitchell*, formando palizadas de tres columnas en el viaducto y de ocho en la cabeza. Cada columna estaba formada por seis tubos de tres metros de longitud y 0,30 metros de ancho y las hélices eran de acero, con un diámetro de 1,60 metros, debiendo ser hincadas, al menos, 6 metros debajo de un fondo de 12 metros de calado en pleamar. El número total de columnas ascendía a 502, compuestas de 2.844 tubos, y la longitud total de hincas ascendía a 4.150 metros.

<sup>18</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. VII-VIII y 38-39, leg. 2251. Sobre el montaje del muelle Norte, véase además MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Puerto de Huelva: montaje del muelle Norte”. *Revista de Obras Públicas*, 9-7-1914, núm. 2024, tomo I, pp. 343-345.

<sup>19</sup> BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 93.

<sup>20</sup> *La Provincia*, 10-6-1907 y 18-7-1908.

<sup>21</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. XII, leg. 2251.

<sup>22</sup> BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 93.



eléctricas de pórtico. Los minerales se transportaban en vagones plataformas, sobre cada uno de los cuales iban tres cajas de hierro de 1,80 m<sup>3</sup>. Las grúas tomaban estas cajas y las presentaban suspendidas por dos muñones sobre la boca escotilla de los buques, donde los operarios las hacían girar, volcando en la bodega el mineral contenido, después de lo cual las volvían a colocar sobre la plataforma del vagón.

TABLA 5.1  
*Proposiciones presentadas al proyecto de grúas necesarias para el muelle Norte*

| Nº<br>orden | Designación de los proponentes                                                                                | Precio          |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 2           | Enrique Schoehlin, representante de la S.A. <i>Benrather Maschinenfabrik</i> de Benrath (Alemania)            | 320.000 francos |
| 3           | José M <sup>a</sup> Cornet y Mas, director de la S.A. <i>La Maquinista Terrestre y Marítima</i> de Barcelona. | 496.000 pesetas |
| 4           | Francisco Germán Cowluick, Gerente de la Compañía <i>Babcock and Wilcox</i> de Londres.                       | 250.000 francos |
| 5           | <i>Fried Krupp A.G. Grusonwerk</i> de Magdeburg (Alemania). Sin derechos de aduanas.                          | 280.000 pesetas |
| 6           | Manuel Oliveira, representante de <i>Sheldom Goneaga y Compañía</i> de Bilbao.                                | 368.400 francos |
| 7           | Jorge C. Robb, director gerente de la S.A. <i>James Carrik and Sons</i> de Edimburgo.                         | 323.800 francos |
| 8           | <i>Joseph Booth and Bros Ltd.</i> de Rodley Leeds                                                             | 307.000 francos |
| 9           | <i>Edwien Grant Philips</i> de Madrid                                                                         | 348.000 francos |

Fuente: A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 46-47, leg. 2251

Por otra parte, la Junta de Obras intervenía en la explotación de este muelle, a la vez que en la del muelle Sur, ya que su forma de espigón impedía el acceso directo hasta los buques atracados por parte de los usuarios, y la entidad siempre actuaba de intermediaria, tanto para el embarque como para el desembarque. Desde los tinglados y depósitos cargaba la mercancía en sus trenes, transportándola 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, ascendía a más de 20.000 metros<sup>23</sup>. Una vez construido el muelle de minerales o muelle Norte, el muelle Sur se dedicó a la carga y descarga de mercancías generales y a partidas de mineral de poca importancia. De hecho, la diversidad de clases de mercancías y la cantidad de toneladas propiciaba una explotación bastante complicada, a lo que puso término unos años después el denominado muelle definitivo, el muelle de Levante, del que se hablará seguidamente, el cual permitió al público llegar hasta su barco y servirse de los medios que cada uno necesitaba para el embarque o recepción de las mercancías<sup>24</sup>. A pesar de todo, el texto que recogemos a continuación resulta esclarecedor de la revolución que supuso en su momento la entrada en funcionamiento del muelle Norte, su capacidad y su potencialidad si se explotaba al máximo de su rendimiento:

“El muelle nuevo o Norte tiene una capacidad de unas 6 a 8000 toneladas de mineral, mayor con mucho de todo lo que hoy está a la vista en las minas, y de lo que pueden transportar los ferrocarriles que hay y los proyectados. Haciendo unas 3000 toneladas hoy,

<sup>23</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: “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 Rio Tinto”, Huelva, 2007, pp. 439-481.

<sup>24</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 263-265, leg. 2251.

están las grúas paradas la mayor parte del día; y no se hacen más por falta de mineral, y por estar en una época de transición con los depósitos antiguos aún en uso. Se está rápidamente haciendo parte de los nuevos depósitos, y adquirido el material para el resto a fin de tenerlos en explotación pronto”<sup>25</sup>.

Ahora bien, la propuesta de grúas necesarias para el muelle Norte se redactó el 15 de septiembre de 1905 y constaba de ocho grúas eléctricas de pórtico, dos para cada barco atracado, de cinco toneladas de potencia, con un radio de acción de 11 metros<sup>26</sup>. Se presentaron diez proposiciones, pero la primera y la última se desecharon pues mantenían el precio sólo un corto plazo de tiempo; finalmente, se admitieron las recogidas en la Tabla 5.1. Por Real Orden de 14 de diciembre de 1906 se resolvió el concurso a favor de la casa *Krupp*<sup>27</sup> en los términos que se detallan inmediatamente y la recepción definitiva tuvo lugar el 13 de noviembre de 1908:

“Vistas las ocho proposiciones presentadas y admitidas por la Junta de Obras del Puerto de Huelva en el concurso celebrado para el suministro de ocho grúas de pórtico con destino al servicio del muelle de hierro de dicho puerto.- Resultando del examen de dichas proposiciones que sólo satisfacen las bases del concurso las presentadas por la casa Fried Krupp, (Magdeburg), por la Benrather Maschinenfabrik, (Benrath), y por la Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona. Resultando que de estas tres proposiciones, la correspondiente a la casa Krupp es la más económica [...]. Resultando que la fuerza de los motores propuestos es para los de la casa Krupp intermedio entre los de las otras dos proposiciones. Considerando que las ligeras deficiencias de dicha proposición son fácilmente subsanables.- De conformidad con lo dictaminado por el Consejo de Obras Públicas y con lo propuesto por esta Dirección general, S.M. el rey (q.D.g.) ha tenido a bien disponer: 1º Que se adjudique el concurso para la adquisición de ocho grúas eléctricas de pórtico para el puerto de Huelva a la casa Fried Krupp, en la cantidad de doscientas ochenta mil ochocientas pesetas, sin inclusión de los derechos de aduanas [...]”<sup>28</sup>.

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 desde finales de 1888 hasta finales de 1890, cuando se efectuó la recepción definitiva<sup>29</sup>. Por otra parte, la locomotora número 3 se construyó en 1902 por la sociedad alemana *Orenstein and Koppel* por 39.875 pesetas y la Real Orden aprobando la recepción definitiva fue de 5 de septiembre de 1902. Posteriormente, el 28 de marzo de 1905 se suscribió el proyecto para la adquisición de la locomotora número 4 -en los mismos términos que el formulado para la adquisición de la anterior-, y se aprobó por Real Orden de 15 de junio siguiente. Aunque se consideraron buenas todas las ofertas, al final se propuso la de *A. Borsig* de Berlín, por ser la más económica, y se adjudicó por Real Orden de 16 de febrero de 1906<sup>30</sup>.

<sup>25</sup> A.F.R.T. Peña del Hierro. *Nota sobre el Puerto de Huelva*. José Albelda y Albert, 22-8-1908, leg. 113.

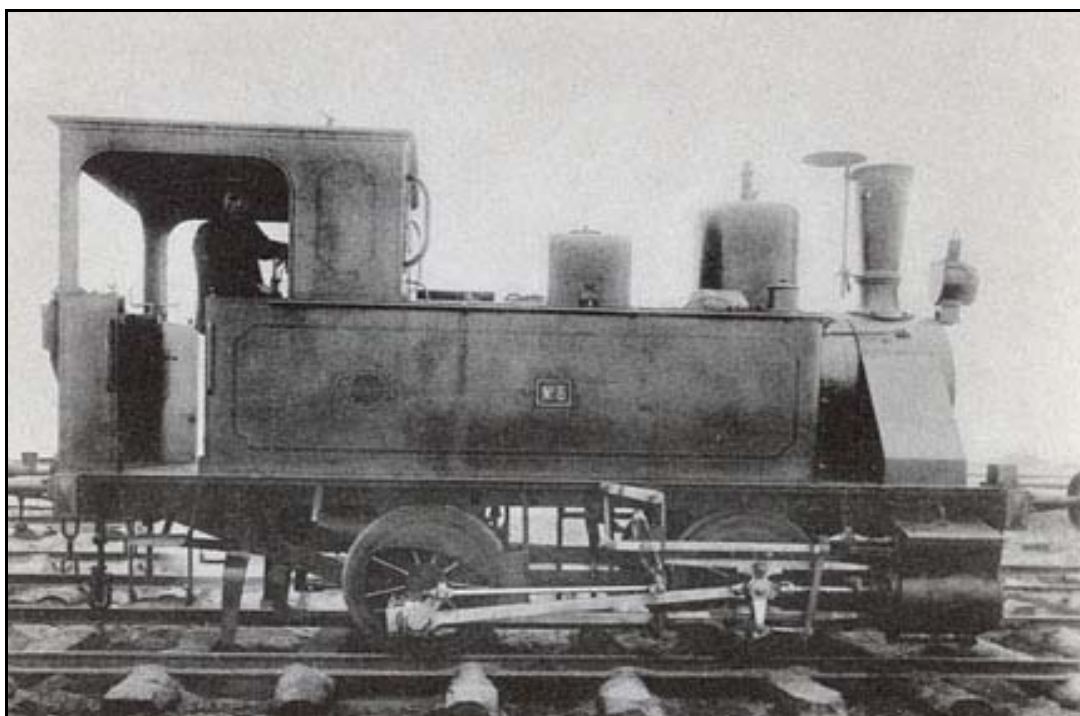
<sup>26</sup> Las grúas que se habían pensado establecer en el muelle en un principio tenían 9,32 metros de alcance y 2.500 kilogramos de potencia, pero considerando que mientras mayor fuera el peso que pudieran transbordar, mayor sería la potencia de embarque del muelle, se aumentó aquél todo lo que permitió la resistencia de los materiales de la infraestructura y del terreno.

<sup>27</sup> *Gaceta de Madrid*, 16-12-1906.

<sup>28</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 48-49, leg. 2251.

<sup>29</sup> En general, todo lo referente a las líneas férreas que aflúan al Puerto e infraestructura aneja se encuentra reflejado con detalle en MOJARRO BAYO, Ana María: “El ferrocarril...”.

<sup>30</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 33, leg. 2251 y *Gaceta de Madrid*,



Fotografía 5.2.- Locomotora a vapor núm. 6 (A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, leg. 2251).

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. De conformidad con la propuesta de la Junta, se adjudicó a *D. E. Mode*, representante de la antigua casa *Orenstein and Koppel*. La recepción definitiva tuvo lugar el 22 de febrero de 1908<sup>31</sup>. Con el fin de tener todas las locomotoras necesarias cuando se abriera al servicio público el muelle Norte, se volvió a pedir permiso para adquirir cuatro más por concurso, el cual se celebró el 24 de diciembre de 1907. Se trataba de las locomotoras números 7, 8, 9 y 10, para cuya adquisición el Puerto aceptó la proposición de la *Sociedad Española de Material Ferroviario* -antes *Orenstein and Koppel*-, aprobada por Real Orden de 9 de abril de 1908<sup>32</sup>. A través de la Tabla 5.2 se relacionan las 10 locomotoras *ténder* mencionadas, con todos los datos conocidos de la gestión de su compra. Eran locomotoras a vapor, con una potencia de arrastre en horizontal de 400 toneladas<sup>33</sup>. También para la explotación del muelle Norte se adquirieron diez boyas de amarre, 120 vagones para cajas y 370 cajas de cinco toneladas para mineral. En suma, a fines de los años veinte, en el Puerto de Huelva existían 192 vagones, 502 cajas de mineral y 10 locomotoras *ténder*, que importaron 738.940 pesetas, 174.816 pesetas, y 294.415 pesetas, respectivamente<sup>34</sup>.

1-3-1906.

<sup>31</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 36, leg. 2251 y *Gaceta de Madrid*, 15-10-1906.

<sup>32</sup> *Gaceta de Madrid*, 21-4-1908. La recepción provisional se verificó a finales del mismo año, pero al prolongarse el plazo de entrega en más de un mes, tiempo en el que se tuvo que alquilar dos locomotoras para hacer el servicio, se impuso al concesionario la multa del importe del gasto por el arrendamiento mencionado. El acta de recepción definitiva se firmó el 24 de junio de 1909.

<sup>33</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 57, leg. 2251.

<sup>34</sup> BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 93. Véase además A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras "Adquisición de locomotoras"*:

Por su parte, la obra “Instalación de vías y depósitos provisionales para minerales” tenía por objeto proporcionar depósito a los minerales procedentes de la *Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante*, cuyo tráfico en 1902 comenzó a tener importancia. Francisco Montenegro la proyectó el 12 de mayo de 1902 y se aprobó por Real Orden de 23 de julio del mismo año. Se construyó inmediatamente en su parte esencial, pero en 1904 hubo que redactar un proyecto reformado con el fin de trazar una vía de enlace de los nuevos depósitos con la estación de Zafra para que pudieran ser utilizados por los minerales de toda la zona que atravesaba este ferrocarril, solicitud reiterada por los mineros interesados. También tenía por objeto este último dotar a los depósitos de obras de saneamiento y verjas de cerramiento, y el 10 de agosto de 1905 se recibieron las obras por la Jefatura de Obras Públicas<sup>35</sup>.

TABLA 5.2  
*Primeras diez locomotoras a vapor adquiridas por el Puerto de Huelva*

| Nº locomotoras | Adjudicatarios                            | Fecha celebración concurso | R. O. adjudicación | Precio de adquisición (pesetas) | R. O. aprobación recepción definitiva |
|----------------|-------------------------------------------|----------------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| 1              | Casa Cockeril, de Bélgica                 | 12/12/1888                 | 4/9/1889           | 25.000                          | 13/11/1890                            |
| 2              | Ídem                                      | Ídem                       | Ídem               | Ídem                            | Ídem                                  |
| 3              | Sociedad alemana Orenstein and Koppel     | 19/6/1901                  | 15/7/1901          | 39.875                          | 5/9/1902                              |
| 4              | A. Borsig, de Berlín-Tegel (Alemania)     | 18/9/1905                  | 16/2/1906          | 29.150                          | 20/5/1907                             |
| 5              | Sociedad Española de Material Ferroviario | 7/7/1906                   | 6/10/1906          | 28.975                          | 4/4/1908                              |
| 6              | Ídem                                      | Ídem                       | Ídem               | Ídem                            | Ídem                                  |
| 7              | Ídem                                      | 24/12/1907                 | 9/4/1908           | 29.360                          | 24/6/1909                             |
| 8              | Ídem                                      | Ídem                       | Ídem               | Ídem                            | Ídem                                  |
| 9              | Ídem                                      | Ídem                       | Ídem               | Ídem                            | Ídem                                  |
| 10             | Ídem                                      | Ídem                       | Ídem               | Ídem                            | Ídem                                  |
| Total          |                                           |                            |                    | 294.415                         |                                       |

Fuente: A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 58, leg. 2251.

En este punto, para el servicio del muelle Norte se construyeron los citados Depósitos de minerales, cuyas líneas generales se fijaron en el 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 m<sup>2</sup> y su disposición se reducía a una serie de seis fajas de terreno de 20 metros de ancho, entarimadas de madera, 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

*concurso y proyecto*, 1905, leg. 1150.

<sup>35</sup> Por último, por Real Orden de 6 de noviembre de 1906 se aprobó otro presupuesto para la modificación de unas vías destinadas a facilitar más la descarga con grúas, el establecimiento de cambios para enlace directo de los depósitos con el muelle Sur y el relleno de algunos de aquéllos, hundidos bajo la carga del mineral a consecuencia de su escasa resistencia a la compresión. La obra estuvo terminada en 1907. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 29-30, leg. 2251. Véase además toda la gestión del suministro de materiales en A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Instalación de vías y depósitos provisionales para minerales”*: *proyecto*, leg. 1152.

minerales de hierro, resultando una capacidad total de 400.000 toneladas, aproximadamente. Cada zona constaba de cinco vías, tres para vagones y dos para grúas, y la central estaba ligada con las laterales por medio de numerosos cambios. En suma, la longitud de vías de estos depósitos, teniendo en cuenta las de enlace con las estaciones, superaba los 23.000 metros<sup>36</sup>.

Además, el proyecto mencionado, cuyo reformado se sancionó por Real Orden de 4 de agosto de 1910, comprendía la adquisición de cuatro grúas eléctricas de pórtico, adjudicadas a la *Industria Eléctrica*<sup>37</sup> de Barcelona por la cantidad de 206.455,16 pesetas; la red conductora del fluido eléctrico, sobre postes *Mannesmann* y dados de hormigón; la verja de cerramiento de hierro sobre zócalo de ladrillo –la parte metálica adjudicada a los *Astilleros del Nervión, S.A.*–<sup>38</sup>; dos básculas-puente de vía continua para 25 toneladas, sistema *Bianco-Opessi* –de la casa *Falcor* de Lyon–; el pavimento de los depósitos –adjudicado a Vicente Gil Roca de Valencia–<sup>39</sup>; y otras obras menores.

Para hacer el enlace definitivo 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 Zafra al norte, y de la *Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante* o de Sevilla al sur, y las vías de unión de ambas parrillas de los depósitos y del muelle con las estaciones. La expropiación del terreno resultó muy laboriosa y lenta, interviniendo incluso el Tribunal Supremo, en el caso de varias fincas por las que se pedían enormes cantidades de dinero. Con estas construcciones estuvo perfectamente cubierto el tráfico de minerales, alcanzando, incluso, mayor capacidad de transbordo de la necesaria. El tonelaje máximo del muelle Norte llegó a ser a fines de la década de los años veinte de 917.136,119, fecha en la que se movían tanto mercancías generales como minerales –913.628,100 toneladas sólo de mineral–<sup>40</sup>. Los textos de la época describen y valoran 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 Cº 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

<sup>36</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 71, leg. 2251.

<sup>37</sup> *Gaceta de Madrid*, 16-5-1904.

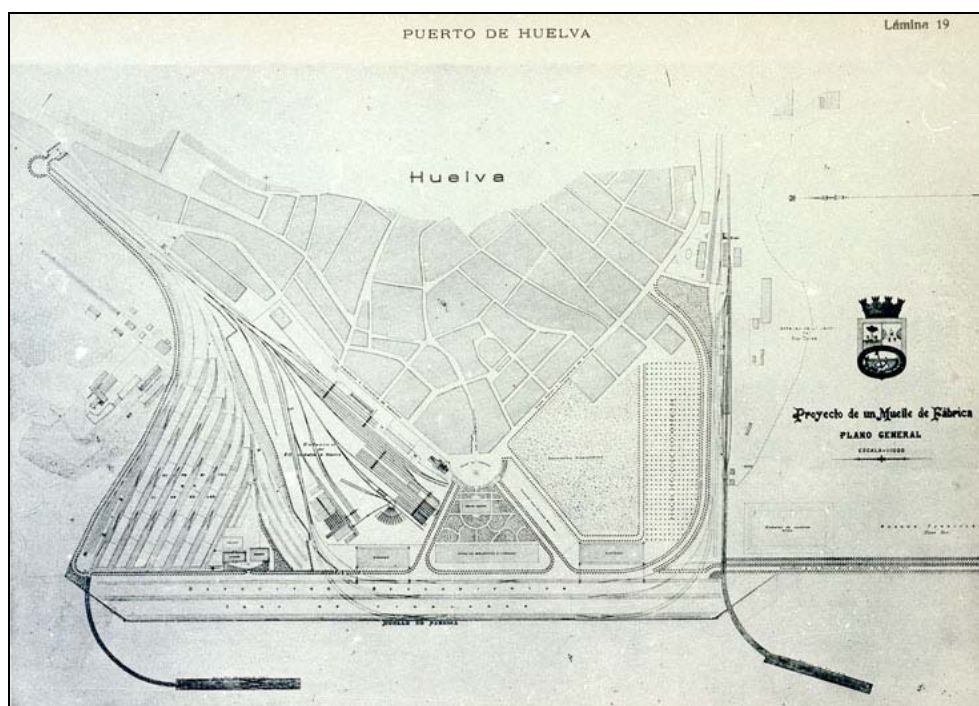
<sup>38</sup> *Gaceta de Madrid*, 9-12-1918.

<sup>39</sup> A razón de 5,30 pts./m<sup>2</sup>. La potencia de las grúas era de cinco toneladas, alcanzando 11 metros y midiendo 10,50 metros de altura sobre carril. Se accionaban por motores eléctricos y estaban montadas sobre pórticos, cuyos carretes eran giratorios y permitían que se trasladaran de una zona a otra. Los vagones se descargaban en los depósitos a pala cuando el mineral venía a granel y con las grúas cuando venía en caja. La carga para embarque se hacía a pala o espuesta cuando el mineral estaba cerca de los bordes de los depósitos y con las grúas, llenando las cajas colocadas en el suelo, elevándolas sobre el vagón, cuando el mineral se tomaba de la parte central. *Gaceta de Madrid*, 6-12-1908, BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 93 y A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1916...*, p. 9, leg. 2251.

<sup>40</sup> Para el uso de cada depósito los concesionarios pagaban en concepto de gastos de conservación 0,75 pts./m<sup>2</sup> y año. Su concesión y régimen estaban regulados por un *Reglamento especial* aprobado por la Junta el 11 de junio de 1910.



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”<sup>41</sup>.



**Fotografía 5.3.- Plano del proyecto del Muelle de fábrica (A.P.H. Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913..., leg. 2251).**

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 se necesitaba reformarlo, con un coste de gran envergadura. Con esta obra, aunque el muelle se agrandara, no se podía conseguir mucho más calado; asimismo, el servicio seguiría siendo complicado y deficiente, pues al no poder tener el público acceso directo a la instalación, una entidad intermediaria se tenía que encargar de recibir y entregar las mercancías en los barcos, operaciones que nunca se hacían a gusto de los comerciantes y daba lugar a numerosas quejas y reclamaciones<sup>42</sup>. Además, existía el convencimiento de que la construcción debía ser permanente, y ello constituía una cuantiosa inversión. Los muelles metálicos en la etapa no se consideraban duraderos y menos en las aguas del Odiel, que por venir cargadas de sales ácidas de las minas atacarían rápidamente el hierro, que perdería resistencia<sup>43</sup>. En resumen, el Puerto de Huelva contaba con las instalaciones precisas para el tráfico de minerales, pero no así para el de las mercancías generales, y la institución y su director eran conscientes de que había que cubrir el servicio para mantener y desarrollar este tipo de transacción. Claramente, Montenegro preveía que la institución no siempre se dedicaría a exportar minerales, sino que algún día habría un cambio y para ello había que prepararse. En una *Memoria* de los primeros años de su dirección sus palabras eran de lo más elocuentes, referidas al tratamiento de las mercancías generales:

<sup>41</sup> A.F.R.T. Peña del Hierro. *Nota sobre el Puerto...*

<sup>42</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 185, leg. 2251.

<sup>43</sup> A.P.H. *Expediente de Obras "Muelle de fábrica": informe Comisión Provincial sobre la construcción del muelle de fábrica* (copia), 10-7-1913, leg. 208.

“y procede por lo tanto el estudio y construcción de lo que a éstas corresponde, lo cual debe hacerse con el mayor detenimiento posible, toda vez que esta especie de tráfico ha de ser la vida futura de nuestro puerto”<sup>44</sup>.

Sobre la construcción del muelle definitivo<sup>45</sup> hubo muchas voces que apoyaron al director por lo que significaba para el fomento y avance del *hinterland* portuario onubense<sup>46</sup>; de ahí que su coste no debía ser un obstáculo, además el Puerto de Huelva ocupaba un puesto principal a nivel nacional en estos años, y a su vez:

“[...] podría ser el primero fomentando y protegiendo convenientemente los elementos industriales y mercantiles que existen en su zona, cuyo fin no podría conseguirse restaurando el muelle provisional de mercancías generales que hoy existe, pues á más de que tal obra sería muy costosa nunca serviría más que para los buques de poco calado, los cuales van desapareciendo ante la competencia de los de alto bordo”.

Con el fin de justificar el sistema de construcción del muelle, Montenegro solicitó datos a los diferentes puertos españoles sobre las obras realizadas en terrenos “flojos” o de poca consistencia. De este sondeo dedujo que en España existían numerosos muelles cimentados sobre este tipo de superficies: en los puertos de Alicante, Cartagena, Castellón, Denia, Coruña, Málaga, Musel, Palma, Pasajes, Pontevedra, Ribadesella, Sevilla, Vigo y Valencia. Los procedimientos seguidos consistían en una base de escollera o una plataforma sobre pilotaje, aunque ninguno de estos sistemas se podía aprovechar en los terrenos fangosos de espesor indefinido como los de Huelva. Por otra parte, en el Puerto onubense los muelles sobre pilotaje se habían desechado, pues había que poner los pilotes tan cerca, que casi formaba un macizo de madera; otro método radicaba en un basamento de escollera y sobre éste un cuerpo de muro de fábrica corriente, pero se ensayaron estos tipos de muros en 1882 y se hundieron cuando la carga del terreno llegó a 809 g/cm<sup>2</sup>, como ya se adelantó en el capítulo anterior. Así, se desistió de los muelles de fábrica y se utilizaron los espigones de hierro sobre columnas calzadas de rosca *mitchel*; aunque Montenegro tampoco confiaba mucho en este material, por el peligro de corrosión mencionado<sup>47</sup>.

Muchos fueron los estudios y asesoramientos que el director del Puerto de Huelva, Francisco Montenegro, llevó a cabo, desde su entrada en el cargo, para poner en marcha la construcción del muelle de fábrica o muelle de Levante. Conocía otros puertos con suelos de características similares al de Huelva en los que se había construido este tipo de

---

<sup>44</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 185-186, leg. 2251.

<sup>45</sup> Para conocer con más detalle los inicios de la gestión del proyecto del muelle definitivo, véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...* De la misma autora: “La construcción del Muelle de Levante: un hito en la ingeniería de la época”. *Aestuarium. Revista de Investigación*, núm. 8. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2002, pp. 89-117.

<sup>46</sup> 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”. A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 31 de enero de 1904*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1904, pp. 6-8, leg. 31.

<sup>47</sup> MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Muelles de fábrica sobre terrenos de escasa resistencia”. *Revista de Obras Públicas*, 25-4-1912, núm. 1909, tomo I, p. 210.

muelle, así Rotterdam o Trieste<sup>48</sup>. Los fangos eran problemáticos, pero no tan difíciles de controlar como Moliní creía; y el tiempo dio la razón a Rodríguez Leal con algunas experiencias que desarrolló<sup>49</sup>. Ahora bien, el asunto del nuevo muelle destacó por su enorme importancia y favorable acogida, como se desprende de su aparición en la prensa y en prestigiosas revistas técnicas<sup>50</sup>. El profesor Juan M. de Zafra alabó el procedimiento presentado por Montenegro de establecer muelles de ribera en terrenos fangosos, en grado máximo en Huelva, y definió su solución como “un considerable progreso, una importante mejora de la ya realizada en Rotterdam, y, en una palabra, está a la altura de la reputación de nuestro querido compañero el Sr. Montenegro”<sup>51</sup>. La sociedad onubense participó en el debate de la solución adoptada por Montenegro, lo que demuestra que se interesó por la construcción del muelle<sup>52</sup>; en este sentido, el pedagogo Manuel Siurot abogó en varias ocasiones por la buena marcha de las obras. Así fueron de expresivas algunas de sus palabras, aprobando la inversión en el futuro:

“Los que se sientan onubenses que hablen, que propaguen, que enciendan el sacro fuego, porque si nos encerramos en la egoísta consideración de no cuidarnos del mañana, y desdeñamos sembrar dehesas, porque sus frutos se recogen tarde, y somos sólo sembradores de alfalfa que se siega al mes de sembrada, no merecemos que nuestros hijos se acuerden de nosotros, ni que los onubenses que vengan detrás conserven el epitafio de nuestras tumbas”<sup>53</sup>.

Por lo demás, el proyecto de un muelle de fábrica se remitió a la Junta el 12 de junio

<sup>48</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”*: escrito de Francisco Montenegro al Ingeniero Jefe de Obras del Puerto de Rotterdam (minuta), 25-9-1908 y del Puerto de Trieste (minuta), 2-1-1909. leg. 208.

<sup>49</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”*: escrito de Francisco Montenegro a Juan M. de Zafra, profesor de la Escuela de Camino Canales y Puertos (minuta), 5-11-1910, leg. 208.

<sup>50</sup> *La Justicia*, 8 y 29-3-1913; *Heraldo de Huelva*, 29-3-1913; *Diario de Huelva*, 4,5,6 y 7-4-1913; *La Provincia*, 4-4 y 27-6-1913; *Fígaro* (Sevilla), 9-4-1913 y *El Intercambio*, 30-9-1913. Destaca, por su amplia difusión, MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Muelles de fábrica sobre terrenos de escasa resistencia”. *Revista de Obras Públicas*, 19-1-1911, núm. 1843, tomo I, pp. 25-33; 26-1-1911, núm. 1844, tomo I, pp. 37-43; 2-2-1911, núm. 1845, tomo I, pp. 49-54; 25-4-1912, núm. 1909, tomo I, pp. 201-210. En este último artículo insertó Montenegro una descripción detallada de los cajones de hormigón con los que pensaba construir el muelle. Sobre este tema, véase también *La Cultura*, 15-5-1912.

<sup>51</sup> ZAFRA, Juan M. de: “El hormigón armado”. *Revista de Obras Públicas*, 2-5-1912, núm. 1910, p. 213. Para comprender y valorar con suficiente medida la importancia de este personaje, que apoyó, asesoró y reconoció tanto la labor de Montenegro, remitimos a la Real Orden de 31 de mayo de 1921, en la que se recoge sobre él: “eminente Ingeniero de Caminos, Profesor de las Escuela especial del Cuerpo, don Juan Manuel Zafra, que por su gran competencia en la materia y poderosa mentalidad mereció ser premiado por el Ilustre Consejo de Obras Públicas y que S. M. le distinguiese, concediéndole e imponiéndole personalmente la Gran Cruz de Alfonso XII”. Todo gracias a su buen trabajo al redactar una “Colección de modelos de puentes económicos de hormigón armado para Caminos Vecinales”. *Gaceta de Madrid*, 10-6-1921.

<sup>52</sup> A la gran compenetración entre Huelva y su Puerto, en otros momentos decisivos para el desarrollo portuario, se refirió Tomás Domínguez Ortiz con el ejemplo del movimiento de protesta, acaecido cuando el Ministerio de Fomento trató de enviar la draga de succión que estaba en Huelva al Puerto de Avilés, “tan viril y decidido” que el ministro tuvo que desistir de su empeño. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Tomás: “Huelva y su puerto”. *Huelva y sus fiestas. Revista anual ilustrada*. Editorial Artística Sevillana, Sevilla, 1918. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 256.

<sup>53</sup> *Diario de Huelva*, 2-4-1913

de 1912, fecha en la que comenzó su tramitación oficial<sup>54</sup>. El presupuesto ascendía a 6.945.925,85 pesetas<sup>55</sup>. Una vez aprobado por todos los miembros de la Junta de Obras del Puerto el proyecto del “Muelle de fábrica”, en sesión del 30 de septiembre de 1912, y estimada la necesidad de recursos extraordinarios, pues los existentes estaban comprometidos para obras en ejecución o de gran necesidad se acordó, previa autorización de la Superioridad, la emisión de un empréstito de 7.000.000.000 de pesetas, importe de la ejecución, y para atender el gasto anual de 500.000 pesetas que había de tener el empréstito por amortización e intereses, elevar el arbitrio sobre los impuestos de minerales cobrizos exportados en navegación de 2ª clase, de 0,60 pts./tm que tenía señalado a 0,75 pesetas, lo que supondría un capital de 117.096,90 pesetas; y para completar la cifra, establecer un impuesto por el alumbrado de la canal o las boyas de 0,10 pts./tm en toda clase de mercancía<sup>56</sup>.

Al tratarse de una obra que requería el apoyo de la opinión pública por la necesidad de emitir un empréstito para su realización, se consideró importante que el pueblo la conociera, y para facilitar el examen de los documentos se hizo un modelo a escala 1:25, que estuvo expuesto unos días en uno de los salones del Círculo Mercantil y Agrícola. En este punto, una Comisión, de la que formaba parte Montenegro, partió a Madrid para tratar la subvención necesaria y que no se paralizasen los trabajos del Puerto, tan necesarios para la economía provincial, pero se habían agotado las ayudas a las obras de los puertos<sup>57</sup>. En esta tesitura, se intentó negociar un préstamo con el Banco de España, pero la Junta no podía contraer estos compromisos según la legislación<sup>58</sup>. A pesar de todas las dificultades, 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 propuesta de muelles definitivos, que había de producir por su trascendencia para el porvenir de Huelva, un movimiento de entusiasmo en la Junta y en toda la población<sup>59</sup>. También destacó la

<sup>54</sup> A.G.A. 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. Un extracto de la memoria del mencionado proyecto se recoge en MONTENEGRO CALLE, Francisco: “Puerto de Huelva: Proyecto de un Muelle de Fábrica”. *Revista de Obras Públicas*, 16-7-1914, núm. 2025, tomo I, pp. 354-357; 23-7-1914, núm. 2026, tomo I, pp. 370-374; 30-7-1914, núm. 2027, tomo I, pp. 381-384 y 6-8-1914, núm. 2028, tomo I, pp. 393-395. Véase además A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 184, leg. 2251.

<sup>55</sup> De éstas, 3.021.241,16 pesetas por administración y 3.924.684,69 por contrata. BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 95.

<sup>56</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: informe de la Comisión Provincial sobre la construcción del muelle de fábrica* (copia), 10-7-1913, leg. 208.

<sup>57</sup> La Cámara, concretamente, protestó por la reducción de la subvención del Gobierno a la Junta, en unos momentos en que se desarrollaban importantes trabajos de dragados y se proyectaba la construcción de los muelles definitivos. A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, p. 24, leg. 32.

<sup>58</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-10-1914, libro 36.

<sup>59</sup> En la Junta de obras se dio lectura de una copia y “mientras tenía lugar este acto en la sesión, la ciudad manifestaba su alegría recorriendo las calles una banda de música, repicando las campanas de las iglesias, ondeando en los edificios públicos la bandera nacional y cerrando el comercio sus puertas. En el puerto se empavesaron los muelles y los buques, y las sirenas lanzaron al aire sus estridentes sonidos”. “Homenaje de Huelva a Montenegro”. *Revista de Obras Públicas*, 17-12-1914, núm. 2047, tomo I, pp. 540-544. Tan valorada resultó esta construcción y su autor en Huelva, que



participación del gobernador, que envió un telegrama de agradecimiento a los ministros de Fomento y Gobernación en el se expresaba claramente la situación económica de la zona y la necesidad de crédito<sup>60</sup>.



**Fotografía 5.4.- Salones del Círculo Mercantil (B.D.P.H.).**

No obstante, faltaba mucho por conseguir, aunque el primer paso, el fundamental, estaba dado. El permiso de construcción se tenía, pero no el capital necesario. El año 1914 se distinguió en Huelva, como en el resto de las provincias, por la crisis económica producida por el inicio de la guerra. Durante el verano, la Junta, en sesiones extraordinarias, analizó el problema con honda preocupación: la gran crisis en el Puerto se caracterizaba por “[...] no contar la Junta con más existencia metálica que un pequeño remanente sobradamente comprometido en adquisiciones y obligaciones anteriores y que, con tal fin ha reducido el trabajo de las obras nuevas casi exclusivamente a los dragados y respecto a la explotación ha restablecido como medida general que se supriman los obreros fijos y que sólo trabajen cada día los que se necesiten [...]”. Hubo una reorganización de las plazas, por lo que se sucedieron despidos y los servicios se organizaron con menos personal, y tareas que antes acometían varios trabajadores, en ese momento tuvieron que ser realizadas por una sola persona. Se llegó a crear una Junta en Huelva de Defensa e Iniciativas para proteger los intereses de la capital<sup>61</sup>; a pesar de todo, Huelva disfrutó del momento acompañando al Puerto y homenajeando al director con un banquete. A muchos les llegó la noticia 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”<sup>62</sup>.

---

un año después, en la sesión municipal de 20 de agosto de 1915, se propuso como hijo adoptivo de la ciudad, lo cual se aceptó por unanimidad A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1293.

<sup>60</sup> *Diario de Huelva y La Provincia*, 1-12-1914.

<sup>61</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-8-1914, libro 36.

<sup>62</sup> *Revista Mercantil*, 3 y 13-12-1914; *El Reformista*, 5 y 12-12-1914; *La Correspondencia de España*, y *El Liberal* (Sevilla), 7-12-1914; *Diario de Huelva*, 7 y 9-12-14; *La Lealtad*, 13-12-14; *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, núm. 42. Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 31-12-1914, p. 9 y



Desde luego, a lo largo de todo el proceso de aprobación del muelle, se constató el apoyo que obtuvo el director del Puerto de personalidades importantes para que la tramitación siguiera adelante -destacó el diputado a Cortes, Tejero, del Partido Conservador-. El siguiente paso, que debía ser la proposición de ley que éste presentara a las Cortes, como garantía para las operaciones financieras precisas para llevar a cabo la obra, se sabía que no era fácil<sup>63</sup>. Las condiciones políticas no eran las adecuadas, a pesar del apoyo del Gobierno, convencido de que la construcción del muelle de fábrica tendría una gran trascendencia para la economía de la provincia<sup>64</sup>. Por ello, incluso se hicieron tentativas para obtener el empréstito a través de las compañías mineras<sup>65</sup>. Si en noviembre se aprobó la construcción del muelle, en diciembre se asistió a una reunión en el Ayuntamiento ante la crisis obrera. Se estaba padeciendo hambre y convenía conseguir dinero para comenzar las obras de los muelles definitivos y el camino vecinal de Huelva a Trigueros, y así mitigar las necesidades. Por su parte, Siurot manifestaba que había que alimentar diariamente a 400 niños y se debía mantener este apoyo “siquiera hasta Mayo, que haya pasado el frío, y por lo tanto, sean más llevaderas las necesidades”<sup>66</sup>.

Al hilo de esta temática, conocemos que, a finales de 1915, se presentó un proyecto de ley para permitir obligaciones por la cantidad de 5.693.000 pesetas. La emisión se programaba con 11.386 obligaciones al portador de 500 pesetas nominales cada una, dividida en series. Dichas obligaciones devengarían un interés anual del 5% sobre su valor nominal, que se abonaría en metálico por la Junta por trimestres vencidos. Serían autorizadas en el plazo máximo de veintidós años con arreglo al cuadro que se acompañaba. El Estado, por su parte, concedería 500.000 pesetas de subvención, incluida en los presupuestos desde 1915 a 1936<sup>67</sup>. Pero en el plan económico aprobado por la Junta para 1916 existía un déficit de casi tres millones de pesetas y, para cubrirlo, se esperaba contar con los ingresos procedentes del empréstito mencionado que había de ser aprobado en las Cortes. El problema radicaba en que éstas habían de ser disueltas en breve y no daría tiempo a sacar la emisión. La situación era angustiosa<sup>68</sup>.

En este sentido, el tiempo perdido en la tramitación del expediente dio lugar a que el contratista de los dragados terminara su compromiso y, por consiguiente, al fallar la organización de los trabajos proyectada, la obra del muelle fue mucho más lenta. A todo ello se unía las consecuencias de la guerra europea, que había reducido los ingresos del Puerto a menos de la mitad, e imposibilitaba la emisión del empréstito proyectado. El

---

*Revista de Obras Públicas*, 17-12-1914, núm. 2047, tomo I, pp. 540-544.

<sup>63</sup> *La Provincia*, 1-12-1914.

<sup>64</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: escrito del Senador secretario del senador, Manuel Vázquez de Zafra, a Montenegro*, informándole de que el Ministro de Fomento prometió a Burgos y a él presentar enseguida el proyecto de ley sobre el empréstito, 25-1-1915, leg. 209.

<sup>65</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: escrito de The Tharsis Sulphur and Copper Company Limited, Glasgow, a José Albelda*, 31-12-14, leg. 208.

<sup>66</sup> *La Provincia*, 18-12-1914.

<sup>67</sup> El 26 de noviembre de 1915 se reunieron en el salón de la Cámara y se expresó agradecimiento a Burgos, a quien se debía el triunfo del acuerdo del Consejo de ministros concediendo la subvención extraordinaria para acometer las obras de los muelles definitivos. La Cámara celebró sesión extraordinaria para dar cuenta del éxito obtenido por la comisión onubense en sus gestiones. *Gaceta de Madrid*, 5-12-1915 y A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, pp. 59-61, leg. 32

<sup>68</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 31-12-1915, libro 37.

resultado podía ser un nuevo aplazamiento de la construcción del muelle, además ilimitado, que se intentó evitar. Por ello, Montenegro acometió una medida inteligente: gestionar con el contratista de los dragados seguir adelante en la zona proyectada, con su propio material y al mismo precio de la contrata. Se presentaron tres soluciones, y se optó por aquella que consistía en un interés anual del 7,5%, con grandes ventajas a juicio de Montenegro “pues suprime la parte aleatoria [...] en el plazo de reembolso de los pagarés, y lo fija en unos dos años y medio próximamente”.

No cabía duda de que con el material del Puerto se invertiría en ese trabajo tres años, mientras que con el del contratista sólo uno; a su vez, en este último caso quedarían libres las dragas de la Junta para hacer la excavación del fondo de la zanja del cimiento del muelle y atender el servicio de conservación de la ría. Sánchez Dalp, después de oír a Montenegro, le comunicó que estaba dispuesto a realizar en Madrid las gestiones necesarias para conseguir que las obras siguieran adelante<sup>69</sup>. Una vez aprobada la proposición, el problema radicaba en gestionar con la Superioridad el que autorizara la emisión de pagarés con un 7,5% de interés anual, pues excedía del interés legal permitido - un 5%-. Ante esta eventualidad, y demostrando la compenetración existente entre puerto y ciudad y el gran valor que se le daba al proyecto, el Ayuntamiento, la Diputación y la Cámara de Comercio, Industria y Navegación acordaron contribuir al pago de la diferencia entre el 5% y el 7,5% de interés que la Junta habría de satisfacer a los contratistas del dragado. Gracias a esta inestimable ayuda, el día 1 de julio de 1915 se inauguraron los trabajos de dragado, que se iniciaron delante del muelle de Viajeros con dirección al muelle Norte<sup>70</sup>. Claramente, se recoge el apoyo a las obras del Puerto por parte de la Diputación Provincial en sus *Actas* del pleno y en palabras del propio presidente:

“[...] Había sido invitado [el presidente de la Diputación] por el Sr. Gobernador a una reunión que tuvo lugar entre la representación de la Junta del Puerto, la del Ayuntamiento y la de la Cámara de Comercio, y expuesto que le fue el caso de tener que abonar la diferencia de intereses que el Estado tolera, hasta que se le pague al contratista de los dragados, y el que este exige, para el importe de las obras ó sea del 5 al 7 y medio % si se quería que diese[s] [sic] principio inmediatamente las obras, como interesa el Puerto y es beneficiosos para los obreros de la Provincia e indispensable en los tristes momentos de la Guerra Europea. Él ofreció a nombre de la Diputación que esta abonaría la tercera parte del dos y medio por ciento señalado. Por unanimidad se acordó aprobar y tener por firme el ofrecimiento hecho por el Sr. Presidente y que se abone de los fondos provinciales la tercera parte de la cantidad que importa la diferencia de ese tanto por ciento señalado, debiendo tener en cuenta este acuerdo la Comisión de Hacienda para cuando formule el proyecto de presupuesto de la Corporación para el año venidero en el que se deberá incluir cantidad bastante para el pago de esta atención [...]”<sup>71</sup>.

En efecto, una nueva noticia con respecto a la difícil circunstancia bélica en 1916, fue

<sup>69</sup> *Diario de Huelva*, 27-4-1915.

<sup>70</sup> Para el dragado de cimientos del nuevo muelle y la formación del terraplén compresor de arenas se utilizaron la draga de succión *Huelva* y la *Cosmopolita* de la casa *Bos*, de una capacidad de 600 m<sup>3</sup>. Ambas realizaban su carga con la arena fina del fondo de la canal de entrada, que vertía en la zanja de cimientos; aunque también podía hacerlo en tierra. *Revista de Obras Públicas*, 15-6-1925, núm. 2431, tomo I, p. 278. Son notas recogidas en un viaje de prácticas de los alumnos de la Escuela de Caminos.

<sup>71</sup> A.D.P.H. *Actas de las sesiones plenarias de la Diputación Provincial de Huelva*, 20-5-1915, libro 36.

el establecimiento de tarifas para la exacción del impuesto extraordinario sobre carga y descarga acordado por la Junta. Evidentemente, la única solución para amortizar los pagarés en sus vencimientos para la ejecución de dragados consistía en aumentar los ingresos y, por tanto, las tarifas de los muelles<sup>72</sup>. Ahora bien, en agosto de 1918, el secretario y el presidente de la Junta viajaron a Madrid para gestionar una operación de crédito que salvara la complicada situación de ocaso financiero. Incluso a final de ese mismo año, al no remitir el problema, se consideró la venta de terrenos de la corta del Olivillo y del parque deportivo<sup>73</sup>. Pero los acontecimientos se agravaban, y finalizando el año 1919, la Junta atravesó unos momentos de crisis acusada -la gran guerra europea había bajado los ingresos por la exportación de minerales de manera brutal y si en 1913 se recaudaron casi dos millones de pesetas, en 1918 no llegó ni a 900.000 pesetas-<sup>74</sup>. Ya en la sesión de 20 de marzo de 1917, ante el temor de no poder pagar ni los jornales, se tomaron una serie de acuerdos, sin duda drásticos como las circunstancias que se vivían:

1. Suspender los dragados interiores por ser los más costosos, por el gran consumo de carbón, y emplear el personal en otros trabajos
2. Adquirir únicamente el material urgente.
3. El plazo de pago del material adquirido no sería inferior a noventa días.
4. Introducir las reducciones de personal necesarias.
5. Demorar el pago de suministro de materiales.
6. Informar de la situación a los representantes del Gobierno en la provincia de Huelva para que demandasen ayudas.

A consecuencia de esta determinación, quedó suspendida la obra del muelle de fábrica y se paralizaron los dragados de conservación del interior de la ría, con un grave perjuicio para los aterramientos continuos que se producían por los aportes continuos de las corrientes, perdiéndose en algún sitio abrigado hasta cuatro metros de calado y, en general más de un metro<sup>75</sup>. Estas medidas, junto con algunas reformas de las tarifas de arbitrios y explotación<sup>76</sup>, permitieron atender las necesidades más urgentes, pero como las

<sup>72</sup> Se restablecieron una vez que la situación comenzó a remitir. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-2-1916, libro 37.

<sup>73</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 19-8-1918, libro 39.

<sup>74</sup> Resulta curioso porque para la economía, la industria española y la agricultura significaron años de bonanza, ya que con los países industrializados en guerra, España ocupó un lugar nuevo en las exportaciones, vendiéndose mucho hacia fuera. Esto no es lo que ocurría en Huelva, tan dependiente de la exportación de minerales, puesto que los países que protagonizaban este comercio debían estar afectados por el bloqueo alemán y todos los conflictos, desequilibrios y desordenes que traía consigo la contienda.

<sup>75</sup> Así, el *Diario de Huelva* recogía el 17 de febrero de 1918 que el trasatlántico *Cataluña* no podía entrar por falta de calado, a consecuencia de la paralización del dragado de la barra durante algunos meses; y en contraste con esta etapa, una vez superado estos momentos de crisis, en 1929, conocemos las “soberbias condiciones del Puerto de Huelva para la navegación”, pues fondearon el trasatlántico *San Svingüelmo* con 8.341 toneladas de registro, el vapor frigorífico inglés *Navasota* de 8.799, el buque inglés *Rodreejstar* de 10.600 y el acorazado *Pelayo* de 9.890. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 79.

<sup>76</sup> En 1918, la tarifa aumentó por el déficit y la necesidad de dragados de mantenimiento por dos años, a lo que la Cámara se refirió favorablemente, pero sólo durante el tiempo necesario para que el Puerto se estabilizara, pues le preocupaba colocarlo en una situación de inferioridad, sobre todo con puertos próximos como Sevilla o Cádiz, de los que criticaba el que el Estado los subvencionara

circunstancias empeoraban cada día -en 1919 nos encontramos en el primer semestre con la mitad de ingreso que su correspondiente en 1913- se necesitó acudir al crédito, concertándose una operación con el Banco Hispanoamericano que permitió disponer de 500.000 pesetas. En julio de 1919 se comenzó nuevamente a dragar, pero como el tráfico seguía casi paralizado y el valor de los carbones se elevaba, la sombra de la suspensión de los dragados volvía a planear sobre el Puerto<sup>77</sup>.

No obstante, las instituciones onubenses seguían apoyando al Puerto y sus obras. En una reunión extraordinaria se comunicó que el Ayuntamiento había acordado que una comisión integrada por las fuerzas vivas de la ciudad, unida a diputados y senadores de la provincia gestionara del Gobierno y del Parlamento los recursos necesarios para llevar a cabo la construcción de los muelles definitivos y las demás obras imprescindibles para el desenvolvimiento del Puerto; igualmente, se invitó a la Junta a que formara parte<sup>78</sup>. Dos meses después, como se temía, se suspendieron los dragados, tanto del interior como de la barra, por el gran consumo de carbón -había que invertir enormes sumas, imposibles de satisfacer con los ingresos ordinarios, que continuaban muy reducidos por la escasez del tráfico-<sup>79</sup>.

Poco después se tuvo noticia de un proyecto de empréstito de 5 millones<sup>80</sup> que formuló la Presidencia para pagar las obligaciones contraídas por la Corporación, sin renunciar a llevar a cabo una operación parecida para los muelles de fábrica, pero no era acertado incluirlo en ese momento para que no se demorara su aprobación, tan necesaria. Además, se aumentó en un millón el empréstito concertado con el Banco Hispanoamericano para completar la amortización. Como la aprobación aludida todavía se dilataría, se acordó prorrogar con el banco la operación de crédito que se tenía de 500.000 pesetas, pues la Junta debía afrontar obligaciones ineludibles e inmediatas como el pago a sus trabajadores. A consecuencia de esta necesidad, por Real Decreto de 26 de abril de 1920 se autorizó al ministro de Fomento a presentar a las Cortes un proyecto de ley que facultara a la Junta de Obras del Puerto de Huelva a emitir obligaciones por la cantidad de 6 millones de pesetas, según la Ley de 7 de julio de 1911, para las atenciones más urgentes en el referido Puerto<sup>81</sup>. Finalmente, por Real Decreto de 14 de mayo de 1920, se capacitó a la Junta a emitir las citadas obligaciones con la facultad de enajenarlas y la aprobación del Ministerio de Fomento<sup>82</sup>. Pero parece ser que la emisión fracasó y por Real Orden de 25

---

más. A.C.C.I.N. *Año 1918. Memoria de los trabajos realizados durante el año 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1919, pp. 14-17, leg. 32.

<sup>77</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-10-1919, libro 40. En el verano de ese mismo año, el Puerto de Huelva para dar información sobre sus necesidades editó un folleto titulado “El Puerto de Huelva-plan de obras”, en el que hacía un completo y detallado estudio, con sus respectivos presupuestos, de las obras necesarias de acometer. *La Provincia*, 7-7-1919. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 540.

<sup>78</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-11-1919, libro 40.

<sup>79</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-2-1920, libro 40.

<sup>80</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-2-1920, libro 40.

<sup>81</sup> Archivo Senado. *Remisión para sanción regia del proyecto de ley autorizando a la Junta de Obras del Puerto de Huelva para emitir un empréstito de 6 millones de pesetas* ([www.senado.es/historia/documentos\\_index.html](http://www.senado.es/historia/documentos_index.html)): HIS-1124-05, legislatura 1919-1920, 29-4-1920.

<sup>82</sup> La sesión del 21 de mayo del mismo año recoge las bases que propone la Junta para la emisión

de junio se rebajó el tipo al 80%; la última noticia que tenemos indica que quedó desierta la suscripción por falta de licitadores. En este contexto, interesa reseñar que el jurado calificador de la Exposición de Ingeniería celebrada en Madrid a principios de 1920 concedió el premio de honor al modelo de muelles definitivos del Puerto de Huelva de Montenegro, lo cual demuestra que seguía valorándose la propuesta y estaba totalmente al día en los más modernos avances, a pesar de los años que habían pasado desde su aprobación<sup>83</sup>.

A modo de balance de esta difícil etapa de guerra y posguerra diremos que, a pesar de los obstáculos, la Junta no estuvo inactiva desde la Real Orden de aprobación del 28 de noviembre de 1914, sino que a través de créditos y del apoyo de las instituciones onubenses mencionadas consiguió que los dragados continuaran en la zona del emplazamiento del nuevo muelle. Finalmente, se hizo el dragado de la zona del muelle casi en su totalidad, 1.200 m<sup>3</sup>, y algunas obras auxiliares; no obstante, terminada esta fase, ya no había forma de seguir adelante ante la falta de medios económicos, a consecuencia de la disminución del tráfico por la Guerra Mundial, con el grave peligro que suponía el que lo realizado hasta ese instante pudiera deteriorarse si se retrasaba la concesión de la subvención solicitada. En los años sucesivos sólo hubo pequeños gastos de vigilancia y reparaciones obligadas. La prensa dejaba constancia, sucesivamente, de la importancia de que la obra siguiera adelante, por lo que instaba a que la opinión pública convenciera al Gobierno de que debía actuar<sup>84</sup>. Pero, como ya se ha referido, el momento no era el propicio por el desarrollo del conflicto bélico y el período que siguió<sup>85</sup>.

Por otra parte, en 1913 se hizo el relleno del caño llamado del Dique, el cual tenía una longitud de 450 metros, su ancho medio alcanzaba 57 metros y su profundidad en algunos lugares tenía un metro sobre la bajamar equinoccial y en otros algo menos -el volumen de arena que se empleó ascendió a 126.450 m<sup>3</sup>-. Como no se podía prescindir del servicio del muelle situado en esta zona, antes de terraplenar el caño se construyó otro provisional que lo sustituyó, emplazado en la línea general del terraplén de la ría y próximo a la desembocadura del caño del Dique, con una línea de atraque de 85 metros, que, aunque menor que la del muelle antiguo -que tuvo 170 metros-, permitía un servicio más activo<sup>86</sup> al poseer un metro de calado en bajamar. Así, los pequeños barcos si varaban lo hacían por poco tiempo y podía renovarse con más facilidad que el muelle viejo que, por estar dentro de un caño de poco calado, no posibilitaba entrar ni salir nada más que en las pleamares. Estaba unido con las estaciones de Sevilla y Zafra y con el muelle de hierro y

---

de las obligaciones y el cuadro de amortización

<sup>83</sup> *Diario de Huelva*, 19-3-1920. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 253.

<sup>84</sup> A.P.H. *Expediente de Obras "Muelle de fábrica": proyecto reformado*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 30-3-1925, leg. 212 y *Huelva. Grandes fiestas*, agosto y septiembre 1916.

<sup>85</sup> En MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: "El Puerto de Huelva". *Revista de Obras Públicas*, 27-9-1917, núm. 2192, tomo I, p. 461, Montenegro hizo una exposición de los difíciles momentos por los que estaba atravesando la Junta a consecuencia de la Primera Guerra Mundial, que había obligado, incluso, a suspender los dragados del interior de la ría, perjudicando seriamente las buenas condiciones de navegación que con tanto esfuerzo se habían llegado a conseguir "[...] como lo prueba el hecho de haber estado fondeado en esta zona de muelles en el mes de Agosto último [de 1917] el acorazado *Pelayo*, de mucho calado y difícil gobierno".

<sup>86</sup> Por el contrario, los comerciantes, integrantes de la Unión gremial de Huelva, no parecían muy contentos con el cambio, sino que se sentían perjudicados. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-8-1913, libro 35.



su zona de servicio por vía férrea y carretera <sup>87</sup>.



**Fotografía 5.5.- Muelle del Dique de la Pescadería (A.P.H.).**

En total, en el Puerto de Huelva durante la segunda década del siglo XX se construyeron cinco nuevos muelles de mareas desde el muelle de Río Tinto, en la margen del río –aprobados por Real Orden de 2 de noviembre de 1907, la adquisición del material metálico se adjudicó a la *Sociedad Basconia* por Real Orden de 23 de abril de 1908<sup>88</sup>-. En su mayoría estaban ubicados sobre columnas de hierro, con plataformas de hormigón armado en el viaducto y de madera sobre vigas de hormigón armado en las cabezas. Por una vía férrea se acercaban los vagones hasta la frontera de estos muelles. Eran los siguientes: uno de ellos, 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 con el objetivo de cargar y descargar material inflamable para el suministro de barcos pesqueros; por último, el cuarto y el quinto ponían en comunicación Huelva y los lugares colombinos y enlazaba la capital con Palos y Moguer –ubicados en la Punta del Sebo y al pie del convento de La Rábida<sup>89</sup>. La construcción del muelle de Levante y el desarrollo de la flota pesquera propició que la mayoría de estos muelles, que sólo avanzaban 53 metros hacia el río, quedaran inutilizados; asimismo, las aportaciones del río

<sup>87</sup> Para hacer el muelle con más economía se aprovechó para las columnas los tubos de los muelles de mareas definitivos, que se iban próximamente a construir y que no se podían llevar a cabo hasta que se resolviera sobre el proyecto de muelle de fábrica, entonces en tramitación. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 17-18 y 305-306, leg. 2251.

<sup>88</sup> *Gaceta de Madrid*, 30-4-1908.

<sup>89</sup> El 14 de julio de 1917, el gobernador civil de la provincia inauguró dos muelles de marea y el primer trozo de una vía férrea y de una carretera que constituía parte del proyecto general de “Vías de servicio de la zona sur del puerto”. MONTENEGRO CALLE, Francisco: “El Puerto de Huelva”. *Revista de Obras Públicas*, 27-9-1917, núm. 2192, tomo I, p. 462 y A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1916...*, p. 7, leg. 2251 y A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 31.

Odiel dejaron sus fronteras de atraque en seco aún en pequeñas mareas<sup>90</sup>.

Resumiendo, al inicio del siglo XX<sup>91</sup>, el Puerto de Huelva necesitaba nuevas construcciones portuarias para dar servicio al tráfico comercial que cada vez aumentaba más, y en 1908 se inauguró el muelle Norte, fundamentalmente de minerales, al que se le dotó de una zona de servicio, grúas, locomotoras y depósito de minerales. Una vez que comenzó la segunda década del siglo XX, se inició una larga singladura en la que se luchó por levantar un nuevo muelle de mercancía general definitivo, que no se llegó a construir hasta la Dictadura primorriverista. Sin duda, la Primera Guerra Mundial, por la ausencia de tráficos y capital, tornó negativamente la situación económica y las construcciones se vieron afectadas.

## 2. Los dragados<sup>92</sup> y el balizamiento

Entre las obras marítimas que se pueden considerar básicas en las construcciones portuarias, tanto en el mar como en los ríos, están las que se conocen con el término de dragados. La técnica del Dragado, según palabras textuales de Vigueras y Peña, “comprende las operaciones necesarias para la extracción, transporte y depósito en puntos determinados, de los terrenos situados debajo del nivel del agua, que deben ejecutarse por cualquier motivo o fin: creación de nuevos puertos o profundización de los existentes, mantenimiento o ampliación de cauces de ríos, construcción de muelles u otras estructuras marítimas o portuarias, relleno y saneamiento de terrenos, extracción de arenas y materiales de construcción, minería, canales y nuevas vías de navegación, ingeniería costera, regeneración de playas, etc., etc.”<sup>93</sup>.

En la antigüedad, las actividades de dragados no se podían definir propiamente como tal, ya que partían de tierra -trabajando a cotas superiores del nivel del mar-, desde donde arrojaban las escolleras, lo que permitía formar un camino de avance. A pesar de ello, en algunos casos, como en la construcción de dársenas, sí se puede hablar de un proceso de dragado, en el sentido estricto del término, pero con una enorme cantidad de trabajadores. Ahora bien, Sanz Bermejo habla del arte del dragado, ya que “además de constituir una técnica muy avanzada y sofisticada, su dominio exige gran experiencia práctica que capacite a sus profesionales como maestros en el más amplio sentido de la palabra y que no puede sustituirse por los conocimientos adquiridos en aulas”. Destaca las grandes inversiones que son necesarias para acometer obras de estas características, bastante superiores a los costes de las obras terrestres (véase el ejemplo de Huelva en la Tabla 5.4). La maquinaria adquiere un gran protagonismo por su elevado precio<sup>94</sup>. No obstante, hasta que se inventó la máquina de vapor, el único procedimiento utilizado para eliminar los

<sup>90</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Desguace del muelle de inflamables”: memoria del proyecto*. Ingeniero director Juan Ignacio Gálvez-Cañero y González-Luna, 2-9-1950, leg. 226.

<sup>91</sup> Existe un interesante cuadro-resumen con una relación de las obras ejecutadas desde el año 1874 hasta el 31 de diciembre de 1912 y de los gastos que habían ocasionados. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 8-11, leg. 2251.

<sup>92</sup> Los equipos de dragado, actualmente en servicio, pueden agruparse en dragas mecánicas -de cuchara, de pala y de rosario-, dragas de succión -estacionarias y en marcha- y equipos de auxiliares -de transporte, como tuberías, gánguiles y propia cántara; de vertido o elevadores y equipos complementarios de fragmentación de rocas-. VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Dragas y dragados*. Puertos del Estado, Madrid, 1996, pp. 26 y ss.

<sup>93</sup> *Ibidem*, pp. 21-22.

<sup>94</sup> SANZ BERMEJO, César: *Manual de equipos de dragado*. Madrid, 2001, pp. 23 y ss.

sedimentos que aterraban los puertos marítimos y las vías navegables consistía en la utilización de dragas movidas por la fuerza del hombre o de animales. Ya con el vapor, las dragas mejoraron considerablemente, desarrollándose nuevas tipologías, que no se conocían hasta entonces o que habían tenido poco éxito, como las dragas de rosario, atribuidas al técnico alemán Meyer en 1689, movidas por caballerías, permitiendo dragar continuamente, aunque con poco impulso motriz para accionarla. Las primeras dragas de rosario españolas movidas a vapor datan de 1791, pioneras mundialmente, dragando los puertos de Cádiz y Cartagena por el ingeniero Agustín de Betancourt y Molina<sup>95</sup>.

En España, país con poca tradición dragadora por las características de la mayoría de sus puertos, se conoce desde los primeros tiempos una draga que trabajó en el Puerto de Barcelona, con rosario muy primitivo, semejante a la de Cartagena en 1861, y hacia finales de siglo se sabe que también estuvo otra en el Puerto de Valencia. En esta misma fecha, las Juntas de Obras de Puertos que tenían problemas de aterramientos, como Huelva, Sevilla, Bilbao, Santander, etc., adquirieron dragas holandesas o inglesas, formando trenes propios de dragado, especialmente a partir de los primeros años del siglo XX. Desde finales del siglo XIX, se utilizaron diferentes tipos de elevadores mecánicos para facilitar la descarga de los productos transportados en gánguil. Los elevadores hidráulicos fueron los más conocidos y utilizados durante muchos años, complemento indispensable en los trenes de rosario, que debían verter sus productos en vaciaderos situados en tierra firme o en zonas inundables, o incluso en recintos. Hoy existen pocas unidades específicamente de elevación, pues casi la totalidad de las dragas de succión son autodescargadoras y el dragado por elevación es poco utilizado.

Ciertamente, los dragados siempre han estado presentes en la historia de la entidad portuaria onubense, como se demuestra a lo largo de la investigación<sup>96</sup>. 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, Francisco Montenegro, constando de los siguientes elementos: una draga de rosario, tres gánguiles, un elevador y un remolcador para el transporte de los gánguiles. Por orden de la Dirección General de Obras Públicas del 4 de septiembre siguiente, se necesitó hacer algunas reformas en la compra de los elementos mencionados que, principalmente, consistían en suprimir el aparato propulsor de la draga y la camareta de cubierta. Sometido el pliego reformado a la Superioridad, se aprobó por Real Orden de 10 de noviembre del mismo año. La importancia de este material, cuyo valor superaba el de los fondos de que disponía la Junta, hizo que se estudiara un empréstito autorizado por la Dirección General de Obras Públicas el 22 de enero de 1903. Además, al no ser muy conocidas en España las dos casas que ofrecieron las mejores proposiciones, la Dirección General dispuso que el 23 de mayo de 1903 se visitaran sus talleres, así como alguna maquinaria análoga que hubieran construido<sup>97</sup>.

<sup>95</sup> VV.AA.: *Puertos españoles...*, 1994, pp. 205-206.

<sup>96</sup> Podemos consultar un resumen general de los dragados, tanto interiores como en la Barra, desde finales del siglo XIX hasta 1912 en A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, leg. 2251.

<sup>97</sup> Así se hizo y en el viaje que se realizó en julio se examinaron los talleres de la *Koninklijke*, en Leiden, y las dragas construidas, que estaban trabajando en Rotterdam, cuyo fondo era muy parecido al de Huelva, y Dgedser (Dinamarca). Además, estuvieron en Lübeck estudiando las instalaciones de la *Maschinembau* y en Bremen, donde se analizó el funcionamiento de una draga de esta última empresa, también en Leusin, cerca de Berlín, examinando un elevador que maniobraba en el Elba.

Como se deduce de lo narrado, la Junta antes de adquirir su utillaje estudiaba a fondo lo que existía en el mercado, buscando comprar los productos más adelantados en ese momento en el mercado, aunque para ello tuviera que importarlo del extranjero.

La modificación principal impuesta por Real Orden de 29 de enero de 1904 para la adquisición del material, residió en la eliminación del remolcador, utilizando para este servicio el remolcador-draga *Odiel*. Un nuevo pliego de condiciones facultativas, que se aprobó el 14 de marzo siguiente, sirvió de base a un segundo concurso celebrado el 11 de julio de 1904, recogiendo en la Tabla 5.3 las proposiciones. Poco después, por Real Orden de 3 de noviembre de 1904 se adjudicó la draga de rosario *Cinta* a *F. Smulders* de Schiedam (Rotterdam)<sup>98</sup>. Por su parte, el elevador *Tinto* y los tres gánguiles se adquirieron a *Wilton's Engineering and Slipway Co*, de Rotterdam<sup>99</sup>. La práctica demostró, nada más empezar los trabajos, que el remolcador-draga *Odiel* no convenía para el movimiento de los gánguiles, pues sus enormes dimensiones lo hacían poco manejable y la potencia de su máquina, destinada a dragar, sobrepasaba lo necesario, produciendo un gasto superfluo. Por ello, se formuló una proposición de adquisición de un remolcador, que se adjudicó a *Wilton's Engineering and Slipway Co*, la única que se presentó, por Real Orden de 6 de febrero de 1908.

TABLA 5.3  
*Proposiciones recibidas para el proyecto de adquisición de material  
de dragados para el interior de la ría*

| Proposiciones |                      | Importe de las ofertas<br>(francos) |                           |           |
|---------------|----------------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------|
| Nº<br>orden   | Nombre de la Fábrica | Draga                               | Elevador y 3<br>gánguiles | Total     |
| 1             | <i>Smulders</i>      | 312.000                             | 454.000                   | 766.000   |
| 2             | <i>Cockerill</i>     | 514.500                             | 526.900                   | 1.041.400 |
| 3             | <i>Grofmederig</i>   | 360.000                             | 505.000                   | 865.000   |
| 4             | <i>Conrad</i>        | 352.800                             |                           |           |
| 5             | <i>Luebecker</i>     | 480.000                             | 405.000                   | 885.000   |
| 6             | <i>Satre</i>         | 432.000                             | 548.000                   | 980.000   |
| 7             | <i>Wilton</i>        | 315.000                             | 334.000                   | 649.000   |

Fuente: A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 24, leg. 2251.

Con la finalidad de no detener los dragados interiores, se solicitó autorización a la Superioridad para seguir las obras en abril de 1903, y mientras se desarrollaban todas las tramitaciones señaladas el trabajo no se detuvo. 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 capítulo anterior– desde la zona inmediata al muelle Norte, en construcción, hasta el límite norte del emplazamiento de los dragados –aprobado por Real Orden de 26 de febrero de 1904–, dragándose con cargo a éste desde junio de 1903 hasta junio de 1905. Al agotarse el crédito, se pidió una nueva autorización, concedida en 1905, destinándose los productos del dragado al relleno del vaciadero Norte. Además, se dispuso también “que se redacte con urgencia un proyecto general reformado de los dragados interiores, dividido en secciones, que sirva para determinar y precisar el orden de los trabajos y el coste de

<sup>98</sup> *Gaceta de Madrid*, 11-11-1904. Entró en el Puerto de Huelva el 26 de septiembre de 1905 y sus cangilones tenían una capacidad de 350 litros, excavando 200 metros por hora.

<sup>99</sup> Importó 334.000 francos. Real Orden de 28 de diciembre de 1904. *Gaceta de Madrid*, 31-12-1904.

ejecución de cada uno de ellos”.

Con respecto al balizamiento, a principios del siglo XX, José Albelda hizo una valoración de la entrada de la barra muy positiva, en la que se recoge el sistema de balizas existente en el Puerto por entonces. Sus palabras textuales fueron las siguientes:

La entrada de la barra es prácticamente posible siempre para todos los buques que vengan a cargar mineral cualquiera que sea su tonelaje; y hay fuera un barco con prácticos, cuyo servicio es obligatorio para los buques que no sean españoles. En realidad no hace falta práctico porque hay en el eje de la canal dos enfilaciones en las que la segunda es paralela a la costa, y la primera ó de entrada, está marcada de día con dos pantallas o señales en la costa, y de noche por 2 luces de 6º orden; y además hay desde el mar hasta Huelva 12 boyas luminosas sistema Pintsch, que impiden todo error en la navegación. Además para la recalada hay un faro de destellos-relámpagos, de 2º orden cuyo alcance es de mas de 24 millas prácticamente.

En realidad hay calado suficiente hoy, y no se tiene noticia de que se haya demorado la salida de un buque en estos últimos tiempos por falta de agua en la barra, y menos en la canal. Las obras son de mejora de la navegación, pero ésta se verifica en excelentes condiciones hoy por los barcos de 6 a 7000 toneladas que frecuentan este puerto<sup>100</sup>.

En 1903 tenemos noticias de la inversión en conservación y adquisición del material de repuesto para las boyas de la provincia de Huelva, en general, por un importe de 18.962,60 pesetas. Posteriormente, en 1904 se autorizó al ministro para llevar a cabo las obras de servicio y conservación del balizamiento de las barras de la provincia de Huelva por 16.859 y 21.832,66 pesetas, respectivamente. Como observamos, las dos cantidades sumadas elevan la cifra del año anterior considerablemente.

Con depósitos procedentes de los dragados realizados en 1906 se terminaron las obras de los vaciaderos Norte y Sur. El Norte comprendía el espacio de marisma que existía desde el llamado terraplén de Zafra hasta el límite norte del terraplén en 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 rellenados los vaciaderos Norte y Sur, éstos estuvieron en condiciones de ser aprovechados para las instalaciones del Puerto, y así se proyectó cubrir los productos dragados con una capa de tierra de 0,60 metros y defender los malecones con un revestimiento de piedra de 27 metros de ancho, terminado por el lado del río con un murete de sillares artificiales. Para cada vaciadero se hizo un proyecto: “Terraplén y murete del vaciadero Norte” y “Terraplén y murete del vaciadero Sur”, aprobados por Reales Órdenes de 2 de diciembre de 1904 y 14 de marzo de 1907, respectivamente. Una vez aceptada la propuesta reformada de los dragados interiores, se procedió a redactar el proyecto de “Vaciadero para los dragados del interior de la ría”, sancionado por Real Orden de 15 de junio de 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.

Por otra parte, finalizado 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 el sur, pues el otro lado estaba ocupado con concesiones

<sup>100</sup> A.F.R.T. Peña del Hierro. *Nota sobre el Puerto...*



particulares, además de que la extensión aprovechable para depositar el material de dragado era pequeña. Precisamente, en el lado sur toda la marisma estaba libre en gran longitud de kilómetros, pudiendo extenderse el vaciadero desde la boca del Dique, aguas arriba del muelle de Río Tinto, hasta el río Tinto, frente al muelle de La Rábida. Las obras comenzaron en julio de 1909 y en 1912 se tenían ya terraplenado 2.500 metros<sup>101</sup>.



**Fotografía 5.6.- Avenida Francisco Montenegro recién terraplenada, principios del siglo XX (A.P.H. Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913..., leg. 2251).**

Pero el aumento paulatino del tráfico exigía una obra más amplia y medios de ejecución más rápidos y eficaces que los que se empleaban, por lo que se redactó una nueva proposición en julio de 1907, que se aprobó por Real Orden de 30 de enero de 1908. La zona a dragar que se proponía en el proyecto primitivo, el formulado por Moliní, hubo que modificarla; primero, por el emplazamiento que la Superioridad aprobó para el tramo norte de los muelles embarcaderos - la línea límite de dragado en la margen izquierda de la zona de los muelles se retiró al centro de la ría sobre unos 70 metros-, y segundo, por la necesidad de facilitar el movimiento de los buques cada vez de mayor tamaño. Después de la zona de muelles se encontraba la canal, hasta el bajo de la Ballena, con 100 metros de anchura, tal como se proyectó en un principio. Ésta y el fondeadero constituían lo que en la proposición primitiva se llamó “Mejora de la navegación”; mientras las obras de optimización del régimen sufrieron también variación. Los dragados de esta parte de la ría, hasta la sonda de 5 metros en bajamar, que entonces se consideraban de una importancia secundaria -su misión, únicamente, radicaba en facilitar la propagación de la marea y evitar aterramientos-, llegaron a ser sumamente necesarias para proporcionar fondeadero al gran número de buques que se reunían, pasando a veces de 50. Estos buques alineados formaban a cada lado de la canal una fila que llegaba hasta la confluencia del Tinto, y como no era posible sostenerlos paralelos a dicha canal por los vientos y corrientes, había que anclarlos a cierta distancia de ésta a fin de que no

<sup>101</sup> Este malecón, cuyo enrase se proyectó a un metro sobre el nivel de pleamar, se necesitó elevarlo más a consecuencia de un temporal ocurrido en febrero de 1912, que coincidió con una gran marea. El resultado fue que las olas alcanzaron la coronación y quedó destruido en gran parte.

interceptasen el paso.

A juicio de los técnicos, convenía disponer a ambos lados de la canal de una zona con profundidad de cinco metros, que conformara el verdadero fondeadero del Puerto; a su vez, esta obra representaba una necesidad, por el rápido desarrollo de los fondos tras la evolución de muelles y terraplenes. Por otra parte, para eliminar obstáculos al libre juego de las corrientes había que dragar las puntas de la Ballena y de la Cabezuela y hacer un cauce ancho por donde aquéllas entraran y salieran con facilidad. Los calados propuestos en este proyecto reformado consistieron en los mismos presentados en la propuesta aprobada en 1896, al entender que eran suficientes para las necesidades previstas durante algunos años. Dichos calados alcanzaban ocho metros en bajamar de equinoccio para el fondeadero inmediato a los muelles y la canal de la Ballena y cinco para los ensanches de dicha canal y las zonas de la Ballena y Cabezuela<sup>102</sup>.

En general, se rectificaron los sondeos y el cubo a dragar y se marcó la zona que debía ser una canal de entrada -desde las proximidades de la canal del Burro, aguas abajo del muelle de Río Tinto-, y un fondeadero, desde esta canal, aguas arriba del muelle de Tharsis, todo a ocho metros a bajamar viva, dejando una zona a cada lado de la canal con cinco metros a bajamar viva y un cubo total de 11.079.320 m<sup>3</sup>. Se calculaba que con el tren de la Junta se podría dragar una parte en seis años y, para el resto, que serían unos 8.000.000 m<sup>3</sup>, se aprobaron los pliegos y se resolvió el concurso por Real Orden de 16 de marzo de 1909, adjudicándose a *Bos y J. P. Heijblom*, de Dordrecht (Holanda) -a razón de 0,61 pts./m<sup>3</sup> extraído-, a pagar 500.000 pesetas por año<sup>103</sup>. El 18 de julio de 1909 se inauguraron estos dragados con gran solemnidad y la asistencia de las autoridades locales y la Junta de Obras<sup>104</sup>. Este trabajo se efectuó con regularidad y sin dificultades, existiendo toda clase de facilidades para el pago de la deuda -como ya sabemos-, incluso cuando las consecuencias de la guerra menguaron los ingresos de la Junta de Obras. Con arreglo al pliego de condiciones, se amplió el cubo a dragar en un 20% en el emplazamiento del muelle de fábrica<sup>105</sup>. 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, destacamos la visión de futuro que reflejó claramente Montenegro, en 1913, con estas palabras:

“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

<sup>102</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 128 y ss., leg. 2251.

<sup>103</sup> Se aceptaron documentos con 5% de interés por el sobrante del importe de obra anual. BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 94. Por otra parte, se contrató la ejecución del dragado del estuario del Puerto de Huelva en vez de adquirir el material necesario para que dicho trabajo se ejecutara por administración. Se aceptó la proposición de *Bos y J.P. Heyblon* por seis años. *Gaceta de Madrid*, 19-3-1909.

<sup>104</sup> Diego Díaz Hierro recoge en su documentación que hubo festejos con motivo de la inauguración de las obras del dragado del puerto, según sesión del cabildo de 14 de julio de 1909, repartiéndose entre los vecinos una limosna por valor de 1.000 pesetas. A su vez, durante los días 17 y 18 destacó la gran iluminación en el muelle, que no pudo correr a cargo de la Junta por “dificultades insuperables”. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 147.

<sup>105</sup> BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 94.

la industria, que se dejaba sentir en Huelva”<sup>106</sup>.

No se equivocaba el director del Puerto de aquellos años, pues al correr del tiempo, en los años sesenta, Huelva se declaró Polo de Promoción y de Desarrollo Industrial y esta zona, ocupada por la industria, creció progresivamente merced, entre otras razones, a dos muy trascendentales: la existencia de un puerto y la riqueza pirítica de la provincia. En 1915, Montenegro refería, además, la conveniencia y utilidad de un depósito franco para los nitratos de sosa procedentes de Chile por las condiciones del Puerto: gran extensión de la zona de servicio y facilidad de comunicaciones marítimas y terrestres<sup>107</sup>. Ya en 1917, en una publicación sobre la provincia, se recogía, explícitamente, la importancia del terreno para usos industriales y se hablaba de nitratos, piritas, ácido sulfúrico..., como una clara premonición de futuro:

“En esta zona que mide ya más de 160 hectáreas terraplenadas y que pasará del doble cuando las obras estén terminadas, podrá establecerse en inmejorables condiciones un gran depósito de nitratos para el servicio de la costa mediterránea, así como importantes fábricas para obtener los numerosos productos químicos que de la combinación de esos nitratos con las piritas de esta región se derivan, especialmente el ácido sulfúrico, base de la industria química, y los abonos minerales, elemento esencial para la Agricultura. Tampoco habrá en otra parte mejor emplazamiento para fábricas de cobre y de hierro, pues aquí existen minerales abundantes, sitio amplio y fáciles comunicaciones. La Junta de Obras daría grandes facilidades para la concesión de estos terrenos”<sup>108</sup>.

Prosiguiendo con las obras, el proyecto de vías para el aprovechamiento industrial del terraplén Sur, bastante adelantado en 1913, consistía en una carretera o avenida constituida por una parte afirmada para carruajes y un paseo para peatones, por cada extremo. Por el lado interior se trazó una vía férrea con varias estaciones y apartaderos, la cual podía utilizarse no sólo por trenes de mercancías, sino también por vagones automóviles para transporte de viajeros<sup>109</sup>. La guerra paralizó los trabajos totalmente, pues las compañías concesionarias del citado ferrocarril se componían de personal francés casi exclusivamente, y al ser llamados a fila, dejaron abandonadas las labores, que estaban realmente adelantadas<sup>110</sup>. Definitivamente, como ya se ha apuntado, la avenida se inauguró el 14 de julio de 1917.

En cuanto a los dragados en el exterior, todos los años, en los meses de verano, se realizaban minuciosos sondeos en la canal, aunque la simple inspección ocular bastaba para formarse idea de la consideración de la obra realizada para la mejora de la canal de la barra, y hasta el 31 de diciembre de 1912 las fuentes mencionaban 4.888.818 m<sup>3</sup> dragados<sup>111</sup>. Ya desde fines de 1910 se obtuvo un calado de seis metros en toda su

<sup>106</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 173-175, leg. 2251.

<sup>107</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-7-1915, libro 37.

<sup>108</sup> BARRERA, Juan (ed.): *Huelva y provincia artística e industrial. Lujoso álbum de fotografías con un resumen histórico de la ciudad. Año 1917*. Tipografía La Exposición, Sevilla, pp. 10-11.

<sup>109</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 225, leg. 2251.

<sup>110</sup> MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Nota sobre los principales elementos de riqueza que existen en la región onubense”. *Revista de Obras Públicas*, núm. 2122, p. 241.

<sup>111</sup> Al realizarse el trabajo con una sola draga, en vez de con las tres que recogía el proyecto, el retraso fue considerable, aunque en un principio se proyectó su duración en cuatro años. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 100-101, leg. 2251.

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 -con un total de arena extraída de 6.095,408 m<sup>3</sup>. A continuación, comenzaron los trabajos de mantenimiento, y el 31 de diciembre de 1916 se habían dragado 526.750 m<sup>3</sup>, que supusieron un importe de ejecución de 237.281,74 pesetas<sup>112</sup>.

Desde julio de 1915 a junio de 1916 se dragaron 1.200.260 m<sup>3</sup> con un coste de 0,61 pts./m<sup>3</sup>, según constaba en la liquidación redactada el 28 de agosto de 1920 y hasta fin de enero de 1924 se gastaron 868.881,85 pesetas<sup>113</sup>. 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, como bien reconoce el ingeniero Jaime Lobo Ruano, especialista en los dragados del Puerto de Huelva<sup>114</sup>. Todo ello obligaba a la adquisición de trenes de dragado. 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 los fangos arenosos en las marismas de las márgenes, generando grandes superficies hoy ocupadas por la parte baja de la ciudad y su industria, caso de toda la zona de servicio del Puerto, incluso áreas de viviendas del Molino, las Colonias, etc.<sup>115</sup>.

TABLA 5.4  
*Dragados en la barra: Resumen general de gastos (en pesetas)*

| Gastos   |            |                                      |              |                            |                                        |
|----------|------------|--------------------------------------|--------------|----------------------------|----------------------------------------|
| Años     | Personal   | Material<br>acreditado en<br>cuentas | Total        | Metros cúbicos<br>Dragados | Precio del m <sup>3</sup><br>(pesetas) |
| 1897-98  | 11.278,09  | 40.990,27                            | 52.277,36    | 116.760                    | 0,4477                                 |
| 1898-99  | 46.995,56  | 70.218,52                            | 117.214,08   | 393.235                    | 0,2980                                 |
| 1899-900 | 40.704,29  | 55.793,99                            | 96.498,28    | 283.730                    | 0,3401                                 |
| 1900     | 15.164,14  | 49.035,56                            | 64.199,70    | 141.260                    | 0,4544                                 |
| 1901     | 31.232,32  | 44.884,79                            | 76.117,11    | 257.063                    | 0,2961                                 |
| 1902     | 35.464,74  | 73.432,54                            | 108.897,28   | 340.820                    | 0,3195                                 |
| 1903     | 39.977,02  | 42.798,13                            | 82.775,15    | 325.350                    | 0,2544                                 |
| 1904     | 31.579,79  | 53.680,26                            | 85.260,05    | 228.710                    | 0,3727                                 |
| 1905     | 30.695,86  | 49.637,24                            | 80.333,10    | 406.810                    | 0,1974                                 |
| 1906     | 42.781,66  | 72.761,67                            | 115.543,33   | 339.090                    | 0,3407                                 |
| 1907     | 33.460,67  | 57.768,86                            | 91.229,53    | 328.820                    | 0,2774                                 |
| 1908     | 42.140,85  | 76.907,05                            | 119.047,90   | 305.440                    | 0,3896                                 |
| 1909     | 29.094,94  | 33.747,48                            | 62.842,42    | 266.030                    | 0,2362                                 |
| 1910     | 40.068,20  | 111.514,03                           | 151.582,23   | 463.490                    | 0,3270                                 |
| 1911     | 40.164,78  | 61.665,88                            | 101.830,66   | 511.780                    | 0,1989                                 |
| 1912     | 31.418,87  | 74.750,58                            | 106.169,45   | 180.430                    | 0,5884                                 |
| Total    | 542.221,78 | 969.595,85                           | 1.511.817,63 | 4.888.818                  | 0,3092                                 |

Fuente: A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, leg. 2251.

No cabe duda de que el Puerto de Huelva ha tenido a lo largo de su historia una

<sup>112</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1916...*, p. 8, leg. 2251.

<sup>113</sup> BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, p. 96.

<sup>114</sup> LOBO RUANO, Jaime: "Los dragados del Puerto de Huelva". *Huelva Información*, 30-8-1995.

<sup>115</sup> Una nota técnica sería que los aterramientos de la barra obedecen al aporte de arena de las playas, sobre todo de poniente. Como el mismo Lobo Ruano expresa "la oblicuidad del oleaje da lugar a un importante transporte litoral, que al verse frenado por la salida de la ría se deposita formando una flecha arenosa, cuya continuación sumergida es la barra".

enorme relación con una parcela importante de espacio físico de la ciudad. Por una parte, por los terrenos e infraestructuras que ha ido cediendo a la ciudad para su mejor equipamiento, caso de las avenidas que, financiadas y conservadas por la entidad portuaria, se encuentran entre las principales vías de acceso, a la vez que han sido factores claves para el progreso de la provincia. Por otra parte, está el asunto de la cantidad de zonas ganadas al mar para el desarrollo urbanístico de la localidad. Aunque en un principio formaron parte de la zona de servicio portuaria, con el tiempo han revertido en la ciudad. Todo comenzó con las enormes campañas de dragados y la construcción de vaciaderos en el entorno portuario con el inicio del siglo XX, pues el avance del tráfico y de los buques trajo consigo la necesidad de aumentar el calado de la ría.

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<sup>116</sup>. 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 Riotinto hasta la confluencia con el río de este nombre, siguiendo después por su margen derecha. Esta enorme superficie de terreno ha sido después, con los años, la palanca de la industrialización onubense. El tiempo y la mejora del Puerto han contribuido a su propio traslado, 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, 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.



**Fotografías 5.7-5.8.- Fábrica de gas instalada en la Avenida Francisco Montenegro (A.P.H. Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913..., leg. 2251).**

Por otra parte, en 1916, para el balizamiento del Puerto existían 19 boyas luminosas alimentadas con gas; cuatro marcaban la canal de la barra y diez el resto del cauce del estuario hasta los muelles -cuatro a la derecha y seis a la izquierda-. Las boyas de estribor, entrando, estaban pintadas de negro y tenían una luz verde, y las de babor se encontraban

<sup>116</sup> Si comparamos un plano del Puerto ya en los años veinte con la Fotografía 1.10, mostrada en el capítulo primero, nos darnos cuenta de la gran evolución experimentada en la zona costera de la capital de Huelva, justamente con esos terrenos de marismas ganados para la ciudad.



pintadas de rojo y con luz roja. Había nueve boyas cónicas, de 20,5 m<sup>3</sup> de cabida, con gas para tres meses; de éstas, tres eran de balancín para fondos de poco calado y seis de cola; las diez restantes eran cilíndricas, de cuatro m<sup>3</sup> de cabida, y con gas para 45 días. Para el mantenimiento de las boyas, la Junta disponía de una Fábrica de gas, con su horno, aparatos purificadores, bomba de compresión y gasómetro de 20 m<sup>3</sup>, así como también de una balandra con cuatro acumuladores cilíndricos de 4,5 m<sup>3</sup> de cabida cada uno, que se cargaban a once atmósferas<sup>117</sup>. En 1913, la Fábrica de gas para las boyas, que estaba situada en la margen opuesta de la ría, donde la vigilancia se hacía difícil y el servicio poco higiénico, se desmontó y trasladó al nuevo terraplén sur, ampliándola convenientemente para que tuviera vivienda el guarda<sup>118</sup> (véase Fotografía 5.7).

### 3. Los Edificios y el urbanismo

En cuanto a la construcción de 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 aquella 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 de la mar y de la draga *Huelva*, la disposición de las luces de las boyas, los nombres de los buques que entraban y salían y los accidentes que se desarrollaban en la zona<sup>119</sup>. La obra de la “Casa para los servicios de la barra”<sup>120</sup> se llevó a cabo en su totalidad durante el año 1906; construida en la misma duna, con armazón y pisos de hormigón armado, sostenida por 16 postes, fue el primer edificio de Huelva en el que se utilizó este material constructivo<sup>121</sup>. Existían habitaciones suficientes para albergar al vigía, a su familia y al personal de sondeos y sus oficinas, un observatorio desde donde se divisaba la barra, las luces de enfilación y gran parte de la ría y se hallaban instalados los aparatos meteorológicos; y por último, un pequeño torreón con terraza<sup>122</sup> (véase Fotografía 5.9.) .

El proyecto de este edificio se redactó por el ingeniero director Francisco Montenegro y Calle el 23 de noviembre de 1904 y aprobado por las Reales Órdenes de 27 de diciembre de 1904, 9 de marzo de 1905 y 1 de febrero de 1906. La recepción de las obras de hormigón se verificó el 24 de abril de 1906 y el resto el 13 de diciembre del mismo año. El sistema de construcción empleado se elogió bastante en su época, pues a

<sup>117</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1916...*, p. 5, leg. 2251.

<sup>118</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 318, leg. 2251.

<sup>119</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1916...*, p. 9, leg. 2251.

<sup>120</sup> Para el estudio de esta construcción se ha utilizado como fuente, básicamente, nuestro artículo “La Casa del Vigía de la Barra del Puerto de Huelva”. *Revista de la Fundación Municipal de Cultura*. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 1997, pp. 14-16. Véase además A.G.A. 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.

<sup>121</sup> La parte de hormigón armado se adjudicó a la empresa *Hormigón Armado de Sestao* en concurso público por 13.000 pesetas y el resto de la obra se construyó por administración, ascendiendo el importe a 18.900,04 pesetas. A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 21, leg. 2251.

<sup>122</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1916...*, p. 9, leg. 2251.

pesar de que la Casa estaba enclavada en una duna de arena finísima, que el viento arrastraba con facilidad, no se resintió su estructura ni se produjo perturbación alguna en las corrientes de arena, por estar montada sobre pilares que no presentaban obstáculo al paso de aquéllas<sup>123</sup>.

A renglón seguido, el 3 de diciembre de 1906 se formuló el presupuesto para la adquisición del mobiliario<sup>124</sup> y material meteorológico para la Casa de la Barra, aprobado por Real Orden de 8 de febrero de 1907, por un importe de 7.337,20 pesetas. La edificación se utilizó durante años por el vigía para controlar la entrada y salida de los barcos por la canal del Padre Santo, a la vez que el balizamiento de la ría, procurando que las boyas no se apagarán ni se movieran de su ubicación. Llegó a ser tal la pericia del personal encargado, que, simplemente “a ojo”, sabía del cambio de posición de las balizas y, rápidamente, avisaban a la Dirección para evitar un posible accidente<sup>125</sup>. El turno del vigía duraba una semana; los sábados volvía a su casa y entraba un nuevo compañero, sólo o con su familia -el costo del vigía, su comida, se le hacía llegar a través de barcos de vapor, destacando en estas labores el vapor *Rábida*<sup>126</sup>-. Hoy, modernos sistemas de control de la entrada de los barcos a la barra, que han sido adquiridos por la Autoridad Portuaria de Huelva, han dejado obsoleto este sistema de vigilancia y, por supuesto, la Casa, pero no por ello se ha abandonado, pues se trata de un edificio emblemático de la historia del Puerto de Huelva y recientemente ha sido rehabilitado<sup>127</sup>.

También se usaba la Casa de la Barra por el personal de sondeo como centro de apoyo en sus labores batimétricas. Los antiguos sistemas de control de las arenas de los fondos marinos de la ría han evolucionado mucho, desde que se utilizaba un bote y unas cuerdas con pesas para medir, hasta los actuales procedimientos que emplea la entidad portuaria. Estas actividades de sondeos duraban meses y las comunicaciones con Huelva capital no eran fáciles: por barco o una carretera en malas condiciones, teniendo que llevar a cabo un enorme rodeo, puesto que el puente del Tinto no se construyó hasta finales de los años sesenta. De ahí, que el personal de estos trabajos pernoctara en la mencionada Casa de la Barra o en la de los prácticos, cercana a ésta.

Desde luego, a principios del siglo XX, la infraestructura portuaria tenía 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. Como esta instalación no podía ser definitiva, porque aún no estaba terminado el relleno de la

<sup>123</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 22, leg. 2251.

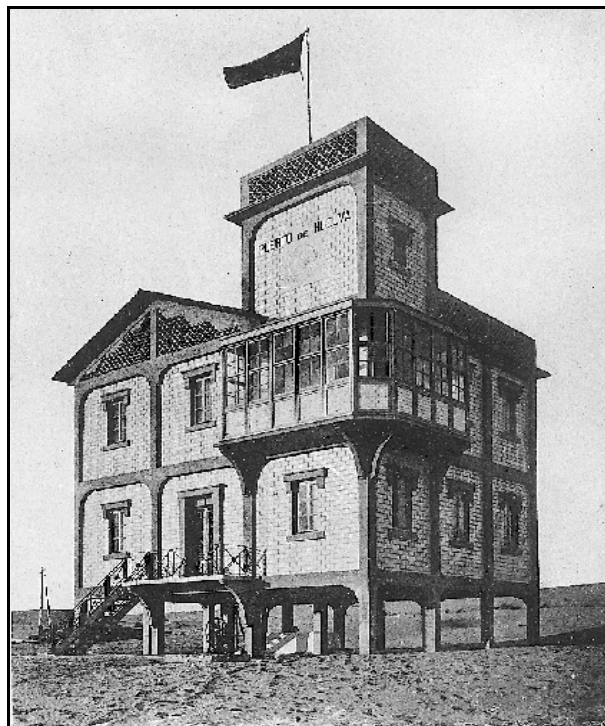
<sup>124</sup> Compuesto por los elementos precisos para el alojamiento del personal de sondeos y para el gabinete de observación.

<sup>125</sup> Tenemos noticias en 1911 de la solicitud de 1.000 metros de cable submarino para la línea telefónica que unía las dependencias de oficina con las de la Casa. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-5-1911, libro 56.

<sup>126</sup> En 1926 se desestimó una instancia de José Vázquez García, vecino de Palos de la Frontera, donde solicitaba un estipendio por el abastecimiento de víveres para el Vigía de la Barra. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-12-1926, libro 71.

<sup>127</sup> Para conocer sus obras de remodelación, véase HERNÁNDEZ ROBLES, Antonio: “La Casa del Vigía”. *Revista de la Fundación Municipal de Cultura*. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 2004, pp. 62-63. Sobre este mismo aspecto puede consultarse *El Mundo*, 22-1-2006 y *Huelva Información*, 12-6-2006.

marisma en el sitio conveniente para emplazar esta obra, se habilitó el antiguo tinglado número 1. El proyecto de este local se redactó el 28 de noviembre de 1904<sup>128</sup>, con un presupuesto de 13.076,26 pesetas y el acta de recepción única y definitiva fue levantada el 10 de septiembre de 1906<sup>129</sup>.



**Fotografía 5.9.- Casa del Vigía de la Barra (A.P.H. Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913..., leg. 2251).**

Otros edificios a destacar son los pabellones de desinfección, construcciones ubicadas en la periferia de la ciudad por motivos de salubridad. Debido a la epidemia colérica de septiembre de 1908, el Gobierno adoptó medidas de previsión e, inmediatamente, se trasladó una Real Orden a las Juntas de Obras de Puertos para que adquirieran material sanitario, construyeran edificios y completaran los servicios de higiene y salubridad pública. A raíz de esta normativa, la Comisión Ejecutiva de la Junta de Obras del Puerto de Huelva acordó, en sesión 8 de octubre de 1908, redactar las correspondientes proposiciones y presupuestos, según el programa trazado por el director de Sanidad marítima, que comprendía cámaras de desinfección por gases y por vapor, oficinas, tinglado para mercancías y un pabellón para aislamiento y asistencia de enfermedades infectocontagiosas, con las estufas, aparatos y accesorios completos necesarios para esta instalación. En un principio se pensó localizar en el Cabezo de los prácticos, en la parte emergente del bajo del Manto, a la entrada del Puerto; pero, al final, se reconoció que no era el lugar idóneo, pues las grandes mareas invadían casi todo el islote y su establecimiento en una zona sin obras de defensa, además muy costosas,

<sup>128</sup> Consistía en cerrar todo el espacio cubierto, rellenando los entrepaños con tabiques de panderete, dejando las convenientes ventanas y puertas. En el interior se colocó una estantería adosada a las paredes y dos armarios centrales de hierro. También se separó un espacio con tabiques para destinarlo a oficina y se arregló el piso.

<sup>129</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 21, leg. 2251.

constituía una imprudencia. Por ello, de acuerdo con la Dirección de Sanidad marítima del Puerto se modificó la ubicación de las instalaciones, eligiéndose definitivamente Bacuta, y se suprimió la construcción de hospital, por la posibilidad de utilizar el existente en la ciudad. Las obras comenzaron el 4 de marzo de 1909.

Con el claro fin de levantar una edificación sólida y resistente y, al mismo tiempo, con rapidez y economía, se pusieron en pie los muros de bloque de cemento, grava y arena sobre cimientos formados por una base de hormigón ordinario de 0,20 metros de grueso y una placa de hormigón armado, utilizando los servicios de la sociedad *La Edificadora Sevillana*, que estaba levantando varias casas en Huelva y tenía dispuesto todo el personal necesario para acabar inmediatamente las obras, que se recibieron el 9 de septiembre de 1909 por el gobernador civil de la provincia, una Comisión de la Junta de Obras, el director de Sanidad marítima y el ingeniero director del Puerto de Huelva, entregándose posteriormente al director de Sanidad<sup>130</sup>. La construcción consistió en un muelle de atraque de madera, una plataforma general de emplazamiento sobre la marisma, un edificio para guarda y otro denominado pabellón de desinfección, con dos galerías laterales y dos depósitos cilíndricos de hierro para agua salada y dulce con sus tuberías, que conducían el agua desde el estero de Bacuta.

Por otra parte, un proyecto singular fue el de “Almacén general de las obras”, suscrito el 15 de junio de 1909 y aprobado por Real Orden de 20 septiembre de 1909<sup>131</sup>. Constaba de: edificio principal, pabellón para efectos inflamables, habilitación de tinglados y servicio de incendios -el edificio principal y el pabellón se construyeron por concurso y el resto por administración-. El edificio principal se proyectó con planta rectangular, con una longitud de 44 metros y un ancho de 16 metros, medidos entre los ejes de los muros. Se colocó sobre un basamento o andén de la altura de las plataformas de los vagones, a fin de facilitar la carga y descarga de los objetos pesados que hubieran de almacenarse. En el centro de cada uno de los frentes y correspondiendo a la entrada del almacén había una doble escalinata de acceso. De estos frentes, el anterior tenía acceso por la carretera, y el posterior por vía férrea enlazada con una placa a la red de vías del Puerto<sup>132</sup>. Por lo demás, existía también un espacio destinado a oficina, que estaba limitado por estanterías de madera y vidriera para facilitar la vigilancia de cuantas operaciones se hicieran en el almacén; y para el despacho de pedidos se colocó un mostrador adosado por uno de sus extremos a la oficina y por el otro a una balaustrada, que impedía el acceso a la dependencia del personal ajeno.

En cuanto al pabellón de efectos inflamables, se conoce que era un edificio de planta rectangular, de seis metros de longitud y cuatro metros de anchura, medidos desde los paramentos interiores de los muros y como ventilación sólo tenía la puerta. Por otro lado, los tinglados se utilizaban para almacenar sustancias voluminosas que convenía resguardar

<sup>130</sup> Los gastos ascendieron, en total, a 43.455,43 pesetas. *Ibidem*, pp. 51-54, leg. 2251.

<sup>131</sup> A.G.A. 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, legs. 344 y 1152.

<sup>132</sup> El cimiento de este muro, así como la escalinata, estaba compuesto por un macizo de hormigón hidráulico que retallaba 20 centímetros de los paramentos y tenía una profundidad de 50 centímetros. El muro de cerramiento general del edificio se componía de pilares huecos de hormigón armado, separados entre ejes cuatro metros y enlazados por sus extremos superiores por vigas, también de hormigón armado. Destacaban los ventanales en los muros.

de la intemperie, tales como madera, cal, etc. El servicio de incendios<sup>133</sup>, muy necesario en un almacén y en la zona inmediata de carbonera y cochera de locomotoras, se organizó aprovechando el agua de la ría. Consistía en una tubería desde el viaducto del muelle Norte hasta el almacén y la cochera, de la que se hablará más adelante, que se dividía en varios ramales; y las bocas de riego, convenientemente repartidas, cubrían toda la zona. Para la construcción del edificio principal y del pabellón de sustancias inflamables se presentaron las proposiciones que aparecen en la Tabla 5.5 y se adjudicó a *Thomas Morrison and Co. Ltd.*, de Huelva, por Real Orden de 6 de octubre de 1910<sup>134</sup>, y la recepción definitiva tuvo lugar el 18 de diciembre de 1912<sup>135</sup>.

TABLA 5.5  
*Proposiciones presentadas a la obra de construcción del edificio principal y del pabellón de sustancias inflamables del proyecto del "Almacén general de las obras"*

| Nºorden | Proponentes                                   | Pesetas.  |
|---------|-----------------------------------------------|-----------|
| 1       | Cayetano González Álvarez Ossorio de Sevilla  | 81.237,80 |
| 2       | Diego Toscano Hierro de Huelva                | 58.587,26 |
| 3       | <i>Thomas Morrison and Co. Ltd.</i> de Huelva | 45.200    |
| 4       | <i>Juan Domínguez y Hermano</i> de Huelva     | 280.000   |

Fuente: A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 97, leg. 2251.

Otra propuesta, igualmente importante en los inicios del Puerto, la constituyó el "Cocherón de locomotoras", redactado el 9 de marzo de 1909 y aprobado por Real Orden 9 de julio de 1910 -se autorizó por administración la preparación del terreno para el cimiento y por concurso el resto de las obras-<sup>136</sup> (véase Fotografías 5.10 y 5.11). Este edificio se construyó con una longitud de 36 metros y ancho de 24 metros, ambas medidas tomadas por los ejes de los muros de recinto. En uno de los extremos de este rectángulo, iba separada por un muro una zona o crujía y cuatro muros transversales la dividían en cinco espacios: taller, aseo, pasillo, vestuario y almacén. Todo el gran rectángulo, excepto la plataforma de los depósitos, iba recubierto por armaduras de acero, sistema *polonceau*, formando tres naves. El terreno de emplazamiento del edificio se preparó previamente, ya que se sustituyó por otro de mejor calidad, comprimido con una carga de prueba.

Ahora bien, las vías existentes en las Cocheras llevaban el tipo de carril de 30 kilogramos por metro lineal que se empleaba en general en el Puerto. Existían depósitos de agua para alimentar y lavar las calderas, con cuatro ramales que llegaban hasta las entrevías, y el ramal inmediato a la puerta se prolongaba fuera de la cochera hasta una grúa de agua colocada en la estación de entrada a los depósitos de minerales, para surtir a las

<sup>133</sup> Sobre el servicio de incendios tenemos algún antecedente, exactamente el 11 de septiembre de 1900 hubo un fuego, recogido en las sesiones del Consejo, que debió de ser de una magnitud considerable y difícil control. Para evitar otra situación parecida, se formuló un presupuesto con el fin de adquirir inmediatamente el material necesario y así contar con un servicio completo contra incendios. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 175-9-1900, libro 23.

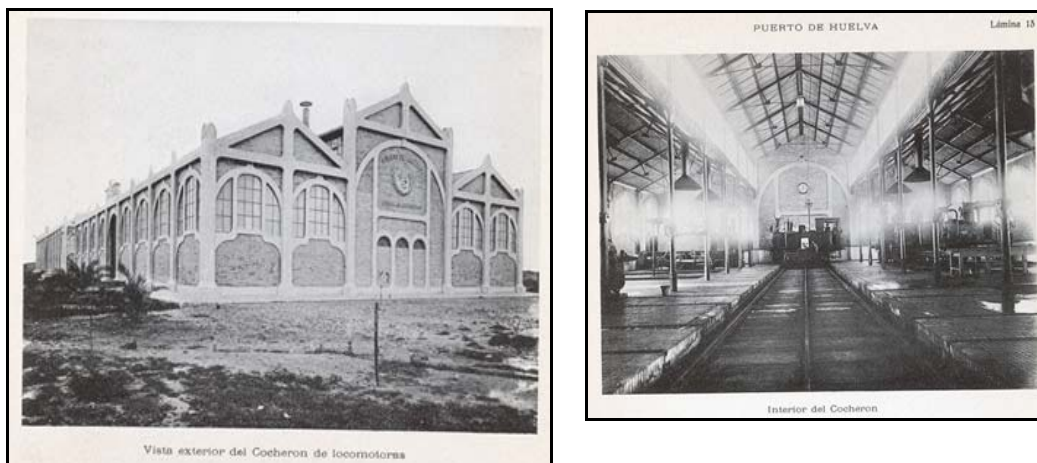
<sup>134</sup> *Gaceta de Madrid*, 14-10-1910.

<sup>135</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 93-97, leg. 2251

<sup>136</sup> A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras "Cocherón de locomotoras": proyecto y proyecto reformado*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1909 y 1911, legs. 344 y 1152. Una de las causas principales para elaborar el proyecto reformado fue la de incluir la vía de enlace con la Cochera.



locomotoras que hacían servicio en éstos<sup>137</sup>. En cada locomotora iban colocadas chimeneas fijas de palastro, provistas en su parte inferior de un embudo para dirigir los humos, y en la parte superior de un sombrero que impedía la entrada de la lluvia. Para ubicar las locomotoras en sus respectivos lugares existía un carretón transbordador que las recibía y las trasladaba a todo lo largo de la vía central.



**Fotografías 5.10-5.11.- Vista exterior e interior del Cocherón de locomotoras (A.P.H. Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913..., leg. 2251)**

Aunque cuando se proyectó esta obra se supuso que para los depósitos se utilizaría el mismo agua que abastecía a la población, no fue posible, pues era de mala calidad y escasa en verano. Por ello, coincidiendo con unos sondeos que se llevaron a cabo para el proyecto del muelle de fábrica, se profundizó en uno de los agujeros de sonda cerca del Cocherón para ver si se obtenía agua artesiana, así como se había logrado en otros sitios no lejanos. Hubo un excelente resultado, pues a 92 metros de profundidad se encontró una capa de agua con un nivel piezométrico de 3 metros sobre la pleamar, de gran calidad. Posteriormente, con la perforación del pozo número 2, a la entrada del muelle Norte, se aseguró, una vez montados los depósitos del Cocherón, el abastecimiento de todas las instalaciones, incluso las dragas, el arbolado y los vapores atracados en los muelles. Asimismo, cuando el tubo de un pozo tenía que limpiarse por estar obstruido de arena se podía utilizar el agua del otro pozo. Como complemento a la instalación de este servicio de aguada, se colocó una farola-fuente en el patio de ingreso al edificio y al almacén<sup>138</sup>.

**TABLA 5.6**  
*Ofertas presentadas al proyecto del "Cocherón de locomotoras"*

| Nº orden | Proponentes                                                        | Pesetas.   |
|----------|--------------------------------------------------------------------|------------|
| 1        | Juan Ramón y Sena, en nombre de <i>Edificadora Sevillana, S.A.</i> | 92.998,90  |
| 2        | <i>Juan Domínguez y Hermano</i> de Huelva                          | 104.573,71 |
| 3        | Diego Toscano Hierro de Huelva                                     | 87.991,68  |
| 4        | <i>Thomas Morrison and Co. Ltd.</i> de Huelva                      | 86.470     |

Fuente: A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 92, leg. 2251.

<sup>137</sup> El alumbrado era eléctrico, tomándose el fluido de la línea que pasaba próxima al edificio. Se componía principalmente de cinco faroles de tres lámparas *tántalo* de cien bujías, análogos a los existentes en las grúas del muelle Norte. De estos faroles iban tres en la galería central, pendientes de la armadura y provistos de poleas y conductores flexibles para poderlos bajar hasta el suelo, mientras los otros dos estaban colgados en las armaduras del taller y del almacén.

<sup>138</sup> Ya Climent habla de la buena situación del puerto, pero también de los problemas de agua para el comercio. CLIMENT, Manuel: *Op. cit.*, p. 20.

La construcción de la antigua Cochera de locomotoras se ejecutó por concurso, celebrado el 19 de mayo de 1910, presentándose los empresarios recogidos en la Tabla 5.6. Definitivamente, se aceptó la propuesta de *Morrison* por Real Orden de 10 de agosto del mismo año<sup>139</sup> y la recepción definitiva se fechó el 21 de febrero de 1913<sup>140</sup>.

Siguiendo con las construcciones portuarias, una proposición que se hallaba en tramitación en la segunda década del siglo XX era la de un “Edificio para Oficina central”, por la necesidad de unificar todos los departamentos de la entidad. Basándose en la idea de que esta obra debía ejecutarse por concurso, en el cual cada proponente tenía que presentar un proyecto, se limitó el Puerto a presentar unos planos de distribución y un pliego de condiciones facultativas muy detallado para evitar cuestiones dudosas que pudieran dar lugar a reclamaciones. La Superioridad lo devolvió para su revisión y estudio, con arreglo al dictamen del Consejo de Obras Públicas, el cual se recoge, seguidamente, como única muestra que permanece en el Archivo de la institución de la proposición realizada, además de como claro reflejo de la importancia que paulatinamente cobró la administración portuaria:

“La Sección considera atendibles las razones aducidas en apoyo del proyecto, reconociendo la incuestionable necesidad de la agrupación de los servicios dispersos en casa propia, lugar a propósito y con la amplitud y decoro que conviene a dependencias del servicio público, huyendo de las mezquindades y fealdad de las construcciones industriales, sin que se incurra en el defecto de dotarlas del lujo que corresponde a las destinadas a las satisfacciones de otros fines de la vida social. Encuentra aceptables en conjunto las plantas diseñadas, relación gráfica del programa del nuevo edificio, en las que se comprenden dependencias espaciosas para la sección administrativa con sus anejas de Pagaduría y Recaudación, la sección técnica con su agregado al servicio sanitario; los archivos, calefacción, almacenes, museo y biblioteca pública y habitaciones para el Ingeniero Director y empleados subalternos [...] Al redactar el definitivo, convendrá se varíen algunos detalles de la distribución, con la mira de conseguir mayor aprovechamiento del local [...] se habilitaría la planta de sótanos en que podría situarse en punto céntrico las dependencias de calefacción, con sus salas de calderas y carbonera, los retretes y urinarios, alejándolos del vestíbulo para que sus emanaciones no se difundan por la caja de la escalera y piso. Los espacios que quedarían libres, permitirían acomodar con mayor desahogo la Presidencia, Secretaría, Intervención, salas de visita y Comisiones”<sup>141</sup>.

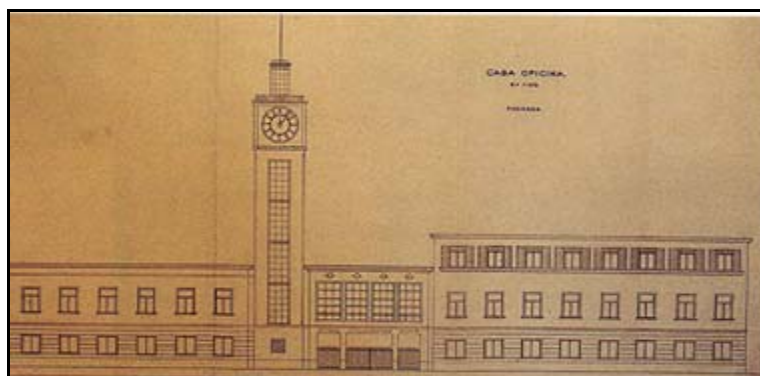
Como se desprende del texto, se demandaban unas dependencias espaciosas, acordes con el desarrollo que estaba cobrando la entidad, la cual proyectaba, incluso, contar con un museo y una biblioteca pública, sin olvidar los archivos y todo tipo de adelantos y comodidades. Al final, la construcción quedó únicamente en proyecto y hubo que esperar

<sup>139</sup> *Gaceta de Madrid*, 15-8-1908.

<sup>140</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 83-93, leg. 2251. La rehabilitación de las antiguas Cocheras y el Almacén terminó en el año 2003; el primer edificio ha sido dedicado a Centro de Recepción y Archivo de la Autoridad Portuaria de Huelva. Estas construcciones han sido recogidas, por su importancia e interés para la arquitectura industrial onubense, en dos publicaciones que recopilan los edificios destacados de Huelva: ÁLVAREZ CHECA, José, MOJARRO BAYO, Ana María y VILLA MÁRQUEZ, Lourdes de la: *Op. cit.*, pp. 96-97 y MONTANER ROSELLÓ, Jaime, JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso y ESCRIG PALLARÉS, Félix: *Edificios de interés de la ciudad de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1977, p. 99.

<sup>141</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 180-182, leg. 2251

a 1961 para que se elaborara un nuevo plan de ejecución de oficinas que sí salió adelante<sup>142</sup>.



**Fotografía 5.12.- Plano del primer proyecto de oficina para el Puerto de Huelva, principios del siglo XX (A.P.H.).**

A continuación, con respecto al equipamiento urbano en la zona portuaria, nos detendremos, concretamente, en la red de energía eléctrica por su trascendencia en el avance de la actividad de la institución y la urgente necesidad de reorganización del servicio eléctrico, para lo que se requería un estudio de las modificaciones imprescindibles en las distintas líneas de energía con el fin de obtener mayor economía de consumo, sobre todo en las múltiples maniobras de los depósitos de minerales. El kiosco de distribución estaba situado precisamente en el centro de mayor consumo, toda la zona norte y la contigua a los depósitos de minerales<sup>143</sup>.

A modo de conclusión de todo el apartado de obras, diremos que los puertos siempre han tenido una gran capacidad de almacenamiento, que ha ido también evolucionando, puesto que mayores volúmenes de transporte en los barcos y en los medios terrestres trajeron consigo el aumento de las necesidades de acaparamiento en los puertos. De ahí, 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 tinglados, silos, etc., a veces incluso a costa de reducir la superficie de las dársenas.

Desde los inicios del Puerto, como se ha comprobado en el capítulo anterior, se pusieron en marcha 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 la infraestructura portuaria. 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 un documento de la época se recoge:

“Como resumen de todo lo que llevamos dicho se desprende que [...] 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

<sup>142</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Edificio para oficinas de la Junta de Obras y Servicios del Puerto”*. Ingeniero director Fernando Rodríguez Pérez, 1961-1969, leg. 159.

<sup>143</sup> A.P.H. *Estudio “Red actual de energía eléctrica”*. Manuel Montenegro Murciano, 1918-1926, leg. 2262.

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 limítrofes, 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”<sup>144</sup>.

Es justo afirmar que todos los trámites que llevó a cabo Montenegro denotan una enorme preocupación y dedicación por el Puerto de Huelva. Reflejo de sus reflexiones es este texto escrito en la *Revista Colombina Iberoamericana*, de gran interés para conocer sus inquietudes y su gran visión de futuro:

“[...] Pues si al aliciente de la menor distancia se une el de pasar por los históricos lugares de La Rábida, Palos y Moguer, utilizando la magnífica avenida de 5 kilómetros de longitud que el puerto está construyendo, fácilmente se comprenderá que Huelva puede ser, si nos damos el trabajo de hacer la gestión necesaria, el paso forzado de la mayor parte de los americanos que vengan a Europa [...].

Objetivos principales de esa gestión han de ser la terminación de las líneas férreas mencionadas [Huelva-Ayamonte], la ampliación del dragado de la barra, la construcción en la canal de Palos de un muelle para los grandes trasatlánticos, la instalación de hoteles confortables y, finalmente, el estudio y desarrollo de los negocios comerciales que puedan surgir al poner en contacto todos estos elementos y someterlos al reactivo de una poderosa voluntad [...]. Ahora se presenta una oportunidad para que Huelva pruebe sus armas en este terreno, recabando para sí el derecho a establecer en su zona los depósitos francos de nitratos de Chile, que según noticias, se piensan instalar en España para abastecer el mercado europeo [...]. Se trata, según se dice, de quinientas o seiscientas mil toneladas anuales que habrían de entrar en nuestro puerto, transbordarse por sus muelles, transitar por sus vías y descargarse en sus depósitos, donde después de convenientes manipulaciones volverían a ser reembarcados.

Esto por sí solo daría lugar a numerosas relaciones comerciales entre Huelva y Chile, pero serían insignificantes comparadas con los negocios industriales que podrían surgir al constituirse aquí [...] el depósito central europeo de los nitratos chilenos [...]. Constituido en Huelva el depósito de los nitratos al lado de los de las piritas, no es aventurado suponer que a alguien se le ocurra aprovechar esta gran ventaja para implantar algunas industrias químicas [...], escasísimas actualmente en España [...]”<sup>145</sup>.

A través de las propias palabras del director se analizan las potencialidades del Puerto de Huelva en esos años, y lo más importante, los proyectos de futuro: turismo, mejora de comunicaciones, mayor navegabilidad de la barra de acceso, comercio con América, industrialización del entorno, etc. Efectivamente, uno de estos objetivos conseguido por el Puerto a lo largo de su historia consistió en la ubicación del Polo Químico en su zona de servicio, y otros en proyecto pueden ser la acogida de cruceros y el ofrecimiento de Huelva como una provincia con grandes posibilidades para itinerarios turísticos: lugares colombinos, sierra, costa, etc. Concretamente, la avenida que Montenegro mencionaba y que calificaba de magnífica, formada con materiales de dragados, y que hoy lleva su

<sup>144</sup> A.F.R.T. Peña del Hierro. *Nota sobre el Puerto...*

<sup>145</sup> MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Complemento de la labor Colombina Onubense”. *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, núm. 50. Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 31-8-1915, pp. 27-29. Véase además MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Nota sobre los principales elementos de riqueza que existen en la región onubense”. *Revista de Obras Públicas*, 18 y 25-5-1916, tomo I, núm. 2121, pp. 229-234 y núm. 2122, pp. 241-243.

nombre, posibilitó que Huelva instalara las industrias que han inducido su progreso en el último tercio del siglo XX y principios del siglo XXI. Montenegro recalca que la ciudadanía no era consciente de la potencialidad económica de la zona, pues, hasta el momento, no advertía “más utilidad que la que le corresponde a un hermoso paseo donde puede disfrutar de la agradable temperatura que proporcionan las brisas marinas y la sombra de sus frondosas arboledas [...pero] cuando este desventurado comercio de nuestra región [...] que nos coloca en tales condiciones de dependencia y de inferioridad [...] cuando se produzca el desarrollo industrial en nuestra región, el puerto, además de aportar las facilidades para la navegación, dispone de una extensa zona de casi 700 ha., perfectamente comunicadas”.

Además, seguía pensando el director, se contaba con la corriente turística americana que desde Lisboa podía llegar, una vez que se terminara el ferrocarril de Ayamonte a Huelva. Esta vía se reconocía que tendría una gran influencia sobre el avance portuario porque aportaría los productos de una zona importante, a la vez que actuaría como enlace con Portugal. La capital dejaría de ser una estación de término para convertirse en una de tránsito del trazado internacional entre Lisboa y Sevilla, que acortaría significativamente la comunicación existente por Mérida. Como consecuencia, el gran número de americanos que hacían escala en Lisboa con sus magníficos trasatlánticos podría pasar por Huelva para venir a España y, aún más, si añadido a la reducción del trayecto estaba el gran atractivo de los lugares colombinos. Con esta idea, que el tiempo quizás convierta algún día en realidad, se estudiará en el capítulo siguiente el episodio del transbordador *Francisco Montenegro*.

En resumen, 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 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, futuro de la provincia, a su entender, tras el agotamiento de las minas. A su vez, 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.

## II. EL PROGRESO MARÍTIMO Y COMERCIAL

A través de este epígrafe se analizará todo el movimiento mercantil y comercial desarrollado a través del Puerto de Huelva desde principios del siglo XX hasta la llegada de Primo de Rivera al poder. Las mercancías más destacadas que entraban y salían al Puerto van a ser estudiadas a continuación y, ciertamente, marcaron y fueron reflejo de la economía a nivel provincial y nacional. Las importaciones y exportaciones indican por sí solas el adelanto de un país, de sus crisis, de sus conflictos... Comenzaremos por una breve introducción legislativa en la que se marcarán los hitos más señalados que influyeron en el tráfico de productos por ese medio de transporte que son los barcos.



Asimismo, la realidad española va a ser tratada, en general, para demostrar que el Puerto de Huelva fue una institución que formó parte del engranaje del tráfico portuario nacional y con un puesto de suma preponderancia.

En los albores del siglo XX, la legalidad de la actividad portuaria estaba representada por la Ley de Puertos de 1880, pero el desastre de finales del siglo XIX hizo que se entrara en un período en el que el país llegó a volver la espalda al mar y todo lo que éste representaba. No obstante, poco a poco se tomó conciencia sobre la importancia del transporte marítimo dentro de los intereses internacionales. El 14 de junio de 1909 se promulgó la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas, ya vista, que dejó sin derogar algunos artículos de la Ley de Puertos de 1880. A resultas, “El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación nacional entre puertos españoles, queda reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales” (artículo 2º). También interesa destacar el Real Decreto de 7 de octubre de 1910 por el que se creó una Junta Consultiva de Industria, Trabajo, Comercio y Comunicaciones Marítimas, justamente para el desarrollo del comercio, la industria, el trabajo de la construcción naval y las comunicaciones marítimas, y cuanto afecte a la bonificación de transportes terrestres y marítimos y primas concedidas por la referida Ley de 14 de junio anterior, que redactó, a su vez, el reglamento para su funcionamiento<sup>146</sup>. Anteriormente, una serie de encuestas remitidas en 1906 a las Juntas de Obras de Puertos, Diputaciones, etc. intentaron analizar y aclarar el problema para poder legislar. Una vez dictada la citada ley, el párrafo 3º del artículo 18º se sometió a dictamen de las Juntas y otras corporaciones para hallar la forma de cumplirlo. El texto era el que sigue:

“Para la mayor eficacia de las primas a la navegación y las subvenciones a comunicaciones regulares, el Gobierno... estimulará, así mismo, cuanto le sea posible el concierto entre las principales Compañía de Ferrocarriles y de Navegación que concurran a los más importantes puertos de España, para fomentar con su asociación y la de los Municipios, Diputaciones y otras entidades interesadas en la vida próspera de los mismos, una explotación que mediante concesiones legales del Estado, aseguren la más conveniente autonomía administrativa de cada puerto y el desarrollo de sus iniciativas con beneficio de los intereses locales, de la provincia o regiones y de los del comercio en general”.

Por los informes presentados, en respuesta a la demanda oficial, se conoce la polémica que surgió en las entidades convocadas y las distintas interpretaciones dadas sobre la forma más conveniente de dar cumplimiento a la ley. No todos los organismos contestaron, lo que demostró un gran desinterés. Moliní, desde el Puerto de Sevilla, que estaba preocupado por el tema desde hacía ya años, lo defendió con gran rotundidad a raíz de la promulgación de la ley. Ahora bien, para que todo siguiera adelante se necesitaba un acuerdo con las compañías ferroviarias con el fin de aplicar unas tarifas adecuadas, un adelanto en las comunicaciones entre las estaciones del ferrocarril y la zona de servicio de los muelles y, al fin, conseguir que la descarga de los vagones se hiciera directamente en los buques. Así, si al llegar al puerto de destino concluía el transporte, la mercancía quedaba ya en el punto consumidor; pero si era de tránsito y tenía que transportarse al interior, en aquel lugar debía encontrar los medios y entidades adecuadas que le facilitaran todo lo necesario. Aunque podía parecer fácil, existían multitud de contrariedades e inconvenientes que dificultaba la articulación del sistema: las compañías ferroviarias no se ponían de acuerdo con las navieras, la legislación no era muy justa al responsabilizar a las

<sup>146</sup> *Gaceta de Madrid*, 9-11-1910.

empresas ferroviarias de todo el problema del transporte; además, las instalaciones portuarias no eran adecuadas y las disputas entre las Juntas y las Comandancias de Marina abundaron.

En Huelva no se encuentra mucha documentación sobre este aspecto, aunque con respecto a las relaciones que se mantenía con la *Compañía de Zafra* conocemos peticiones de los comerciantes con el fin de conseguir una mejora de las condiciones del transporte, tales como las reclamaciones de vagones frigoríficos. También se sabe que los muelles enlazaban con las estaciones a través de haces de vías que se cruzaban y entrecruzaban, ramales de las principales vías férreas de comunicación. Abundando en el caso de Sevilla, concretamente los estudios realizados por Zapata<sup>147</sup> reflejan como la legislación iba bastante por detrás de la realidad, mientras la iniciativa privada suplía las lagunas detectadas. La Cámara de Comercio sevillana, uno de los pocos organismos que respondió a los sondeos, puso de manifiesto “la incompatibilidad existente, por los intereses encontrados entre las compañías ferroviarias y las empresas de navegación”. Señaló, a su vez, el abandono en que se hallaba la navegación de cabotaje y lo poco que se beneficiaba con la nueva ley. Otro puerto en el que también se han analizado las consecuencias del planteamiento de esta legislación es Barcelona, con unas coordenadas bien distintas. Allí la cuestión de las compañías ferroviarias estaba zanjada, pues desde el año 1903 había un contrato entre éstas y la Junta de Obras del Puerto para la explotación de las vías férreas situadas dentro de la zona portuaria, mediante el que se facilitaba el embarque y desembarque directo del buque al vagón y viceversa. Los resultados eran satisfactorios ya antes de la ley, por lo que a raíz de su promulgación nada varió.

# INGRESOS

---

## Resumen de los obtenidos por todos conceptos en el año 1912

| MESES            | ARBITRIOS<br>de Puertos en la<br>Aduana | EXPLOTACIÓN<br>de los<br>Muelles de hierro | MUELLE<br>del Dique<br>Arrendamiento<br>de Grúas | INGRESOS<br>Eventuales | SUBVENCIÓN<br>del Estado | REMOLQUES<br>y<br>Auxilios | TOTAL        |
|------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------|
|                  | Ptas. Cts.                              | Ptas. Cts.                                 | Ptas. Cts.                                       | Ptas. Cts.             | Ptas. Cts.               | Ptas. Cts.                 | Ptas. Cts.   |
| Enero.....       | 83 006,63                               | 48.755,30                                  | 42,50                                            | 1.178,00               | »                        | 171,00                     | 133 153,43   |
| Febrero .....    | 89 416,48                               | 47 649,31                                  | 33,00                                            | »                      | »                        | 70,00                      | 137.168,79   |
| Marzo .....      | 127.969,38                              | 51.170,41                                  | 45,50                                            | 13.603,49              | »                        | »                          | 192.788,78   |
| Abril .....      | 89 449,97                               | 43.794,72                                  | 53,00                                            | 14 496,95              | »                        | »                          | 147.794,64   |
| Mayo .....       | 107 691,16                              | 45 279,03                                  | 41,50                                            | 1 384,85               | 87 500,00                | »                          | 241.896,54   |
| Junio .....      | 113 299,85                              | 49.991,78                                  | 49,50                                            | »                      | »                        | »                          | 163.341,13   |
| Julio .....      | 104 071,16                              | 45.831,80                                  | 42,50                                            | »                      | 87.500,00                | »                          | 237.445,46   |
| Agosto .....     | 120.518,53                              | 48 891,39                                  | 67,50                                            | 1.791,07               | »                        | »                          | 171.268,49   |
| Septiembre ..... | 109.731,89                              | 60.053 01                                  | 44,00                                            | 24.048,51              | 87.500,00                | »                          | 281.377,41   |
| Octubre .....    | 86.915,18                               | 51 239,66                                  | 50,00                                            | 11.438,68              | »                        | 20,00                      | 149.663,52   |
| Noviembre .....  | 113 814,40                              | 52 078,86                                  | 32,50                                            | »                      | »                        | »                          | 165 925,76   |
| Diciembre .....  | 110 530,68                              | 46 637,07                                  | 57,00                                            | »                      | 87.500,00                | »                          | 244 724,75   |
| TOTALES..        | 1 256.415,31                            | 591 372,34                                 | 558,50                                           | 67 941,55              | 350 000,00               | 261,00                     | 2 266.548,70 |

Fotografía 5.13.- Resumen de ingresos en el año 1912 (A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1912...*, leg. 6676).

<sup>147</sup>ZAPATA TINAJERO, Amalia: *La reconversión ...*, pp. 48-50.

Sintetizando, lo que en realidad se sometió a discusión fue la mayor autonomía administrativa de las Juntas, para lo cual había que reformar la Ley de Puertos de 1880 en lo referente a la explotación comercial de los puertos, disminuyendo las competencias de la Autoridad militar. Era difícil para el Ministerio obtener una idea clara, pues las visiones localistas impedían sacar conclusiones de conjunto. Y en la misma línea de todo lo mencionado en este epígrafe, se promulgó el Real Decreto de 20 de octubre de 1917. Las perturbaciones en el tráfico interno, por la elevación desmesurada de los fletes de cabotaje, provocó que el movimiento de mercancías entre los puertos del litoral español se dirigiera desde el comienzo de la guerra hacia el transporte ferroviario desde el marítimo. A resultas, la circulación se encontraba congestionada, por lo que el Gobierno pretendía armonizar los tráficos terrestres y marítimos, sin diferencia sensible de coste en el precio del transporte. Para ello, se designó en las instituciones portuarias consideradas centros reguladores de la circulación de cabotaje, una zona de influencia a lo largo de cada vía férrea de las que enlazaban con la red interior. Las mercancías de tales zonas tenían que ser transportadas precisamente a los puertos terminales para ser de allí reexpedidas a los otros puertos y zonas de influencia por vía marítima, evitando un largo e inútil transporte por ferrocarril entre puertos o sus zonas de influencia.

De hecho, a raíz de la última normativa mencionada se formaron tres grandes agrupaciones correspondientes a tres grandes secciones del litoral: Agrupaciones del Cantábrico, del Sur y de Levante. Huelva pertenecía a la del Sur, que, además, agrupaba a los puertos de Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga y Almería. Las disposiciones de esta regulación las dirigiría el Comité del Tráfico marítimo, creado por Real Decreto de 16 de octubre, también de 1917, adoptando las medidas complementarias oportunas para la ordenación del tráfico de cabotaje, de acuerdo con las empresas navieras interesadas. En fin, este Comité tenía plenas facultades para organizar con los buques de cabotaje la distribución de los servicios, con la intención de intensificar al máximo el tráfico y destinar todos los elementos necesarios para recoger la carga que había de utilizar la vía marítima<sup>148</sup>.

## 1. El tráfico nacional

Hay una serie de factores que condicionan el tráfico en los puertos: la producción agrícola, minera o industrial del entorno, la capacidad de consumo y el avance económico de su *binterland*, las vías de comunicación y las infraestructuras del propio puerto. Su importancia es evaluable por el número de buques y el tamaño, cantidad y calidad de las mercancías transbordadas. De hecho, el tonelaje que se mueve en el puerto representa un punto de referencia para determinar la capacidad de las instalaciones y los espacios necesarios, en general, para los servicios que se desarrollan<sup>149</sup>.

Ya en el siglo XX, las estadísticas son más fiables para seguir investigando en este campo, y nos centraremos en una muy interesante de 1910, recogida en la Tabla 5.7, en la que Donnet presenta el tráfico de exportación e importación de los principales puertos españoles individualizados -más del 95%-, y el total general, ordenados aquéllos, en la Tabla 5.8, por toneladas de mercancías movidas. Claramente, se deduce de los datos que

<sup>148</sup> *Gaceta de Madrid*, 26-10-1917

<sup>149</sup> PUERTA RUEDA, Natividad de la: *Op. cit.*, p. 42.

en casi la mitad de los puertos predomina la importación sobre la exportación, lo cual, en general, no responde a una particularidad propia de un país de gran progreso económico industrial. Sólo en el Puerto de Valencia hay una equiparación entre la entrada y salida de mercancías. En Huelva, por su parte, las diferencias son abismales, pues la exportación supera más de ocho veces a la importación –la avalancha de mineral que sale marca a la provincia, como se estudiará en este capítulo–.

TABLA 5.7  
*Exportación e importación de los principales puertos españoles en 1910 (Tm)*

| <i>Puertos</i>         | <i>Exportación</i> | <i>Importación</i> |
|------------------------|--------------------|--------------------|
| Alicante               | 92.000             | 130.000            |
| Almería                | 300.000            | 99.000             |
| Barcelona              | 445.000            | 1.680.660          |
| Bilbao                 | 3.650.000          | 1.017.879          |
| Cádiz                  | 260.000            | 100.000            |
| Cartagena              | 579.000            | 200.000            |
| Gijón-Musel            | 470.000            | 210.000            |
| Huelva                 | 2.430.000          | 305.898            |
| La Coruña              | 59.252             | 150.000            |
| La Luz (Canarias)      | 70.000             | 871.677            |
| Málaga                 | 190.000            | 120.000            |
| Palma (Baleares)       | 42.500             | 127.000            |
| Santa Cruz de Tenerife | 52.000             | 305.000            |
| Santander              | 1.200.000          | 275.000            |
| Sevilla                | 860.000            | 270.377            |
| Tarragona              | 70.610             | 180.000            |
| Valencia               | 535.000            | 509.042            |
| Vigo                   | 42.500             | 180.000            |

Fuente: DONNET Y PAREJA, Baldomero: *Los puertos de España*. Prudencio Pérez de Velasco, Madrid, 1910, pp. 427-428.

En cuanto a los puertos en los que la entrada supera a la salida, sus características son diferentes. De éstos, sólo sobresalen con unas cifras de relevancia Barcelona y, a mucha distancia, Santa Cruz de Tenerife. En este grupo hay dos tipos de puertos: los canarios, que importan muchos porque tienen que recibir todo su consumo del interior peninsular, por lo que estas transacciones no están relacionadas con crecimiento económico; y por otra parte, el resto, prácticamente todos en el litoral mediterráneo. Ahora bien, si nos detenemos en el total del tráfico, observamos que Bilbao destaca en el conjunto y con fuerza -25,18%-, más del doble que Barcelona -11,60%-, el tercero, y casi duplicando a Huelva -14,76%-, en segundo lugar, bastante cercano al anterior. Del mismo modo, Santander, Sevilla y Valencia tienen cantidades movidas muy similares entre sí. Ya los cuatro últimos representan poco transbordo con respecto al conjunto -Tarragona, Vigo, La Coruña y Palma de Mallorca-. Así, queda claro que los tres primeros puertos mencionados suponían más de la mitad del total del tráfico español portuario.

También interesa detenernos a analizar lo que supuso en los puertos más destacados la exportación y la importación, respectivamente, en el conjunto total de su tráfico provincial, así como en el total nacional. Todo ello ayuda a corroborar el desequilibrio del sistema portuario español, a través de este año estudiado que resulta bastante significativo. Y si hablamos de desequilibrio refiriéndonos a desigualdades y diferencias entre unos puertos y otros, muy fuertes en el comercio, todavía al Estado le costaba mucho más conseguir la normalización en el resto de las aéreas, pues el aporte o contribución de los puertos tan dispar a la economía lo hacía más difícil y complicado, y todo ello sin olvidar que las subvenciones estatales tenían que ser muy abundantes en la mayoría de los casos.

Como es lógico, la cifra de toneladas constituye uno de los factores a considerar para el análisis de la importancia y función de un puerto, sobre todo por el desarrollo que a principios del siglo XX alcanzaron las exportaciones de mineral, que componían la mayor parte del tráfico. Estaba controlado a través de cargaderos especiales, no necesitados de grandes instalaciones portuarias como las que requieren las mercancías generales, ni de obras características de abrigo o dragado, salvo en casos determinados, debido a que las condiciones naturales de los puertos permitían la navegación por estar situados en áreas protegidas. En el caso concreto de Huelva, de las 2.727.000 toneladas de tráfico total movido en 1909, correspondían 2.327.000 a exportaciones de piritas, 183.000 a carbón de importación y 217.000 a mercancía general; del mineral se cargaban 1.400.000 toneladas por el muelle de Río Tinto, 450.000 por el de Tharsis y el resto, 475.000, por el muelle Norte de la Junta de Obras del Puerto; es decir, que entre minerales y carbón se alcanzaba el 92% del tráfico total, y la mercancía general sólo llegaba a ser el 8%. Además, de todo lo dicho se deduce que los cargaderos particulares manipulaban algo más del 67,84% del tráfico total<sup>150</sup>. En definitiva, el Estado levantaba un puerto para el beneficio de las compañías extranjeras.

TABLA 5.8  
*Total del tráfico en los principales puertos españoles en 1910*

| <i>Nº de orden</i> | <i>Puertos</i>         | <i>Total (Tm)</i> |
|--------------------|------------------------|-------------------|
| 1                  | Bilbao                 | 4.664.000         |
| 2                  | Huelva                 | 2.735.000         |
| 3                  | Barcelona              | 2.150.000         |
| 4                  | Santander              | 1.475.000         |
| 5                  | Sevilla                | 1.070.000         |
| 6                  | Valencia               | 1.069.000         |
| 7                  | Las Palmas             | 942.000           |
| 8                  | Cartagena              | 779.000           |
| 9                  | Gijón-Musel            | 745.000           |
| 10                 | Almería                | 535.000           |
| 11                 | Cádiz                  | 400.000           |
| 12                 | Málaga                 | 380.000           |
| 13                 | Santa Cruz de Tenerife | 364.000           |
| 14                 | Alicante               | 320.000           |
| 15                 | Tarragona              | 272.000           |
| 16                 | Vigo                   | 232.000           |
| 17                 | La Coruña              | 220.000           |
| 18                 | Palma de Mallorca      | 169.000           |
| <i>Total</i>       | <i>18 puertos</i>      | <i>18.521.000</i> |

Fuente: Elaboración propia a partir de la Tabla 5.7.

A modo de comparación se reseñarán las cifras del año 1920 extraídas del trabajo sobre los puertos españoles llevado a cabo por Ruiz Romero de la Cruz y que se recogen en la Tabla 5.9. En principio hablamos del Puerto de Bilbao, el primer puerto nacional, del

<sup>150</sup> Tenemos también la comparativa de ambos muelles, estatales y particulares, en 1912. En este año, de tráfico espectacular, hubo un movimiento general de mercancías en todos los muelles que ascendió a 3.579.773,136 toneladas -sólo 3.214.333,307 de exportación-; mientras por los muelles estatales se transbordaron 1.149.995,310, o sea, un 32% -destacando el muelle Norte con casi un 25%- . Otro año algo más distante, como el caso de 1921, y tras la contienda, la aportación de los muelles de la Junta fue algo superior, sobre un 38%. Pero, como vemos, en todo momento la contribución de los muelles privados de las compañías al tráfico superaba con creces a la de las infraestructuras estatales. A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1912 y 1921*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1913 y 1922, leg. 6676.



que hemos estudiado en el capítulo precedente la importancia de los últimos años del siglo XIX, con un incremento acelerado, llegando en 1899 al máximo número de toneladas movidas. No obstante, en los inicios del siglo XX, el despegue y desarrollo de la industria vizcaína contribuyeron a la consolidación del proceso, que ya indicaba una fase de decadencia de la exportación del mineral de hierro y un estancamiento del tráfico en general, coincidente con la entrada en vigor del Arancel proteccionista de 1906. También en las primeras décadas del siglo pasado culminaron las obras del puerto exterior. De hecho, se originó en la economía vizcaína un comportamiento paralelo a la progresión del tráfico portuario<sup>151</sup>.

Por su parte, en los primeros años del siglo XX, el Puerto barcelonés se caracterizó por un marcado carácter importador, predominando la abrumadora hegemonía del carbón, llegando a un 45% del tráfico, aunque se frenó por su carestía. Sobresalieron, además, las altas cifras que llegó a alcanzar el movimiento de pasajeros -en 1913 más del triple que en 1882, con 156.509 pasajeros-, tanto en el tráfico con Baleares como en el de emigrantes a América. Barcelona llegó a ser la capital española de los transportistas de viajeros por mar. Mientras que hasta 1914 hubo un crecimiento sostenido y regular, a partir de esta fecha el comercio barcelonés se caracterizó por grandes fluctuaciones y escasa evolución, aunque se distinguieron subperíodos. La Gran Guerra comportó beneficios inmensos tras el desconcierto inicial, llegando Cataluña a ser quizás la región española más beneficiada por la coyuntura bélica. La industria catalana halló mercados en Francia, Suramérica y norte de África, aunque el tráfico marítimo se resintió, pues las conexiones ferroviarias trabajaron a plena potencia. Con la vuelta a la normalidad, la década de los años veinte fue de un crecimiento apreciable, que cambió coyunturalmente con la depresión de 1929. La Exposición Universal cerró sus puertas y Primo de Rivera “perdió sus papeles enredado en la madeja de los mercados monetarios”, asunto que se abordará en el capítulo siguiente<sup>152</sup>.

Otro caso de comercio minero se ubica en Santander, que, aunque no supuso una alternativa a la quiebra del comercio colonial, tuvo su importancia. Si la etapa de mediados del siglo XIX ha sido calificada en ocasiones de “opulenta”, debido a la buena marcha de los negocios mercantiles, todo desembocó en una caída vertiginosa al borde del desastre colonial. Por ello, el Puerto de Santander necesitó buscar otros rumbos, adaptándose a la nueva economía española, igual que el resto de los puertos peninsulares no vinculados al mundo colonial. Para M. Terán<sup>153</sup>, 1875 representó la fecha del inicio de la decadencia del Puerto de Santander, mientras que para Martínez Vara<sup>154</sup> comenzó ya en la década de los sesenta. El auge de la minería en Santander se llevó a cabo con cierto retraso respecto a Vizcaya, pero es, sobre todo, un desarrollo colonial, sin apenas intervención del capital local, que se incorporó tarde a la eclosión minera, exactamente a partir de 1910, no pudiendo competir con los extranjeros y en un momento en que los buenos yacimientos comenzaban a agotarse. La fiebre minera de fin de siglo alcanzó su cénit en 1910, variando el tipo de mercancías exportadas. Ya desde 1895, las salidas de mineral eran

<sup>151</sup> PUERTA RUEDA, Natividad de la: *Op. cit.*, pp. 123-124.

<sup>152</sup> VV.AA.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Historia...*, pp. 111 y ss.

<sup>153</sup> TERÁN, M.: “Santander puerto de embarque para las harinas de Castilla”. *Estudios Geográficos*, IX, 1947, p. 754.

<sup>154</sup> MARTÍNEZ VARA, Tomás: “El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio”. En VV.AA.: *Santander. El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 87-88.

mayoría, superando a las exportaciones de harina, y antes de fines del siglo XIX conformaban más del 80% de sus exportaciones; en 1902 superaba el millón de toneladas y en 1910 alcanzó el millón sólo el mineral de hierro, aunque este tráfico comenzó a descender a fines de la década de los años diez, llegando hasta las 200-300 toneladas.

TABLA 5.9  
*Tráfico de los diez puertos más destacados del conjunto nacional en 1920*

| Nº de orden | Puertos                   | Total (Tm) |
|-------------|---------------------------|------------|
| 1           | Bilbao                    | 3.427.819  |
| 2           | Barcelona                 | 2.002.965  |
| 3           | Huelva                    | 1.867.509  |
| 4           | Valencia                  | 1.313.517  |
| 5           | Gijón                     | 1.235.108  |
| 6           | Avilés                    | 839.000    |
| 7           | Sevilla                   | 824.903    |
| 8           | Santander                 | 796.462    |
| 9           | Cartagena                 | 650.000    |
| 10          | Las Palmas <sup>155</sup> | 614.897    |

Fuente: RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Historia de la navegación...*

La consideración del Puerto de Santander en el pasado no se tradujo en la generación de actividades en Cantabria, pues las pocas industrias nuevas que surgieron fueron de escasa importancia en la estructura comercial existente; tampoco ayudó la ausencia de una vertebración del territorio, por la falta de una red interior de comunicaciones<sup>156</sup>. El ferrocarril llegó tarde y la pérdida de las colonias puso fin a la prosperidad de la burguesía santanderina<sup>157</sup>. La efervescencia minera no supuso la recuperación de la economía santanderina, salvo el auge experimentado en las empresas de construcción naval. El derrumbe del modelo comercial colonial a fines del siglo XIX, unido a los escasos beneficios obtenidos por la minería hizo que Santander, en los años veinte del siglo XX, viera cortada sus posibilidades de crecimiento basadas en el tráfico portuario, y la reconversión hacia una economía industrial resultó bastante difícil<sup>158</sup>. De tal modo, que, entre 1898 y 1920, Santander se caracterizó por la promoción y explotación de negocios relacionados con el ocio, convirtiéndose en un lugar de veraneo de la burguesía urbana del interior del país, sobre todo por la gran influencia que ejerció la estancia de la Familia Real en el Palacio de la Magdalena entre 1913 y 1930 -además, vino acompañado de la ubicación de toda una serie de infraestructuras recreativas-. Poco a poco, el perfil mercantil de la ciudad se transformó en otro fabril y de servicios, y éste último le proporcionó su imagen más conocida, sobre todo como ciudad de ocio<sup>159</sup>.

<sup>155</sup> Dato del año 1922.

<sup>156</sup> IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, Rafael: "El Puerto de Santander: despegue comercial y comunicaciones terrestres". En VV.AA.: *Santander. El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 113-116.

<sup>157</sup> La caída del tráfico de harinas provocó la ruina de grandes fortunas en manos de la burguesía comerciante y el retraimiento a participar en empresas de gran envergadura económica, conservándose gran cantidad de años una flota arcaica. Así, el Puerto de Santander se convirtió en atraque de buques con predominio de bandera extranjera que acaparaban el tráfico exterior. Casi todos entraban en lastre, únicamente buscando cargar el mineral para conducirlo a sus países de origen, lo cual dejaba claro las escasas relaciones comerciales que ejercía el Puerto y la poca capacidad de atracción de productos del exterior para la región. Sin duda, todo ello recuerda la realidad que vivió Huelva también en este período. VV.AA.: *La memoria del Territorio...*, p. 134.

<sup>158</sup> POZUETA ECHAVARRI, Julio: "Santander. El Puerto y la Ciudad", pp. 39-42.

<sup>159</sup> VV.AA.: *La memoria del Territorio...*, pp. 125 y ss.

Almería, por su parte, no constituyó uno de los puertos con más tráfico, según se desprende de la Tabla 5.8, al ocupar el 10º lugar, pero no se puede afirmar que el movimiento de mercancías no tuviera trascendencia en las primeras décadas del siglo XX. Remontándonos a su pasado, en el desarrollo del sector minero, predominante, se distinguen dos períodos -algo esbozados en el capítulo anterior-: entre 1820 y 1890, con dominio de la explotación del plomo y otro más reciente -el que nos ocupa- entre 1890 y 1930, con predominio de las minas de plomo. Así, a finales de siglo, tras la caída de un tipo de minería atestiguamos un nuevo resurgir del sector en el que tuvo mucho que ver el incremento de la demanda internacional, especialmente británica, como en el caso de Huelva, pero con los minerales de hierro como protagonistas -exentos de fósforos y muy adecuados a la tecnología siderúrgica *Bessemer*-, que provocó un espectacular aunque efímero desarrollo de esta nueva minería en Almería. Concretamente entre 1900 y 1914, se asistió a una etapa de rápida recuperación tras otra de neto estancamiento. El intercambio internacional alcanzó las cotas más altas de toda la serie, con un crecimiento que, en vísperas de la Primera Guerra Mundial, llegó a superar el 30%. No obstante, con respecto al comportamiento medio español hay una gran diferencia, al estar caracterizado éste por una desaceleración gradual de la expansión exportadora entre 1880 y 1913.

Pero ya a partir de 1914 el declive se hizo evidente en la provincia andaluza y sólo se vio interrumpido por una leve recuperación durante la segunda mitad de la década de los veinte<sup>160</sup>. Las causas de su descenso fueron similares a las que hicieron caer la minería onubense: agotamiento de algunos criaderos y la competencia de otros países, junto con la depresión de 1929 y la crisis de la siderurgia. Así las cosas, hay que admitir que las circunstancias que rodearon a la minería almeriense y onubense coincidieron en muchos aspectos, aunque el *boom* minero en Almería tuvo algunos puntos diferentes: a las grandes empresas foráneas que aportaron su capital en el caso de Huelva, sobre todo inglesas, francesas, belgas o alemanas hay que unir las inversiones que llevaron a cabo importantes industriales vizcaínos en Almería<sup>161</sup>.

No conviene olvidar que, aunque a partir de 1910 el tráfico siguió ascendiendo, ya no lo hizo con la velocidad anterior por el agotamiento de las minas; a pesar de ello, cada zona tuvo sus peculiaridades -concretamente en Huelva y en Gijón todavía quedarían algunos años de pujanza-. En consecuencia, con el paso del tiempo, en general, las exportaciones de mineral disminuyeron, sustituyéndose por petróleos, graneles sólidos, etc. Todo ello trajo consigo mayores exigencias de superficies, utillajes, etc., amén de la transformación que se produjo en los barcos<sup>162</sup>.

Otro modelo bien distinto es el de Valencia, que en 1909 tenía un tráfico de un millón de toneladas, de las que casi 400.000 correspondían a la exportación de frutos, 200.000 a mercancía general diversa -arroz, abono, cereales, hierro, maderas, vino, etc.-, otras 20.000 eran de carbón y el resto variada; todo movido por los muelles de la Junta. En general, durante los primeros años del siglo XX las políticas proteccionistas y deflacionistas que acometió el Gobierno español provocaron una contención de las importaciones y una reducción progresiva del déficit de la balanza comercial, que durante

<sup>160</sup> SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: *La integración de la economía almeriense*, pp. 41 y ss.

<sup>161</sup> SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: "Un recorrido histórico...", pp. 144 y ss.

<sup>162</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Evolución de las tecnologías...*, pp. 392-393.

los años 1915 y 1918 consiguió saldos positivos, gracias al auge exportador y a la caída de las importaciones a consecuencia de la Primera Guerra Mundial. Ya en la posguerra se produjo un alto incremento de las importaciones y, por tanto, un déficit récord de la balanza entre 1922 y 1923. Pero el freno del Arancel de 1922 a las importaciones y la negociación de algunos tratados para las exportaciones valencianas consiguieron una mejora de aquella balanza entre 1924 y 1929.

En este contexto, la economía valenciana conoció una etapa de crecimiento del sector agrario a comienzos del siglo XX, sobre todo en los cítricos, ayudado por la demanda europea existente en esos años. El auge agrario conllevó el progreso y consolidación de una serie de actividades industriales ligadas, tanto al negocio agrícola como al crecimiento del empleo y de la renta *per capita* que trajo aparejada la expansión. La Gran Guerra, al contrario que en otras zonas españolas, dio lugar a consecuencias muy negativas para el comercio valenciano: los gobiernos europeos apostaron por los bienes básicos para los ciudadanos, dejando a un lado otros más superiores, como se consideraban las naranjas y el vino, por lo que las cifras de tráfico de estos productos descendieron estrepitosamente. Ya en los años veinte, la economía valenciana volvió a respirar y su comercio exterior conoció un período de claro avance, ligado al auge existente en los países europeos. Se crearon Uniones Empresariales para defender los intereses sectoriales -La Unión Nacional de Exportadores Agrarios y la Unión de Viticultores de Levante<sup>163</sup>.

Gijón, por su parte, es un puerto interesante de estudiar. Con el inicio de la explotación comercial de El Musel en 1907, en Gijón se produjo un alza destacada de los embarques de carbón, a lo que ayudó el aumento de los calados y la demanda cada vez más pujante, promovida por la expansión del mercado interior. Además, el puerto viejo siguió activo con un rendimiento incluso superior al existente en los años anteriores. Ya en 1911, el tráfico de carbón superó las 500.000 toneladas, creciendo rápidamente hasta llegar en 1918, con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial, a superar el millón de toneladas. Al normalizarse los mercados internacionales tras el conflicto bélico, el volumen de movimiento cayó hasta que en 1923 comenzó un ascenso gradual a consecuencia de la multitud de medidas proteccionistas que pretendían incentivar el consumo de carbón nacional y mejorar su tráfico. Así, en ese año se movieron 1,3 millones de toneladas, que subieron pronto hasta alcanzar en 1929-1930, 1,9 millones; pero la crisis de 1929 significó un grave retroceso<sup>164</sup>.

Naturalmente, de la comparación de los puertos se deduce que cada uno tiene sus características especiales de tráfico, que conducen a un tonelaje concreto bastante ligado a las condiciones de su entorno, de su historia, de su *hinterland*... Un claro ejemplo supone la distinta ubicación de los puertos de Valencia y Huelva, pues se advierte que, mientras éste se encuentra en una ría abrigada, aunque no hay que olvidar sus grandes problemas de dragados, aquél se localiza en una costa abierta y la protección la consigue de manera totalmente artificial. Todo ello caracteriza y conforma distintos elementos a la hora de incidir en el tráfico portuario. Por supuesto, tratar de clasificar los puertos simplemente por el volumen de tráfico y olvidar los aspectos de su zona de influencia terrestre o marítima es absurdo, pues no son comparables sus necesidades de abrigo, de calado, de instalaciones, etc. Cada puerto debe ser analizado individualmente, juzgando sus propias

<sup>163</sup> MORAL CARRO, Rafael del: *Op. cit.*, pp. 370 y ss.

<sup>164</sup> ALVARGONZÁLEZ, Ramón: *Op. cit.*, p. 20.

soluciones y, en último caso, confrontado con otros que tengan características similares. Con todo, del análisis de la comparativa entre los puertos concluimos los grandes desequilibrios del sistema portuario español, y así, entre los primeros puertos nacionales en tráfico: Bilbao, Huelva y Barcelona, incluso Santander Sevilla y Valencia y el resto había un abismo. En las posiciones de muchos de los puertos tuvo que ver la caída del modelo comercial colonial a fines del siglo XIX y lo difícil que resultó su reconversión hacia otro tipo de economía, como en el caso de Santander. Valencia, por su parte, se defendió en esta etapa con el comercio de frutas, Huelva con la exportación minera, Bilbao con el avance de la industria...

De igual forma, desde los inicios del siglo XX se observa una disposición por parte del Gobierno, manifestada en la normativa, de mejorar el comercio y las comunicaciones marítimas por la firme convicción de su importancia. Para ello era fundamental un acuerdo con las compañías ferroviarias. Nos encontramos en una fase en que las conexiones entre los buques y los haces de vías son muy estrechas y necesarias para la buena marcha del tráfico portuario.

## 2. Huelva y el intercambio mercantil portuario

Como se ha advertido en el capítulo primero, Huelva tuvo un importante protagonismo económico a nivel mundial en los años que se tratan en este bloque, inicios del siglo XX hasta el comienzo de la Dictadura de Primo de Rivera. Dicho protagonismo, repetimos una vez más, fue fruto de su riqueza natural reflejada en la abundancia de minerales sobradamente demandados para el progreso industrial por los países más ricos del momento y en la decisiva y privilegiada situación de su Puerto, que se impulsó adecuadamente para que estuviera a la altura de las circunstancias. Todos los datos aquí recogidos, tanto de entrada de mercancías como de salida, completarán la esfera económica onubense abordada en los capítulos anteriores. En primer lugar, se introducirán unas notas generales del tráfico y, a continuación, detallaremos las cantidades existentes de cabotaje de entrada, importación desde Europa, África y América -referido a todo el continente-, cabotaje de salida y exportación a los mismos continentes mencionados. Los datos de importación y exportación se van a estudiar unidos a los del continente africano, pues así se tratan en las *Memorias* del Puerto de Huelva, principal fuente documental en las que nos hemos basado para hilvanar este significativo apartado dedicado al movimiento comercial.

Del mismo modo, se completará esta parte del capítulo con los resultados de nuestras investigaciones, que pueden dar luz sobre las causas y consecuencias del entramado comercial. Aunque contamos con las cifras generales desde 1901, no será hasta 1905 cuando se conozca el desglose de las mercancías movidas con sus cantidades concretas, realmente cuando se comienzan a editar anualmente las *Memorias* de la institución portuaria<sup>165</sup>. De ahí, que para su análisis en las dos primeras décadas del siglo XX, nos detendremos en los datos desde 1905 hasta 1922, exactamente en los años impares, como representación de la etapa. De hecho, se han escogido las diez mercancías con más movimiento en los años citados, que será también la tónica seguida en el capítulo siguiente para el período de la Dictadura primorriverista. Con estos datos, se han elaborado unas

---

<sup>165</sup> De los años 1901 a 1904 sólo conocemos cifras globales extraídas de RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Op. cit.*, pp. 456-457.



tablas, recogidas en el apéndice de la obra, divididas por entrada y salida, tanto en Cabotaje como a Europa y América. Son las cifras básicas a partir de las cuales se confeccionó este apartado de la investigación referido al tráfico en Huelva.

A renglón seguido, como se plantea en el capítulo anterior -en el que llevamos a cabo una introducción de la trascendencia de los Reglamentos de policía en los puertos, recogido en la primera Ley de Puertos de 1880-, se procede a analizar el primer Reglamento de policía del Puerto de Huelva. Sin duda, su importancia para que hubiera una explotación adecuada de la institución y de las mercancías transbordadas era crucial. Concretamente, conocemos que en enero de 1906 se elevó a la Superioridad el documento, una vez formulado por Francisco Montenegro y Calle, y por Real Orden de 30 de mayo de 1906 se aprobó el *Reglamento provisional de Policía y Conservación de las Obras y Efectos del Puerto de Huelva*, modificado con arreglo a las prescripciones de la Dirección General de Obras Públicas de 23 de marzo del mismo año<sup>166</sup>.

El Reglamento consta de 5 capítulos y 81 artículos; el primero de aquéllos está dedicado a las autoridades y funcionarios y deja claro que “El servicio, policía y conservación de los muelles, de los diques, de toda la zona marítima o litoral del servicio del puerto de Huelva, el de las operaciones de la carga y descarga y la circulación se hallan bajo la autoridad del Gobernador de la provincia y la dependencia del Ministerio de Fomento con arreglo a la Ley” (artículo 1º), mientras que el ingeniero director con el personal a sus órdenes tenía a su cargo la inspección de los servicios mencionados (artículo 3º). Asimismo, la vigilancia de la zona marítima, su prevención y la denuncia de las infracciones contra el Reglamento se ejercería por los guardas, bajo la dependencia del director y sus subalternos (artículo 4º), pero correspondía al gobernador imponer las multas (artículo 6º).

Por otra parte, el capítulo 2º reseña el uso de los muelles y, en general, de toda la zona de servicio, para lo que tenía la última palabra el gobernador, una vez oída la Junta del Puerto. Hay un detallado recorrido por todas las dependencias y actividades desarrolladas en el Puerto intentando un correcto y completo control. Así, resultaba evidente la preocupación por los carros tirados por mulas, caballos o ganado vacuno para que siempre marcharan al paso, prohibiéndose a los carruajes y caballerías de paseo el tránsito por los muelles. A su vez, “Está terminantemente prohibido arrastrar por el muelle o caminos de acceso palos, maderas, ramas ni ningún otro objeto.” Como vemos, bastante alejado de la imagen del Puerto actual con sus enormes y múltiples grúas y con un movimiento de camiones fundamental para la distribución de las mercancías al entorno portuario. El perjudicar a los edificios, diques, escolleras, muelles, pavimentos... se multaba desde cinco a veinte pesetas, a la vez que “Se prohíbe encender fuego sobre los muelles[...]. Tampoco se permitirá circular por su recinto con luces encendidas a no llevarlas en faroles bien acondicionados”, con multa entre diez y cincuenta pesetas. Ya el capítulo tercero se encarga de la responsabilidad de los infractores y las exigencias de multas y los capítulos cuarto y quinto de los guardas y sus castigos, sobre lo que se entrará en detalle en el apartado dedicado a personal<sup>167</sup>.

<sup>166</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-1, 6-4 y 26-6-1906, libros 28-29 y A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Reglamento provisional de Policía y Conservación de las Obras y Efectos del Puerto de Huelva*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1906, leg. 1151.

<sup>167</sup> A.P.H. *Reglamento provisional de Policía y Conservación de las Obras y Efectos del Puerto de Huelva*. Imp. y

Ahora bien, como en el capítulo anterior, mencionaremos las habilitaciones de puertos y aduanas en la zona<sup>168</sup>, lo que permitirá seguir obteniendo una clara imagen de la evolución en el sector. En 1902 se autorizó el punto de Torre Arenillas para el embarque de los productos de la almadraba de Las Torres, el desembarque de los efectos necesarios a su explotación, el de los víveres destinados a los operarios y el de los materiales para la construcción de las casas y almacenes de aquélla; cuatro años después, ante la solicitud de la Cámara, se facultó a la Aduana de Huelva para la importación y exportación de alcoholes neutros, compuestos y desnaturalizados, y la exportación de mistelas. Ya en 1911 se acredita “[...] el punto denominado Punta de la Arenilla para el embarque y desembarque por cabotaje de pesca y enseres de dicho arte y cuantas mercancías se cita, con excepción de los comestibles y medicinas”; y en 1912, se capacitó al punto de San Juan del Puerto para el embarque de minerales, cáscara de cobre y demás productos mineros, y para el desembarque de carbón, cemento, maderas, maquinaria y material de ferrocarriles en piezas grandes y de minas. Igualmente, se permitía trasladar estas mercancías desde buques a barcasas y viceversa en el punto denominado La Rábida, interviniendo en estos transbordos los carabineros veteranos de Huelva. Finalmente, dos nuevas habilitaciones en 1922, la de la Aduana de Huelva para la importación de azúcares, con igual amplitud y condiciones que tenían las aduanas de primera clase que disfrutaban esta autorización, y la del Molino de la Vega.

De inmediato, antes de pasar al estudio concreto del tráfico, nos detendremos en detallar otros oficios y profesiones de los que se tiene noticias que, al margen de la entidad portuaria, aunque en estrecha conexión con ésta, han permitido en el pasado y en la actualidad que se complete el conjunto de labores portuarias efectuadas desde que un buque entra por la bocana del Puerto hasta que sale, habiendo cargado o descargado mercancías. Es el caso de los prácticos de la barra, a los que se les han dedicado unas líneas en el capítulo anterior y de los que conocemos sus nombres a principios del siglo XX: Manuel Rofa, Manuel Morales, Manuel Infantes, José Ceada, Francisco Vélez, Francisco Muño, Miguel Vázquez, José Morales, Joaquín Muñoz, Juan Moreno García, Nicolás Gómez, José Quintero, Manuel Mojarro, Juan M. Bravo, Francisco Gil, Juan Pérez, Manuel Domínguez Ladrero y Juan Martínez. También tenemos noticias de los consignatarios de buques en estas fechas: *Ybarra y Compañía*, *Compañía Sevillana de Navegación a Vapor*, *Compañía Havrause Peninsulaire de Navegation á Vapeur*, L. Clauss, *Viuda e hijos de Higinio Coto Quintero*, Guillermo F. Poole y Nicolás Vázquez Pérez. Además, otro dato interesante lo constituye la ubicación de la Comandancia de Marina en la calle Odiel, núm. 37<sup>169</sup>.

En cuanto a las prestaciones más generales y rutinarias que llevaba a cabo el Puerto de Huelva, constatamos, a través de las *Guías de Huelva*, que, concretamente en 1917, los buques que recalaban en el Puerto podían abastecerse de carbón en varios depósitos particulares y existía, además, un servicio flotante de agua para los barcos. El horario de trabajo en los muelles del 15 de noviembre al 15 de febrero se extendía de 8.00 a 11.00 h y de 12.00 a 17.00 h y del 16 de febrero al 15 de noviembre, de 7.00 a 11.00 h y de 12.00 a 16.00 h. Las horas suplementarias eran las que restaban desde que acababan las ordinarias

Pap. Rafael Mojarro, Huelva, 1933.

<sup>168</sup> *Gaceta de Madrid*, 1-2-1902, 10-1-1906, 10-8-1911, 16-2-1912, 24-4 y 3-12-1922

<sup>169</sup> FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José. *Op. cit.*, pp. 112-115.

hasta la puesta del sol y las extraordinarias desde la puesta del sol hasta las 24.00 h<sup>170</sup>.

Pues bien, como se ha comprobado a lo largo del estudio, todas las actividades llevadas a cabo en la zona de servicio del Puerto de Huelva por los particulares para el uso de grúas, depósitos de todo tipo, tinglados y movimiento de mercancías en general estaban reglamentadas con precisión; no obstante, el organismo portuario se encontraba siempre abierto a todo tipo de sugerencias, tanto por parte de los usuarios como de las entidades implicadas para avanzar en sus prestaciones. Tal afirmación queda demostrada, por ejemplo, con la solución que adoptó la Junta siguiendo las peticiones de la Cámara. Concretamente, el despacho de mercancías en la estación del Puerto a principios del siglo XX presentaba graves dificultades: “en primer término debe ir el interesado al tinglado número 2 para hacer la expedición, recoger la firma del factor ir a la báscula para que el factor pesador valore la expedición ir a seguidamente a la oficina del muelle para pagar en la Recaudación, recoger después la firma del Jefe sin cuyo registro no puede retirarse la mercancía, firma difícil de recoger por cuanto el Jefe tiene que ir con frecuencia al muelle y a la zona de servicio, causa que motiva tener que perder mucho tiempo después del invertido en cumplir los numerosos requisitos que quedan señalados”. Por ello, se dispuso el traslado de la Recaudación al tinglado número 2 y que el factor del mismo valorara las mercancías y firmara el conforme, pudiendo retirarse una vez satisfechos los derechos correspondientes, como en todas las compañías de ferrocarriles, sin necesidad del “entréguese” del Jefe. En resumen, todo ello pone de manifiesto el enorme celo de la Junta en sus labores administrativas<sup>171</sup>.

Por otra parte, el Puerto de Huelva, de inmejorable ubicación estratégica, desde sus inicios hasta 1960 ha tenido un claro predominio de la exportación sobre la importación, propio de una economía minera semicolonial. En 1906, la Cámara, a través de José María Amo y atendiendo a las necesidades del comercio y la industria, expresó la idea de que se construyera un muelle para servicio de embarcaciones menores. Pensaba que así aumentaría el comercio, por el abaratamiento con que se podían obtener los fletes de retorno<sup>172</sup>. Aunque el apoyo y el impulso ante las posibles mejoras que engrandecerían el comercio de Huelva y el crecimiento portuario no quedaba aquí, pues importantes comerciantes afincados en la ciudad empleaban sus influencias en aras del desarrollo mercantil. Es el caso de Luis Klauss y sus gestiones ante las múltiples dificultades existentes al llegar mercancías de los puertos del norte en transbordo, vía Cádiz. El mencionado industrial y comerciante trabajó en firme para conseguir una comunicación directa con vapores de carga general entre Huelva y Amberes y viceversa, muy positivo para el comercio onubense y, por supuesto, extremeño –sobre todo para los géneros de Hamburgo y Bremen-<sup>173</sup>.

Entraban productos alimenticios, utillaje para la actividad minera, pocas materias primas –sintomático de la existencia de una producción semiartesanal-, carbón y petróleo. Con la Primera Guerra Mundial cayó el tráfico, pero tras 1919 hubo una recuperación más

<sup>170</sup> LÓPEZ ORTEGA, Antonio y DOMÍNGUEZ, Salvador: *Guía general de Huelva y su provincia para 1917*. Imprenta de Agustín Moreno, Huelva, 1917, pp. 132-137.

<sup>171</sup> A.C.C.I.N. *Memoria 1909 presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 30 de enero de 1910*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 37-38, leg. 31.

<sup>172</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 28 de enero de 1906*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 10 y VIII, leg. 31.

<sup>173</sup> *La Provincia*, 10-9-1903.

marcada por la política proteccionista de Primo de Rivera. Posteriormente, se acusaron los efectos de la crisis de 1929. Además, en número de buques, la flota más abundante resultó la española en todo momento -a excepción del siglo XIX como ya hemos constatado-, aunque la británica tuvo su importancia en las primeras décadas del siglo XX, pues contrataba la mayor parte de la producción de pirita de la provincia. Lo mismo ocurría con Alemania, Francia, Italia, Noruega, Dinamarca, Portugal, Holanda y Francia, que acudían a Huelva para cargar pirita y manganeso y descargar carbón, cemento y otras mercancías necesarias para la evolución minera y el pequeño movimiento industrial.

A principios del siglo XX, la opinión pública estaba muy sensible ante el establecimiento del impuesto sobre el tonelaje por temor a que perjudicara la competencia entre las líneas de navegación españolas y extranjeras, y la posibilidad de que se creara un monopolio que afectara sobre todo a los emigrantes<sup>174</sup>. Se apoyaba el comercio con barcos de bandera extranjera, pues con ello la exportación obtendría un gran avance por el abaratamiento de sus fletes -los barcos venían a Huelva en lastre o con alguna carga para completarla-. También puntualizaba el diario *La Provincia* el discurso de Tejero en el Congreso sobre el tema. Concretamente en Huelva, se levantaron los representantes de las compañías mineras y de la Asociación de Mineros Exportadores de mineral, pues la situación se tornaba delicada. Suponía un momento de honda crisis mundial de las industrias metalúrgicas. Se produjo una enorme bajada del cobre a la mitad; y lo mismo ocurrió con el manganeso, cuyos bajos precios no permitían ni su explotación. Otros minerales afectados fueron las piritas de hierro o azufre, base de la industria de abono químico, de los que Huelva era la mayor depositaria del mundo, pero valían tan poco que había que economizar para obtener utilidad.

Con respecto al cobre, desde comienzos del siglo XIX hasta 1935 sus precios tendieron a menguar. La caída en los años sesenta y ochenta del siglo XIX y la posterior a 1908 se puede relacionar con las fases depresivas de un ciclo largo, mientras que la fase expansiva de 1892 a 1907 se relaciona con la aparición y desarrollo de la segunda etapa de la industrialización. La explicación es clara, ya que este metal, en una alta proporción, se utiliza en una gran variedad de bienes industriales. Así, el interés de las grandes compañías mineras para que la oferta del cobre se acercara lo más posible a las previsiones de la demanda era una realidad, y de esta manera estabilizar los *stocks* en el mercado para satisfacer un abastecimiento aproximado de tres meses. También hay que considerar el incremento de su demanda por la emergente industria eléctrica<sup>175</sup>.

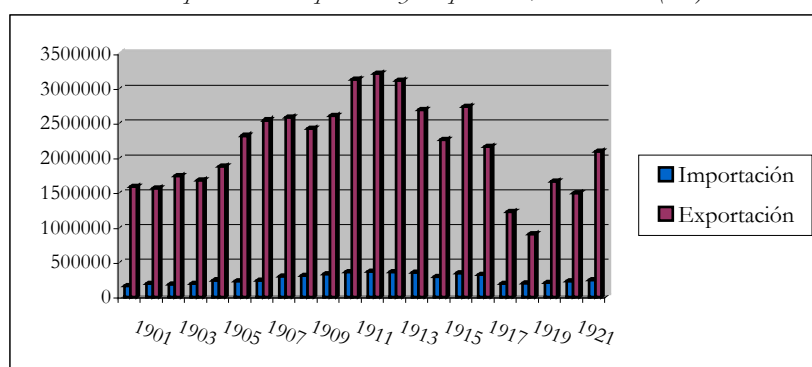
En el tráfico general, entrando en detalles, la exportación sobresale de la importación en todo el período trabajado. En realidad, la segunda, 10,86%, es poco significativa comparada con la primera, 89,14%; pero, lógicamente, hay una evolución a lo largo de toda esta etapa; y así, la cifra más baja en importación está en 1901, con poco menos de 159.000 toneladas, y la más crecida en 1912, cuando pasa de 365.000 toneladas. En general, se produce un aumento en la importación entre 1907 y 1908 y un descenso al finalizar la guerra; no obstante, en la posguerra el tráfico comienza a recuperarse. En cuanto a la exportación, la cifra más pequeña la hallamos en 1901, con poco más de 1.582.000 toneladas y la más alta en 1912, cuando supera los 3.214.000. En esta última fecha, las *Memorias de la Cámara* dejan claro el estado general en asuntos industriales y

<sup>174</sup> *La Provincia*, 12-3-1909.

<sup>175</sup> ARENAS POSADAS, Carlos: *Op. cit.*, pp. 39-42.

mercantiles, que es muy satisfactorio. No cabe duda del aumento en los trabajos mineros, riqueza principal de la provincia, en el que se invierte cerca de 30.000 obreros. Existe una recopilación hecha por el archivero de la Fundación Riotinto, en la que se recoge todo el mineral extraído de las diferentes minas y cortas que explota la Compañía en Riotinto entre los años objeto del estudio en este capítulo, 1901 y 1922<sup>176</sup>. Se trabaja en San Dionisio, Corta Atalaya, que hasta 1907 se denomina aún San Dionisio, corta Dehesa, corta Lago, corta Filón norte, corta Filón sur e interior del Filón sur. A partir de 1913 en la corta Filón norte se incluyen los datos de corta Lago y corta Dehesa<sup>177</sup>.

GRÁFICO 5.1  
*Comparativa de Importación y Exportación, 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922...* Elaboración propia.

Abundando en las cifras, tenemos que admitir, en cualquier caso, que era importante el tráfico tanto por el Puerto como a través de las compañías de ferrocarriles que transportaban los minerales y mercancías generales<sup>178</sup>. Por otra parte, en 1906 se observa un ligero aumento, que progresivamente llegó hasta el alza mencionada de 1912. En 1913 comenzó a descender, pero con cierto mantenimiento<sup>179</sup>, para caer bruscamente en 1918<sup>180</sup> casi a la mitad -de 2.161.365,69 toneladas en 1917 a 1.226.632,92 en 1918-. Ya en

<sup>176</sup> A.F.R.T.: *Cost Statements*. Rio Tinto C<sup>o</sup> Ltd., libros 560-824.

<sup>177</sup> A partir de 1922, por la circular núm. 1022 de 15 de marzo de 1922 de Dirección, el departamento San Dionisio Contramina pasa a denominarse Alfredo y corta San Dionisio Atalaya. A.F.R.T., leg. 107.

<sup>178</sup> Sobre la temática podemos abundar más refiriéndonos al movimiento del ferrocarril Huelva-Zafra, muy importante para los minerales que se embarcaron por el Puerto, pero desde hacía más de dos años su tráfico había aumentado en mercancías generales. Asimismo, la *Compañía de Rio Tinto* conseguía que cada día bajaran más de 14 trenes desde las minas al muelle para embarcar su carga en los buques, de un tonelaje entre 3.000 y 8.000 toneladas, con destino a los puertos de Europa y América. A.C.C.I.N. 1912. *Memoria de los trabajos realizados durante dicho año*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, pp. 38 y ss., leg. 31.

<sup>179</sup> El tráfico de 1914 tuvo una bajada con respecto a 1913 de 435.368 toneladas, diferencia que obedeció exclusivamente a la guerra, pues las cifras hasta el 31 de julio habían aumentado 148,222, comparado con el movimiento realizado en el mismo período en 1913. Además, de haber seguido el crecimiento en igual proporción, se podría haber llegado en 1914 a 3.726,691 toneladas -a juicio de la Cámara de Comercio el descenso de 1913 estuvo relacionado con “el apartamiento de este puerto de los minerales de Peña del Hierro”-. La baja se refiere sólo a la exportación a Europa, escenario de la guerra, pues la exportación a América aumentó 52,944 toneladas. A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, pp. 41-42, leg. 32.

<sup>180</sup> La Cámara refleja expresamente en sus *Memorias* el descenso y su consecuencia más inmediata,



1922 se comienza a vislumbrar, nuevamente, el ascenso, llegándose casi a la cifra de 1917. De todo ello se deduce que, tanto en la entrada como en la salida, el comportamiento del tráfico era similar, o sea, que en las etapas de alza subía tanto las importaciones como las exportaciones -aunque los porcentajes no se correspondan-, y en las de bajas se repetía la misma tónica en las entradas y salidas. Ciertamente, la guerra influyó de manera manifiesta en estos años, aunque se superó perfectamente.

En verdad, la guerra supuso un acontecimiento de suma importancia para el tráfico de todos los puertos españoles, en general, y a modo de ejemplo comparativo nos detendremos, someramente, en el caso del Puerto de Barcelona. El medio siglo que separó el comienzo de la Primera Guerra Mundial del Plan de Estabilización, representó un período de avances y retrocesos en el tráfico de este Puerto mencionado. Una serie de acontecimientos exteriores motivaron tal situación marítima y portuaria, y en nuestro contexto histórico se trató concretamente de la guerra. Así, entre 1914 y 1919 hubo un descenso del tráfico y, posteriormente, entre 1920 y 1930 un crecimiento sostenido. Asimismo, al comparar este Puerto con los de Génova y Marsella -con lo que damos unas pinceladas sobre puertos extranjeros de interés-, se percibe que en estos puertos vecinos se originaron las mismas circunstancias de estancamiento, por lo que no eran exclusivas de Barcelona ni, en general, de los puertos españoles. En 1913, Barcelona movía 2.778.826 toneladas, mientras que Génova y Marsella estaban a años luz con casi 8.000.000 y poco más de 9.000.000, respectivamente. No obstante, lo interesante de la comparación se encuentra al analizar las cifras en 1930, pues mientras Barcelona pasó de un índice del 100 a otro del 130, en Génova declinó el tráfico a 98 y Marsella a 97, siempre con respecto a un 100 que tenían en la otra fecha estudiada. Por consiguiente, Barcelona constituyó un modelo de puerto que, como se ha comprobado también en el caso de Huelva, superó la caída de la Gran Guerra<sup>181</sup>.

Sin duda, por la información que dan los Gráficos 5.2 y 5.4, en importación, la mayor cantidad de mercancías en Huelva entraba desde Europa, seguida de la navegación por cabotaje, mientras que la importación desde América no era nada reveladora, sólo un 4%. El tráfico con Europa aumentó extraordinariamente a partir de 1908, y aunque la guerra casi no se notó, no ocurrió lo mismo con la posguerra. Del mismo modo, la navegación de cabotaje inició su crecimiento a partir de los años 1907-1908, no afectándole en gran medida la guerra, como también ocurrió en Europa, pero, a diferencia con este caso, tampoco la posguerra dejó una huella ni muy fuerte ni duradera. En relación con América, precisamente por su neutralidad tuvo su mayor movimiento con España durante la contienda y los años inmediatos. Ya en 1922, los tráficos cambiaron, pues éste fue un año significativo de aumento de importación desde Europa, aunque de brusca bajada del comercio de cabotaje y con América. Los estragos bélicos fueron pasando y las condiciones en los países europeos se normalizaron, a la vez que el comercio volvió a su antiguo cauce.

Con respecto a la escasa trascendencia de la importación en el tráfico onubense, interesa señalar el desarrollo de otros puertos españoles en este aspecto, pues la comparativa ayudará a valorar más el avance comercial de Huelva en los años que se estudian. Tenemos el caso de La Coruña que, para 1908, las fuentes advierten de una

---

la paralización del plan de obras del Puerto.

<sup>181</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, pp. 153-156.

importación muy variada, correspondiendo su mayor parte al cabotaje general, carbón y sal, bastante distinto al caso onubense. Mientras la exportación era destacada y predominantemente minera en Huelva, para el ejemplo del Puerto gallego ésta consistía, sobre todo, en productos del país –cebollas, patatas...–; pues la poca minería de hierro existente estaba paralizada<sup>182</sup>. En el caso de Santander<sup>183</sup>, para esta misma fecha citada, en el movimiento de importación y exportación despuntaba el mineral, seguido de la carga general y del carbón. El total ascendió a 1.197.930 toneladas frente a 200.000 toneladas de La Coruña y 298.000 toneladas (191.292 carbón) de Gijón<sup>184</sup>; Huelva, a su vez en 1908 alcanzó la cifra de 2.879.076. Como se observa, el Puerto del sur sobrepasó ampliamente el tráfico de los otros dos reseñados, sobre todo de La Coruña, que no era nada significativo.

Dado lo interesante que son estas comparaciones, seguiremos con otros puertos sobresalientes, ahora en fechas más cercanas a la guerra, para entender mejor el movimiento mercantil de Huelva en el conjunto nacional, exactamente en dos años, 1913 y 1921, antes del inicio de la Primera Guerra Mundial y una vez finalizada. Se constará como influyó en el comercio nacional el referido evento, a la vez que las cifras de Huelva no quedarán como un fenómeno aislado. Pues bien, si en Huelva las fuentes consultadas para 1913 especifican 3.472.597 toneladas, para Santander asciende a 1.349.678<sup>185</sup>, para Bilbao a 4.766.000, en el caso de Barcelona a 2.778.826 toneladas (547.730 exportación y 2.231.096 importación) –ampliamente superada por Huelva–, y para Cádiz a 335.555<sup>186</sup>. Sobre Gijón existen datos de 1912 y 1915, a través de los que se advierte un incremento de 950.000 a 1.143.000, de una a otra fecha. Ahora bien, ya en 1921 las cifras son diferentes: en Huelva 1.723.013 toneladas, en Santander 559.753, en Bilbao 1.950.000<sup>187</sup>, para Barcelona 2.191.985 toneladas (592.387 exportación y 1.599.598 importación)<sup>188</sup> y en Cádiz 193.718. Para Gijón tenemos conocimiento del año 1918, en que alcanza 1.330.000 toneladas, que posteriormente, sufren un descenso pequeño, pero se supera en 1923<sup>189</sup>. Todos bajan, aunque no ocupan el mismo lugar en el panorama nacional –se han escogido puertos con diferentes estatus para que sea más ilustrativo y representativo–; asimismo, en todos no disminuye el tráfico con igual intensidad, pues sobresale el caso de Bilbao y Huelva, que caen bastante, colocándose Barcelona, a consecuencia, a un nivel superior en comparación con ambos puertos en 1921 con respecto a 1913.

En cuanto a la exportación, como muestran los Gráficos 5.3 y 5.5, también el tráfico

<sup>182</sup> A.P.C. *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de La Coruña*. Imprenta y fotograbado de Ferrer, 1909, p. 33.

<sup>183</sup> A.P.S. *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1925-1931, ambos inclusive*. Junta de las Obras del Puerto de Santander, Santander, 1932, p. 93.

<sup>184</sup> Al año siguiente el tráfico aumentó significativamente, 640.000 toneladas. RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio y TROYA CALATAYUD, José: *Op. cit.*, p. 139.

<sup>185</sup> A.P.S. *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1925-1931...*, p. 93

<sup>186</sup> PONCE CALVO, Rafael A. y PONCE CORDONES, Francisco: *Op. cit.*, pp. 225-226.

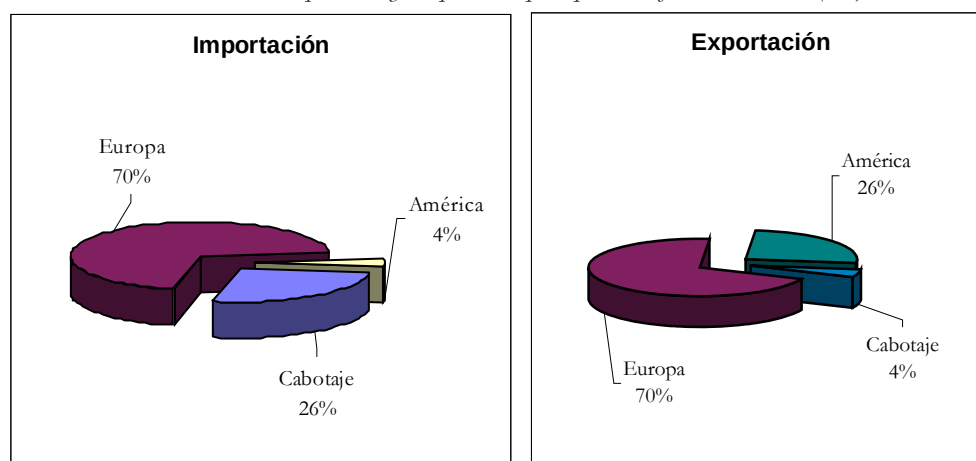
<sup>187</sup> Para 1921, en Bilbao parece haberse rebasado el punto más bajo del descenso del tráfico, pues ya para 1922 se llegó a 2.400.000 toneladas, cifra en la que están recogidas 1.100.000 toneladas de mineral, por lo que se deduce que se va restableciendo el tráfico minero que se tuvo en 1914. A.P.BI. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos durante el año de 1921*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1922, p. 5.

<sup>188</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia...*, p. 230.

<sup>189</sup> RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio y TROYA CALATAYUD, José: *Op. cit.*, p. 139.

con Europa se presenta el más destacado, pero en este caso fue el cabotaje el que tuvo menor significación, alcanzando la salida de mercancías a América una importancia muy superior a la de la importación. La guerra se notó mucho en la salida de productos, con una gran caída al principio, que se convirtió en brusca caída con el desarrollo del conflicto, para luego comenzar a alzarse con el inicio de los años veinte. Todo ello para Europa, pues en el cabotaje el crecimiento se presenta progresivo desde que se inicia el siglo XX y la guerra no logró pararlo, sino al contrario; de hecho, despuntó un año por su enorme movimiento comercial, 1918. Ya al año siguiente parece que se inició un descenso, que se remontó, pero en 1922 sorprende la brusca caída. Así, si en 1918 se alcanzan 121.833 toneladas, en 1922 las fuentes señalan la cifra de 27.338. Por otra parte, la razón de la crisis en el tráfico de exportación a Europa en Huelva durante la guerra, cuando en el total nacional se puede hablar de beneficios -pues hubo puertos a los que la neutralidad española le resultó sumamente provechosa-, es fácil de entender. Crecieron las exportaciones de productos de primera necesidad y el mineral, la principal mercancía en el ámbito portuario onubense y materia prima necesaria para el progreso industrial de las naciones más poderosas europeas quedó relegada, pues estos países se encontraban, en estos momentos, absorbidos totalmente por la guerra.

GRÁFICOS 5.2 y 5.3  
*Movimientos de Importación y Exportación por tipos de tráfico, 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922...* Elaboración propia.

Un aspecto muy importante durante estos años lo constituyeron las fuentes de energía, sobre todo el carbón, bastante demandado por las naciones de la época con una clara explicación<sup>190</sup>, pues la civilización industrial inició su desarrollo justamente a base del

<sup>190</sup> El carbón era ya conocido y explotado en Francia y China desde la Edad Media, pero su verdadera importancia afloró en Inglaterra en el siglo XVI ante la escasez de bosques. Su marcado desarrollo fue parejo con el de la máquina de vapor y la siderurgia moderna. Precisamente, en los países carboníferos de Europa es donde se desarrolló la denominada Revolución Industrial. Con el nombre de carbón o carbón mineral se designa a una roca sedimentaria que se puede extraer en explotaciones subterráneas o al aire libre, mientras que existe también un carbón vegetal o carbón de leña, obtenido por carbonización de la madera. El carbón, altamente apreciado por su elevada potencia calorífica y su fácil combustión, también se caracteriza por su cómoda transformación en coque mediante un calentamiento a alta temperatura (hasta 100° C), que recibe el nombre de coquización. Reductor por excelencia en la actualidad de la metalurgia de los minerales metálicos y el combustible empleado en los altos hornos, también se utiliza en la industria cementera. La

carbón mineral. Su explotación a gran escala se hizo posible en la segunda mitad del siglo XVIII gracias a dos inventos de consideración: la máquina de vapor y la lámpara de seguridad, el primero de Watt y el segundo de Davy, ambos ingleses. Se puede decir abiertamente que el carbón se convirtió en el combustible de la industrialización, como ya se vio en el capítulo anterior, y sólo tras la Segunda Guerra Mundial cedió al fin su primer puesto a los hidrocarburos por su enorme competencia<sup>191</sup>.

No obstante, la calidad del carbón español es, en general, baja -por su potencia calorífica y por los porcentajes de cenizas y azufre. Por otra parte, sobresale la reducida proporción de carbón verdaderamente coquizable- y su coste resulta elevado en comparación con el importado. Las principales causas del alto coste de obtención son tres: la estrechez y descolocación de las capas de muchos de los yacimientos de antracita y hulla, la necesidad de lavarlo y su alta proporción de menudos. Las tres zonas carboníferas principales españolas se sitúan en la región asturleonera que se prolonga a Palencia y Burgos, en el norte, característica por la hulla y antracita; al sur, las provincias de Ciudad Real, Córdoba, Badajoz y Sevilla, con una producción predominantemente hullera; y la zona catalana y aragonesa, destacando el lignito y con poca hulla. Así, el progreso del carbón con las condiciones tan desfavorables descritas ha sido posible gracias al apoyo del Estado, que le ha otorgado una enorme protección<sup>192</sup>.

Así las cosas, la esperanza de Jovellanos sobre la riqueza del carbón asturiano no se confirmó, mientras que el carbón británico se abarató paulatinamente, dejando sentir sus efectos sobre la minería nacional, su calidad y buen precio. Se tuvo que optar por favorecer a las industrias consumidoras o a la minería del carbón, protegiéndola con medidas aduaneras. Lógicamente, esto hizo crecer la explotación, aunque cuando el proteccionismo se suavizó se estancó o disminuyó visiblemente. Con la pérdida de las colonias, la tendencia proteccionista se mostró firme y su mayor solidez la alcanzó con la Primera Guerra Mundial, que dejó huella por el gran impulso que recibió esta minería. Posteriormente, en 1917 se creó el Consorcio Nacional Carbonero para fomentar la producción, pero, a medida que el carbón escaseaba, este organismo se transformó en un simple instrumento para fijar precios y distribuir el combustible. Por otra parte, los altos precios a los que se llegó durante la guerra hicieron que gran cantidad de empresarios trataran de mantenerlos a través de la cartelización del mercado, aunque la falta de unanimidad impidió que la proposición saliese adelante. Al reanudarse las importaciones de carbón británico, la situación se hizo crítica para muchas compañías mineras, que, tras presionar al Estado, consiguieron que se creara en 1922 el sistema de primas mediante una subvención por tonelada métrica producida<sup>193</sup>.

Volviendo al asunto de la guerra, uno de los inconvenientes que trajo el conflicto fue la escasez de buques para comerciar, y así la Cámara en 1916<sup>194</sup> informó a la Dirección

---

mejora de las técnicas de extracción y tratamiento del carbón constituyó la base del desarrollo de la siderurgia en el siglo XVIII, con un aumento espectacular en la producción de fundición primero y de acero después. En verdad, las necesidades crecientes de la siderurgia llevaron a la industria del coque a su actual desarrollo. Larousse 2000. Larousse Planeta, Barcelona, 1998, tomo III, pp. 996-997.

<sup>191</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 296.

<sup>192</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Introducción a la economía...*, pp. 196-197.

<sup>193</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 299-300.

<sup>194</sup> A.C.C.I.N. *Año 1916. Memoria de los trabajos realizados durante el año 1916*. Cámara Oficial de

General de Comercio sobre las mercancías nacionales detenidas en el Puerto por esta razón; asimismo, el problema se agravó porque en los pocos buques que hacían su navegación a los puertos ingleses faltaba espacio y las mercancías estaban en peligro de deterioro. Además, hubo un gran temor a que estas dificultades pudieran prosperar en Newport, Cardiff, Port-Talbot, Newcastle, Glasgow y otros puertos preponderantes. Por otra parte, el crecimiento de los fletes desde que comenzó la guerra provocó que el carbón se vendiera a un precio muy elevado, lo que a su vez produjo un encarecimiento en la producción industrial, básica y fundamental en la cadena. El consumo mensual en la provincia ascendía a 15.000 toneladas –entre 9.000 y 10.000 por las grandes compañías y de 4.000 a 5.000 por los comerciantes distribuidores-. Todo llegó a un extremo insostenible por la posibilidad de que el tráfico se interrumpiera con todo lo que podría acarrear si las dificultades de la guerra persistían.

De hecho, la misma elevación de los carbones por el escaso tráfico todavía dificultaba más las operaciones. El enorme precio del carbón mineral, base del movimiento ferroviario, marítimo y fabril llegó incluso a provocar podas, limpiezas y talas de árboles caducos e improductivos para evitar en alguna ocasión paralizar las fábricas por falta de combustible. No obstante, el consumo de leña era tan importante que preocupaba que pronto se agotara. En este contexto, se creó un comité que centralizaba y tramitaba las declaraciones para la distribución de carbones en la provincia, compuesto por los comerciantes: Antonio Checa<sup>195</sup> Núñez y Tomás Domínguez Ortiz y los industriales: José Medina y Pedro Jiménez Sánchez. Del mismo modo, conocemos una Junta de Conservación de la riqueza forestal y privada<sup>196</sup>.

También la energía eléctrica sufrió el enorme inconveniente de la subida de precios ante la guerra europea. Todo ello junto con la escasez de buques y la elevación en los precios de los fletes indujeron al aumento de tráfico en las *Compañías M.Z.A. y Zafra*<sup>197</sup>. En 1916 todavía se notó aún más en la navegación de cabotaje que en el año anterior -de hecho, 1916 con respecto a 1915 representó un año de aumento de buques y de toneladas: 32 buques y 87.916 toneladas en barcos de vapor y 189 y 1.184, respectivamente, en los de vela-; y se puede referir sobre la nacionalidad de los barcos que en su mayoría eran españoles, 1554, ingleses, 343 y noruegos, 126<sup>198</sup>. Por otra parte, todavía en 1918 se elevó el tráfico por ferrocarril aún más con respecto al año anterior.

A su vez, la guerra trajo consigo la necesidad de tomar una serie de medidas por parte de la institución portuaria para adaptarse a sus difíciles consecuencias. Así, ante la avalancha de peticiones de terrenos para depósito de minerales motivado por el freno de la exportación, que obligaba a la acumulación de *stocks*, y para evitar que con ello se paralizaran los trabajos en las minas, la Dirección del Puerto propuso que se facilitaran superficies en la zona del Dique. Por otra parte, la Cámara, en defensa de las minas, solicitó a la Junta que sólo elevara la tarifa por depósitos de minerales en la zona sur y su

---

Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1917, pp. 5-10, leg. 32.

<sup>195</sup> Importante industrial de Huelva dedicado a la compraventa de cereales al por mayor, a los préstamos hipotecarios y al comercio de carbón mineral; asimismo, poseía una fábrica de ladrillos prensados ubicada en el Chorrillo. MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 135.

<sup>196</sup> A.C.C.I.N. *Año 1918. Memoria...*, pp. 30 y 34, leg. 32.

<sup>197</sup> García Delgado habla en su obra de la crisis que sufrieron las comunicaciones por las tensiones originadas por la gran guerra. GARCÍA DELGADO, José Luis: *Op. cit.*, pp. 550-551.

<sup>198</sup> A.C.C.I.N. *Año 1917. Memoria...*, p. 14, leg. 32.



recorrido en la misma proporción que el coste del movimiento que se debía realizar con sus medios de locomoción. No cabía duda de que, ante la honda crisis que atravesaba la minería y el comercio en general, había que evitar perjudicarla, disminuyendo aún más el tráfico existente<sup>199</sup>.

A renglón seguido, la Junta acordó autorizar, a petición de la Cámara y la Asociación de Mineros Exportadores, el atraque al muelle Norte de los buques con partidas de mineral inferiores a 400 toneladas cuando hubiera en ese muelle dos puertos vacantes y en el muelle Sur buques esperando turno. Otro tipo de acuerdo al que se llegó consistió en que todo navío que atracara en este segundo muelle antiguo desarrollara en las horas ordinarias de cada jornada un trabajo de transbordo que cubriese 150 pesetas -salvo en las mercancías que el mínimo se fijaba por toneladas: en el carbón mineral y lingotes de hierro 267 toneladas, y en el cok y la antracita 20 toneladas-. Por otra parte, en el muelle Norte el trabajo fuera de la jornada normal de 8 horas se pagaba con un suplemento sobre la tarifa, pero si dentro de la jornada laboral se transbordaban 950 toneladas existía el derecho a dispensar el suplemento<sup>200</sup>. Al final, hubo modificaciones en el Reglamento de los muelles embarcaderos, y así, las embarcaciones menores que se destinaban al tráfico de bahía no podían atracar al muelle Sur mientras hubiera algún buque de mayor porte esperando turno<sup>201</sup>.

Ahora bien, la principal mercancía movida por el Puerto de Huelva fue la pirita, aunque hasta los inicios del siglo XX, el azufre que contenían las piritas<sup>202</sup> no se valoró -recordemos que a finales del siglo XIX terminó la primera época en la historia de las piritas de la provincia, piritas de cobre o ferrocobrizas. Al mismo tiempo, comenzó la segunda etapa, desde 1890 a 1919, que se caracterizó por la sustitución del auge del cobre por el del azufre, por lo que las piritas de hierro, las más ricas en azufre, alcanzaron el primer puesto-. La industrialización en Europa hizo que se demandara cada vez en mayor cantidad el ácido sulfúrico que se fabricaba a partir del azufre, y las piritas más sulfuradas del mundo eran las de Huelva<sup>203</sup>.

Con respecto a la participación del capital extranjero en los negocios onubenses, es evidente que a partir de 1913 comenzó a declinar, algo similar a lo que ocurrió en el resto de España. Aunque se conoce que la guerra tuvo una parte muy destacada, también se puede relacionar con la merma de la producción de minerales no energéticos -piritas-; así, si las piritas onubenses proporcionaban más de la mitad del ácido sulfúrico mundial hasta que se inició el conflicto bélico, en esta fecha comenzó a sufrir la competencia del azufre nativo norteamericano. Tampoco se puede olvidar la política intervencionista estatal desde finales del siglo XIX, condicionada por las guerras.

<sup>199</sup> A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, pp. 18-19, leg. 32.

<sup>200</sup> *Ibidem*, pp. 27 y ss.

<sup>201</sup> A.C.C.I.N. *Año 1916. Memoria...*, p. 12, leg. 32.

<sup>202</sup> El azufre contenido en la pirita (40-50% de su peso) se aprovecha para fabricar el ácido mediante un proceso de tostación que genera cenizas ferruginosas con pequeñas cantidades de Cu, Pb, Zn, Au, Ag y otros metales englobados originariamente en el mineral. El rendimiento del proceso asciende a 1,3 toneladas de ácido producido por cada tonelada de pirita empleada. Este mineral, que sólo precisa de una molienda y una clasificación antes de ser procesado, se conoce comercialmente como pirita "cruda". FERNÁNDEZ CALIANI, Juan Carlos y REQUENA ABUJETA, Ana Ángeles: *Op. cit.*, p. 81.

<sup>203</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: "Huelva se abre al mundo...", pp. 135-139.

En cuanto al trazado ferroviario, entrando en detalle, afirmamos que la línea de ancho normal de Huelva que enlazaba con Sevilla y se extendía por toda la red de M.Z.A. desarrollaba un tráfico muy importante en mercancías generales de importación -harinas, hierros, productos químicos y materiales de construcción y minerales para embarque por el Puerto-. Mientras, Zafra-Huelva, también de ancho normal, se dedicaba a la importación de mercancías generales como corcho, castañas, carnes de cerdo, materiales de construcción y minerales para embarque. Por la guerra se había restado mucho tráfico a esta línea, suprimiéndose trenes de viajeros y mercancías y reduciéndose en un 40% el transporte de minerales<sup>204</sup>. A su vez, el tráfico Sevilla-Huelva hacía llegar tres trenes diariamente con 100 vagones -50 traían minerales a los depósitos y el resto mercancías generales-, que constituía un movimiento de entrada bastante considerable. La Cámara incidía en las relaciones de armonía y cordialidad entre el comercio, la Junta, su dirección facultativa y la *Compañía de ferrocarril Zafra-Huelva*<sup>205</sup>.

El tendido ferroviario en España tuvo un enorme alcance, mayor que en otros países europeos, dada su difícil geografía, que obstaculizaba la articulación de un mercado nacional y con una mediocre red de carreteras, si se pueden utilizar estos términos. El coste alternativo que hubiera supuesto su ausencia es muy alto. No obstante, a pesar del gran comercio desarrollado a través del ferrocarril, el volumen transportado por vía marítima fue bastante superior. Gabriel Tortella, en sus trabajos, muestra unas cifras que rondan, en torno a 1900, los dos millones de toneladas por cabotaje, 15 por ferrocarril, 4.000 por la flota mercante y el conjunto del comercio marítimo exterior unos 14.000 millones de toneladas<sup>206</sup>. Por ello, se puede concluir que con el tendido ferroviario comenzó un destacado capítulo en la formación del mercado nacional en la Península y no es exagerado atribuir esta importancia al ferrocarril, pues mientras no se dispuso de ese medio de transporte, el relieve y la geografía en general impusieron la división del mercado interior en compartimentos estancos, como pequeños islotes, casi sin tráfico entre ellos. Así pues, el ferrocarril llegó a ser una condición realmente necesaria, aunque no la única, para la efectiva articulación del mercado nacional. No fue la panacea, como algunos coetáneos pensaron, pero sí es cierto que su contribución fue trascendente y muy favorecedor el ahorro social que trajo consigo al sistema económico<sup>207</sup>.

Pasando nuevamente al estudio de las mercancías, se entrará de lleno en unas actividades muy importantes, que dieron mucho que hablar en la economía onubense. Nos referimos a las industrias derivadas de la pesca, que conforman un enorme grupo de tareas de transformación, que si bien nunca fueron líderes en el panorama industrial de los últimos doscientos años, sí que evolucionaron hacia una modernización productiva e influenciaron fuertemente la vida económica de su entorno más cercano. Su transformación definitiva aconteció en los veinte años finales del siglo XIX, al desarrollarse la fabricación de conservas esterilizadas frente a los tradicionales escabeches, ahumados, secados y salazones de pescado. Sin duda, la moderna industria conservera española fue heredera, igual que la francesa o la portuguesa, de la industria tradicional, la de salazón de sardina, una industria que todavía hacia 1870 ocupaba más de trescientas

<sup>204</sup> A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, p. 43, leg. 32.

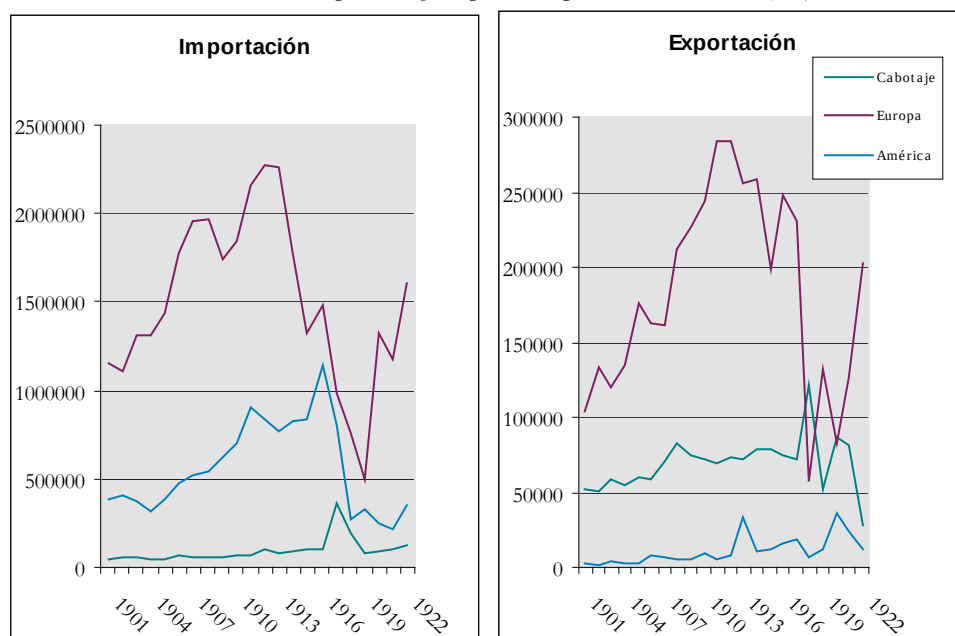
<sup>205</sup> *Ibidem*, p. 61.

<sup>206</sup> JOVER, José María y GÓMEZ FERRER, Guadalupe: "La crisis de la monarquía"..., pp. 303-304.

<sup>207</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis (dir.): *Op. cit.*, p. 32.

fábricas, la mayor parte de ellas en la provincia de Huelva y, sobre todo, en Galicia. Con ello, Carmona Badía, el autor que seguimos, no quiere afirmar que todos los conserveros se correspondieran con antiguos salazoneros, pero sí en los dos casos citados, en su mayor parte<sup>208</sup>.

GRÁFICOS 5.4 y 5.5  
*Movimientos de Importación y Exportación por años, 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922....* Elaboración propia.

Hacia 1908 existían en España casi doscientas fábricas de conservas de pescado, que demostraban ser muy competitivas a nivel internacional y con suficiente capacidad de presión como para, a través de sus organismos patronales, conseguir algo tras lo que llevaban muchos años, una ley de admisiones temporales para la hojalata. No obstante, sus debilidades estribaban en la dependencia de una pesca de bajura, más susceptible de agotamiento y oscilaciones, y una gran especialización regional, que acentuaba su flaqueza ante la estacionalidad del sector y las fluctuaciones<sup>209</sup>.

Ahora bien, con respecto al vino, una característica de su mercado, y en general de los productos agrícolas, es que las exportaciones no dependen únicamente de la demanda, sino que, además, inciden la cantidad y calidad de la cosecha. Así, el descenso de la exportación en 1903 se debió a la exigua cosecha provocada por las heladas, pero la calidad del vino resultó excelente por lo que los precios no bajaron. En 1906 también las exportaciones mostraron la reducción del área de cultivo y el clima seco, a consecuencia de los estragos de la filoxera, claramente reflejados en la pobreza de los frutos<sup>210</sup>. En 1908

<sup>208</sup> CARMONA BADÍA, Joám: "Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la industria española de conservas de pescado, 1900-1936". En VV.AA.: *La cara oculta de la industrialización española: La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*. Alianza Editorial, Madrid, 1994, pp. 127-128.

<sup>209</sup> *Ibidem*, p. 144.

<sup>210</sup> Tampoco debemos olvidar la influencia del Arancel de 1906, la culminación de la política

y 1909 hubo una caída en su evolución ascendente, lo que probablemente fuera a consecuencia del cambio desfavorable de la peseta, que hizo disminuir la demanda de este artículo, favoreciendo las exportaciones francesas e italianas en detrimento de las españolas, a lo que hay que unir las malas cosechas. Ya a finales de la década, la producción comenzó a cambiar de signo y, por supuesto, su balance en la economía fue más esperanzador. Por otra parte, la producción vitivinícola, que había aumentado durante la guerra, sufrió una caída significativa en 1921, mientras que el aceite siguió con sus oscilaciones climáticas habituales<sup>211</sup>.

En este contexto que se analiza, no podemos olvidar un aspecto bastante interesante relativo al adelanto producido en los buques. Por otra parte, tampoco debemos obviar las cifras mencionadas a final del siglo XIX para comprender la progresión experimentada, y así, las fuentes indican que el movimiento de barcos en el Puerto de Huelva no dejaba de ascender con el cambio de siglo y el vapor seguía ganando puestos frente a la vela en una competición que tenía un claro vencedor. Sobre este progreso existen unas cifras muy destacadas y nos detendremos, a modo de ejemplo, en los vapores y veleros que entraron en 1908, 1913 y 1921. Seguidamente, estas cantidades se compararán con las de otros puertos, lo que demostrará que supuso un fenómeno a nivel nacional. En 1908 entraron en Huelva 1.215 buques a vapor y 48 a vela -ya la diferencia es acusada-<sup>212</sup>, mientras que en La Coruña<sup>213</sup> se llegó a 1.972 vapores y 350 veleros y en Cádiz<sup>214</sup> -en 1909- a 1.950 vapores y 792 veleros. En conclusión, en la fecha analizada se advierte que Huelva en cantidad está muy por detrás de los puertos reseñados -el otro Puerto mineralero del sur, Almería, tenía unas cifras bastante alejadas en 1907 de Huelva, con 796 buques de vapor y 107 de vela-<sup>215</sup>. Pero no debemos olvidar las toneladas de registro entre unos buques y otros, pues los barcos que atracaban en el Puerto onubense, en la fecha citada, que cargaban minerales sobre todo, alcanzaban más de 500 toneladas en su amplia mayoría. - 454 españoles y 449 ingleses-. Y Huelva ocupó durante años, como ya se refirió, el tercer puesto por toneladas de mercancías movidas, incluso el segundo.

Conforme avanzamos cronológicamente, en 1913 las cifras precisan para Huelva, 1.522 barcos de vapor y 663 de vela, lo que demuestra que han aumentado ambos; ya en 1921, el tráfico mengua notoriamente, 800 y 751, respectivamente. Esos dos mismos años para Cádiz se cuenta con cifras más altas, aunque también influenciadas por la contienda: 1913, 2.047 y 839 y 1921, 1.706 y 558. En Almería, por su parte, con los datos que localizamos para 1912 se confirma que las cantidades son, incluso, algo más bajas que las

---

proteccionista española seguida durante los últimos quince años. Esta defensa que hace España de su producción causó muy mala impresión en los países europeos más destacados del momento, como Francia, Alemania o Inglaterra, que vieron peligrar sus exportaciones. El Parlamento francés llegó a votar ciertas represalias económicas que luego no llevó a efecto por la gran cantidad de intereses existentes en la Península. TUNÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XIX*, vol. 2. Akal, Madrid, 2000, p. 153.

<sup>211</sup> TUNÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XX*, vol. 1. Akal, Madrid, 2000, p. 87

<sup>212</sup> También con respecto a 1892, el movimiento de buques ha sufrido un cambio espectacular, pues de 960 buques entrados en esa fecha las cifras han subido un porcentaje nada desdeñable. MERELO Y CASADEMUNT, J.: *Op. cit.*, p. 153.

<sup>213</sup> A.P.C. *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de La Coruña...*, p. 34.

<sup>214</sup> PONCE CALVO, Rafael A. y PONCE CORDONES, Francisco: *Op. cit.*, p. 217. Véase además, RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Op. cit.*, p. 565.

<sup>215</sup> GARCÍA LORCA, A: *Op. cit.*, p. 150.

barajadas con anterioridad -en el caso de los barcos de vapor 33 menos y en el de vela 38-. El tráfico no tiene nada que ver entre una zona y otra, como se apuntó, ni el tonelaje de los buques. Con respecto a Barcelona, para estos dos mismos años mencionados al principio del párrafo, la documentación estudiada da la cifra de 4.117, en total, para 1913, de los que 3.062 son españoles, y en 1921, 2.818, de los que sólo una muy pequeña parte son extranjeros, 444. Aquí también se observa la mala situación del comercio en la posguerra. Finalizaremos con los datos de dos puertos con fechas ilustrativas, uno de mayor envergadura, Bilbao<sup>216</sup>, con 2.882 buques, en total, en 1922 -de los que 2.226 son de vapor, 645 de vela y 11 de guerra- y otro con menor tráfico de mercancía y barcos, Tarragona, aunque sus cifras demuestran una mejoría palpable con la finalización de la contienda. Este último recibió la llegada de 884 en 1916 -161 más que el año anterior-<sup>217</sup> y en 1922, 1135.

### *i) Cabotaje de entrada*

Se comenzará el estudio detallado del tráfico con las entradas que se producían a través del cabotaje, que atestiguamos que son oscilantes, aunque con tendencia al crecimiento y con hitos destacados en 1907 y 1913 a 1916, y muy destacados en 1917, 1919 y 1920. Se diferencia de la importación a Europa, como apreciamos en el Gráfico 5.6, en que la guerra no perturba su desarrollo; de hecho, sustituyó al comercio europeo en muchas ocasiones por los cortes de suministro con las grandes naciones implicadas directamente en la contienda.

Pues bien, una simple mirada a las tablas, recogidas en el apéndice, refleja que las mercancías movidas son prácticamente las mismas en toda la etapa: hierro, harinas, cok, azúcar, arroz carriles, pescado (seco y fresco), carbón mineral y cemento. En 1907 apareció entre los diez primeros el hierro -en bruto-, el acero y los explosivos; en 1913 la cebada; en 1915 la pipería; en 1917 las traviesas de madera; en 1919 las conservas de pescado y las alubias; y últimamente, en 1921 el fosfato de cal, el maíz y la madera de pino. En general, son productos alimenticios, de primera necesidad, energéticos y para la construcción; sin lugar a dudas, fundamentalmente las mismas mercancías que hemos estudiado para esta práctica comercial en el capítulo anterior. Quizás lo que sí se precisa subrayar es que no tenía todavía el tráfico del carbón la importancia que atestigüemos en las líneas siguientes.

El hierro en lingotes mantuvo el primer puesto a lo largo de toda la etapa, salvo en 1921, cuando descendió al sexto puesto por la incidencia de la posguerra. Pero hay que afirmar que osciló bastante en estos años, subiendo y bajando. Su cota más alta la obtuvo en 1909, con más de 35.000 toneladas, y la mínima en 1921, con poco más de 2.000. Procedía indiscutiblemente del norte de España, sobresaliendo Bilbao con casi 16.000 toneladas, seguido de Santander con 14.000, y ya alejado Gijón, Avilés y San Esteban de Pravia<sup>218</sup>. A su vez, el hierro -en bruto- en 1907 apareció en cuarto lugar, rondando las

<sup>216</sup> RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Op. cit.*, p. 117.

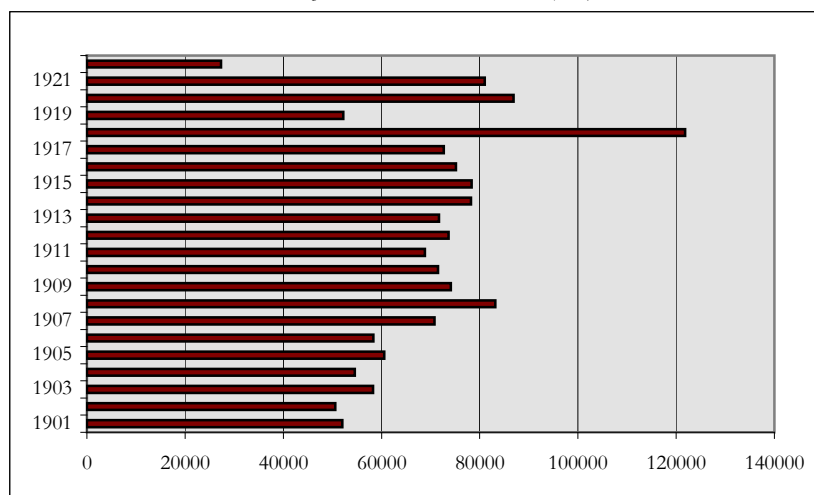
<sup>217</sup> A.P.T. *Estadística de los años 1916 a 1921-22*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1922 y A.P.T. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de sus obras. Datos estadísticos de su tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1922-1923*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1923. Para 1916, las fuentes recogen los buques que han entrado en el Puerto con referencia a su nación, nombre y matrícula.

<sup>218</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques*,



3.000 toneladas, cantidad que se superó en 1917 en 1.500 toneladas, alcanzando el tercer puesto, para luego decaer, nuevamente, a 1.500 en 1919 y a poco más de mil en 1921. Se observa, con claridad, los efectos de la guerra y la posguerra. También los carriles se vieron afectados por la posguerra, y el año en que más movimiento hubo fue 1913, con más de 4.000 toneladas.

GRÁFICO 5.6  
*Cabotaje de entrada 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922*.... Elaboración propia.

El carbón mineral, por su parte, fue creciendo desde 1905, con menos de 1.000 toneladas, hasta 1921, con cerca de 44.000. Tomó pronto el segundo puesto para mantenerlo e, incluso, superarlo en 1921. De manera patente, mientras algunas mercancías se vieron afectadas por la posguerra a la baja, otras como ésta se encontraba en alza. Procedía, como en el caso del hierro, del norte, predominando en 1921 Gijón, con más de 20.000 toneladas y Avilés, con 14.000<sup>219</sup>. Sin duda, el carbón era fundamental para la industria, el transporte y otros muchas adaptaciones, por lo que su consumo resultaba básico para el desarrollo provincial, y una vez superados los obstáculos que paralizaban su comercio, éste se reanudó con fuerza, pues sin carbón no había progreso.

Entrando en detalle, de la importancia del carbón da buena cuenta la profusión legislativa que hallamos en la fecha. Así, una medida que encajaba dentro de la Ley de Subsistencia de 11 de noviembre de 1916 y el Reglamento para su aplicación consistió en el Real Decreto de 23 de diciembre de 1921<sup>220</sup>: a partir de enero y por tres meses prorrogables por otros tres se decretó una prima de 5 pts./tm al carbón mineral de procedencia nacional que saliera en régimen de cabotaje por los puertos de Asturias con destino a otros puertos españoles. Hacía tiempo que la industria hullera nacional, y sobre todo la de la cuenca asturiana, atravesaba una honda crisis. El problema radicaba más en la distribución y el transporte que en la producción propiamente dicha, y al ser notoria la insuficiencia de los transportes terrestres se tomó esta medida de primar el carbón. Un

1909. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1910, p. 22, leg. 5461.

<sup>219</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1921*..., p. 9, leg. 6676.

<sup>220</sup> *Gaceta de Madrid*, 24-12-1921.

año después, por Real Decreto de 20 de enero de 1922<sup>221</sup>, el Real Decreto anterior se hizo extensivo a todos los carbones de producción nacional que salieran, en régimen de cabotaje, por cualquier puerto español, con la aclaración especificada por Real Orden de 31 de diciembre de 1921, que incluía en estos beneficios a los productos de transformación cok y aglomerados –no cabía duda de que la crisis que afectaba a la cuenca asturiana no era sólo local, sino que alcanzaba también, en distintos grados, a toda la industria carbonífera española, por lo que se quería evitar un régimen de favor que beneficiara sólo a un sector de la industria hullera<sup>222</sup>.

De tal modo persistía la crisis hullera nacional y de los transportes que se necesitó prorrogar el plazo de concesión de las primas a los carbones nacionales; además, para no seguir perjudicando a los ferrocarriles con trazado próximo a la costa, con una enorme actividad en la distribución de carbones por los puertos del litoral respectivo, se hizo extensiva la percepción de las primas a los carbones minerales producidos en España que utilizaran estos medios de transporte<sup>223</sup>. Al mismo tiempo, por Real Orden de 19 de octubre de 1922<sup>224</sup>, se amplió a los carbones minerales de producción nacional transportados por los ferrocarriles económicos de Asturias y Cantábrico, que formaban la línea de Oviedo a Santander, el derecho a percibir la prima de 2 pts./tm concedida a los carbones embarcados en los puertos españoles con destino a puertos del mismo litoral por los RR. DD. de 16 de junio y 11 de septiembre del mismo año y demás disposiciones en vigor.

En cuanto al carbón de cok, no constituía una mercancía muy abundante en toda la etapa, pero destacó en 1917 con más de 6.000 toneladas. El acero es otro elemento importante para la industrialización que se debe estudiar. Despuntó en 6º lugar en 1907, con una cantidad significativa que casi alcanzó las 2.500 toneladas; en 1909 bajó bastante, a menos de la mitad, y ya no se vuelve a localizar entre los diez primeros hasta el año 1919, con una cifra similar a la de los diez años antes. Supone un caso claro de mercancía a la que favoreció la finalización de la contienda.

La harina, por su parte, pasó de tener un segundo puesto en 1905 a no aparecer entre los diez primeros después de 1915; lo mismo ocurrió con el azúcar, que tras alcanzar un cuarto puesto descendió hasta desaparecer de la órbita de los diez primeros; lo cual hace pensar que la guerra y la posguerra trajeron consigo escasez de alimentos básicos. El arroz, a su vez, logró mantenerse e, incluso, ascender, aunque poco –nunca llegó a las 2.500 toneladas.–. Otro producto alimenticio es el pescado, fresco o seco, que en 1905 ocupaba el segundo el 7º lugar y el primero el 9º. Hay que tener en cuenta que Huelva por estas

---

<sup>221</sup> *Gaceta de Madrid*, 21-1-1922.

<sup>222</sup> En este sentido, es interesante el trabajo de Coll Martín sobre la medición de los efectos de la tarifa protectora frente a la entrada de carbón importado entre 1877 y 1925. El año 1877 el gobierno conservador dobló los derechos a la importación de carbón establecido por el Arancel Figuerola; por otra parte, 1925 fue el último año de mercado interior libre para este producto, pues a partir de esta fecha la protección al sector se hizo a través de otro vehículo: la imposición de coeficientes de consumo obligatorio de carbón nacional para las distintas industrias y, de manera complementaria, el Estado intervino los precios de venta. COLL MARTÍN, Sebastián: “El coste social de la protección arancelaria a la minería del carbón en España, 1877-1925”. En VV.AA.: *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, 1985, pp. 204-230.

<sup>223</sup> Real Decreto 11 de septiembre de 1922. *Gaceta de Madrid*, 16-9-1922.

<sup>224</sup> *Gaceta de Madrid*, 24-10-1922.

fechas tenía una gran riqueza pesquera, tanto la propia capital como los pueblos costeros. En verdad, el seco es el que sigue apareciendo, en todo momento, entre los diez primeros, el que más abundaba en el comercio onubense, aunque sólo en los años 1917, 1919 y 1921. Con respecto a 1905, en 1921 prácticamente se había triplicado la entrada, año que en los estudios de su procedencia nos dirigen a Ayamonte y, sobre todo, a Isla Cristina<sup>225</sup>. Curiosamente, ocurre al contrario que con la harina y el azúcar, pues a diferencia creció durante la guerra y la posguerra. El origen de estas tres mercancías en 1911 fue el siguiente: azúcar de Valencia, Barcelona y Águilas<sup>226</sup>; harina de Palma de Mallorca y Pasajes la mayoría, pero también de Ayamonte e Isla Cristina en menor proporción; en cuanto al arroz, sin duda de Valencia<sup>227</sup>, ya que en el Levante se asentaba la principal zona arrocería. En la huerta de Valencia, especialmente en torno a la Albufera, están situados los distritos arroceros más notables; además, es el único cereal del que hay cierta tradición exportadora en España<sup>228</sup>.

Con respecto al azúcar, interesa subrayar alguna de sus características más sobresalientes para conocer la importancia de esta mercancía, de sabor muy dulce y gran poder alimenticio, que se obtiene por condensación de los jugos extraídos de la remolacha y de la caña de azúcar. Constituye uno de los productos alimenticios, al menos en España, más tipificados, puesto que cumple la normativa de 96,7 mínimo de contenido en sacarosa, un grado de humedad inferior al 0,2 % y de ausencia total de coloración. Hasta principios del siglo XIX, el azúcar se obtuvo casi al completo de la caña, planta originaria de Indonesia y aclimatada por los árabes en el litoral mediterráneo español, y que los españoles llevaron a América posteriormente. No obstante, el bloqueo continental napoleónico inició la producción de azúcar a partir de la remolacha. En 1884 se instaló en Granada la primera empresa para obtención del azúcar de remolacha, pero el impulso decisivo vino de la mano de la pérdida de las últimas colonias, por la imposición del autoabastecimiento nacional mediante la creación de una industria azucarera suficiente y la acusada protección hizo que se desarrollara ampliamente su fabricación. Por ello, se puede concluir que con la Ley de 1899 se consiguieron plenamente los propósitos del Gobierno, pues el suministro de azúcar quedó pronto nacionalizado al completo<sup>229</sup>.

Como sabemos, la guerra trajo consigo un incremento significativo del valor de las exportaciones y muchos productos destinados exclusivamente hasta el momento al mercado interior o con poco nivel de ventas en el extranjero fueron los que más demandaron los países beligerantes y terceros países, a los que la contienda impidió utilizar sus habituales fuentes de aprovisionamiento. Para algunos de estos productos de especial valor estratégico, se obtuvieron precios altísimos, de los que eran un ejemplo los productos alimenticios, que se exportaban aun con merma del consumo interior. Esto

<sup>225</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1921...*, p. 10, leg. 6676.

<sup>226</sup> Otros años se observa su llegada desde Málaga, pero sobre todo desde Cádiz, lo que, a juicio de Miró Liaño, hace pensar que era azúcar de caña procedente de las Antillas y se reexportaba al Puerto de Huelva. MIRÓ LIAÑO, Lourdes: "El tráfico mercantil en el Puerto de Huelva (1873-1998). En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, p. 150.

<sup>227</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1911*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1912, pp. 26-27, leg. 5461.

<sup>228</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Introducción a la economía...*, pp. 114-115.

<sup>229</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 203.

explica la dificultad de adquirirlos en las provincias españolas<sup>230</sup>.

Como es natural, había una legislación restrictiva para la salida de estos productos, impuesta por las circunstancias existentes relativas al encarecimiento y escasez de artículos para la alimentación, muchos de éstos de primera necesidad. A pesar de todo, se producían entradas ilícitas en puertos extranjeros, y sus autores simulaban expediciones de cabotaje con supuesto destino en poblaciones del litoral. A consecuencia de ello, se promulgó la Real Orden de 14 de abril de 1919<sup>231</sup>, por la que quedó en suspenso la facultad de conducir por cabotaje en barcos de vela, aunque tuvieran motor auxiliar, con destino a los puertos de la provincia de Gerona y de Isla Cristina, en la provincia de Huelva, las siguientes mercancías: azúcar, arroz, alubias, lentejas, algarrobas y harina de trigo.

En cuanto al cemento, tiene un puesto bastante ventajoso y equilibrado en la estadística que se ha manejado -tercero o cuarto-. Si en 1905 casi no pasaba de 800 toneladas, alcanzó más de 900 en 1917, aunque a partir de esa fecha descendió considerablemente. Por supuesto, al ser una pieza clave para la construcción –que creció sobradamente al inicio del siglo XX, lo que demostraba la modernización económica del país de la que participaba la ciudad onubense-, el comienzo de la contienda, al propiciar el declive de este tipo de actividades, llevó aparejado una gran bajada en la llegada de esta mercancía<sup>232</sup>. Ahora bien, el cemento constituye un aglomerante hidráulico, mezcla de silicatos y aluminatos de calcio, con grandes propiedades de velocidad de fraguado y resistencia, que le confieren su enorme consideración en la construcción. Las materias primas utilizadas en su fabricación son piedra caliza, arcilla y yeso, de escaso valor por unidad de peso, razón por la que las fábricas se ubican próximas a las canteras de extracción. En general, la carestía de los materiales se ofrece como elemento explicativo primordial de la crisis de la industria de la construcción durante algunos momentos del período, a juicio de García Delgado<sup>233</sup>.

Hay tres clases de cemento: cales hidráulicas y cementos romanos, cementos naturales y cementos artificiales. Los segundos contienen poca o ninguna cal y mezclados con ésta forman una masa que endurece incluso bajo el agua y son los usados tradicionalmente y, aún hoy día, siguen teniendo importancia. Pero los cementos artificiales son los de mayor interés económico, sobresaliendo el *Portland*, producido a través de una serie de operaciones sencilla. La estructura técnica de su producción permite la localización de su industria en cualquier zona del país, ya que las materias primas se encuentran con facilidad y el criterio para su establecimiento en una zona u otra ha sido, normalmente, la magnitud del mercado potencial. Sin duda, las regiones más industrializadas en otros sectores fueron las primeras que contaron con fabricación de cemento artificial y hoy en día son las que disponen de excedentes de producción. Para acabar con esta cita, no queremos olvidar la poca trascendencia de esta industria como

<sup>230</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis: “Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922: una reconsideración”. En VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983, pp. 542-543.

<sup>231</sup> *Gaceta de Madrid*, 15-4-1919.

<sup>232</sup> Huelva tuvo la primera fábrica de España, la *de Kaiser y Cía* de 1890, aunque dejó de funcionar en 1896. Ciertamente, el cemento era una rama muy importante de la industria básica. MIRÓ LIAÑO, Lourdes: “El tráfico mercantil...”, p. 150.

<sup>233</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis: *Op. cit.*, p. 549.

generadora de empleo directo, pues utiliza equipos costosos y de capacidad unitaria creciente<sup>234</sup>.

Pues bien, bastante unidos a la explotación minera estaban los explosivos, que desde 1907 a 1913 rondaron las mil toneladas, aunque ya no se volvieron a ver entre los diez primeros los años siguientes. Se encuentra en relación con el auge que tuvo la minería, con un máximo en 1912, como se ha referido, para después descender; lógicamente, eso se tradujo en la bajada de todas las labores, enseres, productos y elementos relacionados con el mundo minero. Sin duda, la fabricación de explosivos se considera una de las industrias que surgieron como consecuencia de la extracción mineral.

Ya para finalizar, también queremos puntualizar que no se debe obviar que durante esta etapa que estudiamos se desarrolló la Primera Guerra Mundial, que, como bien reconoce García Delgado, alteró las principales bases de la estructura económica nacional y, posteriormente, en la posguerra, produjo una crisis cuya salida final hay que ponerla en relación con la Dictadura de Primo de Rivera. Así, si bien en un principio supuso un auténtico beneficio para el país, a la larga, con sus efectos, trajo consigo un total desorden de todo lo establecido con sus efectos. En un principio, el comercio internacional se vio sobradamente alterado por el conflicto, lo que provocó un incremento de las ganancias de la exportación española, tanto por las nuevas mercancías que se colocaron en el extranjero como por sus elevados precios. Al mismo tiempo, surgieron enormes dificultades para mantener las importaciones tradicionales, lo que estimuló poderosamente el proceso de sustitución de importaciones, dibujado desde los últimos años del siglo XIX. Así, hay una clara fase de auge a partir de 1915 caracterizada por el gran beneficio que obtuvieron muchas empresas y empresarios, que llegó hasta 1918, año en que subieron los salarios. Con ello, la balanza comercial conoció un *superávit* entre 1915 y 1919, insólito en la historia contemporánea del comercio exterior español.

Ahora bien, cuando desaparecieron estas características excepcionales propiciadas por la guerra, se acabaron las primas para la exportación y el eficaz sistema de protección existente para la producción nacional y comenzaron una serie de marchas y protestas de entidades y grupos patronales para que se mantuvieran los altos niveles de protección, podíamos decir naturales, que habían existido a través de medidas arancelarias, fiscales, crediticias, comerciales... para que se contuviera el marcado proceso de liquidación de gran cantidad de empresas creadas en condiciones de marginalidad económica durante los años anteriores. Por ello, los saldos deficitarios de la balanza volverán a aparecer desde comienzos de los años veinte. Las exportaciones cayeron enérgicamente en 1920, 1921 y 1922, mientras las importaciones se fueron recuperando en 1919, y en 1920 se consiguieron ya las cantidades de 1913<sup>235</sup>.

## ***ii) Importación de Europa (y África)***

En general, el tráfico de importación del continente europeo aumentó desde el inicio de la fase hasta el comienzo de la guerra y luego fue descendiendo con lentitud hasta una bajada brusca en 1918, para desde aquí conseguir remontarse (véase Gráfico 5.7). De hecho, las relaciones comerciales con Europa se vieron afectadas seriamente por la

---

<sup>234</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 470.

<sup>235</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis: *Op. cit.*, pp. 539 y ss.



contienda bélica. Huelva, a principios del siglo XX, atravesó una situación especial, igual que ocurrió en la mayoría de las provincias españolas: la pérdida de las colonias dañó mortalmente el mercado de la industria nacional. Con ello hubo grandes tensiones entre patronos y obreros y el inicio de una serie de huelgas. Las fábricas tenían almacenados productos que no salían y los patronos no podían cumplir con los obreros. Visiblemente, se necesitaba, como bien se desprende de la prensa del momento, nuevos tratados comerciales con Hispanoamérica, además de la consiguiente merma de tarifas de todo tipo. Un conocido diario onubense de la época también pedía la comprensión del obrero ante las difíciles circunstancias<sup>236</sup>. Concretamente en 1905, las tensiones se agudizaron, pues la sequía devastó la provincia, por lo que la crisis se extendió a todos los niveles; y como siempre, la clase trabajadora fue la que más sufrió por la falta de trabajo agrícola, el hambre, la escasez de alimentos y la carestía del poco existente, sobre todo el pan, artículo de primera necesidad. El propio ministro de Hacienda trató muy de cerca la situación, ocasionada, a su juicio, por el aumento de la población, mientras la producción estaba estancada -entre 1897 y 1900 hubo un crecimiento en España de un millón de habitantes-<sup>237</sup>.

Gradualmente, la situación se agravaba, pues la sequía se prolongó hasta 1907, teniendo que tomar medidas el Ayuntamiento contra la escasez<sup>238</sup>. Las cosechas de vinos del Condado se vieron bastante perjudicadas, a la vez que las de trigo; ahora bien, no se trató sólo de un problema provincial o nacional, sino que repercutió en todos los países, incluso en Estados Unidos, uno de los mayores productores<sup>239</sup>. Por lo demás, en 1908 la caída de precios se hizo notar catastróficamente a causa del final de la guerra ruso-japonesa. Asimismo, si desde los inicios del siglo XX hasta 1914 los temas más problemáticos consistieron en la subsistencia y los conflictos entre obreros, en este último año aunque no faltaron, lo que asestó con contundencia fue el fantasma de la guerra europea, que asoló España. Y en este contexto, interesa, de cara al tráfico, la Ley de

<sup>236</sup> *La Provincia*, 26-3-1901.

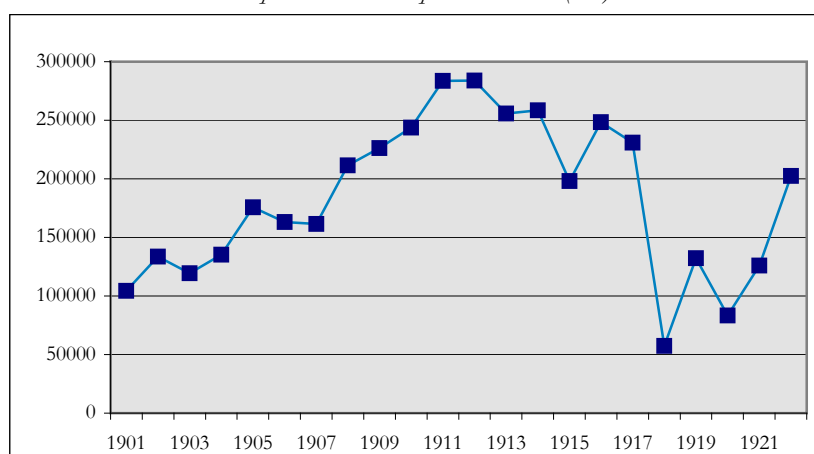
<sup>237</sup> Con el inicio del siglo XX todos los sectores de la vida española sufrieron. En ello tuvo especial importancia el que los Estados Unidos cortara sus exportaciones de trigo, lo que originó en España una escasez de pan a la vez que una subida de precios y serias dificultades financieras. A consecuencia, se implantaron medidas entre las que destacó el aumento de los impuestos, que ya había comenzado en 1898, y se elevaron más en los ámbitos económicos que mejor lo soportaron, caso de la minería. Así, desde 1901 creció el gravamen de exportación de pirita y cobre. Y debió ser importante esta medida, pues, además de que bajó la exportación, la *Compañía de Río Tinto* comenzó a participar activamente en la política para conseguir reducciones de impuestos y relaciones que le pudieran beneficiar. FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, pp. 135-136.

<sup>238</sup> En la prensa se muestra la preocupación porque el comercio no prosperaba. Hacía muchos años que no aumentaba en la misma proporción que en otras naciones. En las importaciones de trigo y demás cereales hubo una dependencia de las cosechas, pero en las exportaciones la situación se paralizó. El atraso, a juicio de *La Provincia*, era evidente: “producimos poco y esta es una de las razones por las cuales exportamos poco”. Se reclamaba zonas neutrales y puertos francos para no ser absorbidos por Marsella y Génova, ante la firme convicción de que la proximidad a grandes puertos y centros de comercio unido a todo lo mencionado podía activar el comercio en gran medida. *La Provincia*, 14-2-1907.

<sup>239</sup> La prensa provincial recogió la noticia con suma preocupación: la cosecha de trigo era pésima en España por la falta de lluvias y las heladas; tampoco en Estados Unidos, Rumania y Francia, América y los principales países productores de Europa la situación fue mejor, lo que desembocó en un alza de precios que, en verdad, ya se había iniciado con anterioridad. *La Provincia*, 20-6-1907.

Subsistencia de 11 de noviembre de 1916<sup>240</sup>. Con ésta se facultó al Gobierno para reducir o suprimir temporalmente los derechos arancelarios de importación de las subsistencias alimenticias de primera necesidad y primeras materias, cuando circunstancias extraordinarias y transitorias lo requirieran con el objeto de abastecer el consumo, el funcionamiento de las industrias o la explotación agrícola (artículo 1º). Del mismo modo, se daba potestad para señalar a las compañías ferroviarias y de navegación subvencionadas las rebajas de tarifas de transporte consideradas imprescindibles a efectos de hacer cumplir esta ley, y en caso de lesión de sus intereses, el Gobierno las indemnizaría justamente (artículo 2º).

GRÁFICO 5.7  
*Importación de Europa 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922....* Elaboración propia.

Por otra parte, también el Gobierno estaba autorizado a adquirir, en caso de escasez y en el tiempo de vigencia de esta Ley, sustancias alimenticias de primera necesidad y primeras materias, incluidos entre tales los materiales de construcción para las obras públicas en curso, cuya terminación se considerara urgente; y todo con el fin de venderlas a precios regulados (artículo 3º). Otras competencias a raíz de la mencionada reglamentación consistían en la normalización del precio de las subsistencias alimenticias y primeras materias, en general o en una o varias provincias, y en dar cumplimiento a cualquier disposición en relación con los barcos españoles, incluso incautando las flotas con el fin de restituirlos al comercio nacional y organizar el tráfico. Últimamente, en relación con los combustibles y los cereales, se podía acordar el plan de distribución conveniente para el abastecimiento nacional, confiscar y explotar minas, fábricas de gas y sus productos, así como instalaciones carboníferas, material de ferrocarril...; todo con el objeto de obtener una cotización normal (artículo 4º).

En realidad, durante la guerra las importaciones registraron una honda caída en cantidad, aunque el descenso no se vio reflejado en el valor de lo comprado en el exterior, a causa del encarecimiento impuesto por las tensiones inflacionistas, que, a su vez, provocó la contienda en el mercado internacional. La causa final estaba, al parecer, en el control que los países productores ejercían sobre determinadas mercancías básicas y en las dificultades y el elevado coste del transporte marítimo. Así, fueron destacadas las

<sup>240</sup> *Gaceta de Madrid*, 12-11-1916.

reducciones de bienes de equipo, maquinaria, productos químicos de base, pasta de papel, carbones minerales y algunos productos alimenticios. Ahora bien, en 1920 y en los años siguientes volvieron a crecer las importaciones españolas de maquinaria, bienes de equipo, madera, carbón, metales y sus manufacturas y productos químicos. Importaciones que ayudaron a mitigar la enorme descapitalización de algunos sectores y empresas por las dificultades que se encontraron de comprar en el exterior durante la guerra y de dar salida a una parte importante del capital acumulado<sup>241</sup>.

Retomando los primeros años del siglo XX, las fuentes detallan que la crisis agrícola existente entre 1904 y 1907, año este último en que tocó fondo, impedía el normal desarrollo del país, aunque con la entrada de 1910 se inició una leve recuperación<sup>242</sup>. La pérdida de las cosechas de cereales<sup>243</sup> trajo consigo la necesidad de aumentar su importación desde el extranjero, sobre todo de trigo, y en Huelva, en concreto, se compró a las provincias extremeñas que en 1907 se vieron muy beneficiadas porque tuvieron una buena cosecha. El trasvase fue de tanta significación que la *Compañía de Zafra* llegó a aplicar una tarifa especial. De ahí, que los comerciantes dedicados a este menester se dirigieran a la Junta de Obras del Puerto de Huelva solicitando dos plazas en el turno de atraque del muelle de Sur<sup>244</sup> para distribuirlo por cabotaje de salida, como reconocemos en las tablas que se encuentran en el apéndice. De hecho, el trigo no aparece en los listados de importación de Europa o de cabotaje de entrada, lo que confirma que su vía de llegada a Huelva, cuando la cosecha no era apropiada, debía ser por ferrocarril, sobre todo desde Extremadura, como ya hemos apuntado, y también desde América, como se estudiará en el apartado siguiente.

Abundando en la temática de los cereales y con el objeto de ofrecer un panorama completo de toda la etapa que abordamos en este capítulo, reconocemos que aunque las cosechas no destacaban en general en la provincia onubense, las cifras referidas a 1912 fueron inferiores a la media, dada la carencia de lluvias en todo el año. Por su parte, la producción de cebada se presentó nula; de tal forma, que para sustituir este grano se importaron cerca de 12.000 toneladas de maíz del Río de la Plata, para el engorde del ganado de cerda, que escaseaba de bellotas, y para el ganado mular caballar y asnal, dedicado a las labores del campo y al transporte<sup>245</sup>. Tampoco los datos que manejamos tras la contienda de producción de cereales son muy alentadores, tanto para 1921<sup>246</sup> como para 1922. Finalmente constatamos que en la provincia entraban anualmente entre 6.000 y 8.000 mil toneladas de maíz para pienso de ganado de cerda en posguerra<sup>247</sup>.

Con respecto a otros alimentos que se importaban, si en 1905 ocupaban un lugar preeminente el trigo y la cebada, incluso la harina, aunque algo alejada de aquéllos, a partir

---

<sup>241</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis: *Op. cit.*, pp. 543-544.

<sup>242</sup> SANZ, Jesús: "La agricultura española durante el primer tercio del siglo XX: un sector en transformación". En VV.AA.: *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. Ariel, Barcelona, 1994, p. 245.

<sup>243</sup> La falta de lluvia y las heladas también hacían escasear las cosechas de cebada y habas.

<sup>244</sup> También destacó la activa importación de legumbres por el mismo motivo, la insuficiencia de la cosecha del país. A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general el día 28 de enero de 1906...*, p. 11, leg. 31.

<sup>245</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, p. 41, leg. 32.

<sup>246</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año de 1921-22...*, p. 60, leg. 32.

<sup>247</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1922-23...*, pp. 32 y 74, leg. 32.

de esa fecha desaparecieron del lugar de los diez primeros<sup>248</sup>. En los años siguientes, con cifras bajas, los únicos alimentos que llegaban eran el bacalao<sup>249</sup> y el maíz<sup>250</sup>, y este segundo desapareció durante la guerra. Según se ha observado, en el comercio de cabotaje, la tónica fue la misma para este tipo de mercancías, pero, además, entraba arroz, azúcar y harina, que llegaban desde otras provincias donde el cultivo resultaba más propicio. En 1921 se recobraron la cebada, con casi 4.000 toneladas, y las habas, con algo más 1.500, ambas provenientes de Marruecos<sup>251</sup>. Por su parte, el trigo y el maíz, como se estudiará, llegaron a la provincia desde los países americanos, que en los años de la guerra aumentaron su tráfico de manera considerable.

El carbón mineral, siempre en primer lugar, creció a excepción del final de la contienda, que bajó, y en 1921 entraron 120.000 toneladas menos que en 1917, cuando se conoció la cifra más alta. Mientras, el carbón de cok siempre ocupaba un buen lugar, incluso segundo, pero descendió de su puesto, estrepitosamente, a partir de 1919, coincidiendo con el fin de la guerra. No obstante, a pesar de los inconvenientes de la escasez de navíos que ya se analizó y de los altos costes de la importación en esta fecha, los problemas en la producción nacional obligaban a comerciar con países extranjeros, sobre todo con Inglaterra<sup>252</sup>. Y no sólo ocurría con el carbón, sino, en general, la procedencia de las compras al exterior era inglesa, condicionadas por el combustible proveniente de aquellas costas, como se concretó en el caso de Bilbao. Sin embargo, una vez que pasó la guerra, los mercados europeos se fueron diversificando en el ámbito de las importaciones. Por ello, y con el objetivo de proteger la industria nacional en honda crisis, nada más terminar la guerra, por Real Orden de 19 de diciembre de 1921<sup>253</sup>, se modificaron las tarifas en las Juntas de carga y descarga por tonelada de carbón de producción nacional para que no excedieran de 0,40 pts./tm. Pero quedaron exentas aquellas Juntas cuyos arbitrios hubiesen sido aprobados por real decreto y las que tuvieran emitidos empréstitos.

En esta misma línea, hay que mencionar el Arancel de Cambó, denominado el arancel de la muerte y el hambre. La prensa criticaba que impedía la entrada de productos

<sup>248</sup> A pesar de las medidas del Gobierno, los artículos de primera necesidad -pan, aceite, garbanzos, arroz, carnes, conservas de pescado, embutidos, patatas...-, que en su mayor parte había que importarlos, sufrieron un alza, motivado por el precio de los fletes, la escasez y carestía del carbón y la falta de algunos artículos. A.C.C.I.N. *Año 1917...*, p. 18, leg. 32.

<sup>249</sup> Las Cámaras de Comercio de Alicante y Cartagena solicitaron que se adhiriera la de Huelva a trabajar en los derechos arancelarios de importación del bacalao, artículo de principal consumo por las clases pobres, pues el precio alcanzado hacía imposible su importación y así lo hizo. A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 29 de enero de 1905...*, p. 11, leg. 31.

<sup>250</sup> La Cámara abogaba porque se mantuvieran los derechos arancelarios del maíz por ser Huelva productora siempre en cantidad inferior a su consumo -se empleaba como cebo del ganado de cerda en años de escasez de bellotas y cuando su precio era favorable-. Pero su exención temporal, por la gran cosecha de habas, provocó la depreciación. A.C.C.I.N. *1912. Memoria...*, p. 22, leg. 31.

<sup>251</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1921...*, p. 15, leg. 6676.

<sup>252</sup> Concretamente, la inconstante idoneidad del carbón asturiano y su elevado precio lo ponía en desventaja con respecto al británico. Por otra parte, la extracción llevaba aparejado un elevado precio por la estrechez de los yacimientos y por estar muy dislocados, lo que hacía imposible el uso de máquinas extractivas potentes. PUERTA RUEDA, Natividad de la: *Op. cit.*, pp. 220-221.

<sup>253</sup> *Gaceta de Madrid*, 22-12-1921.

extranjeros imprescindibles, a la vez que rompía las relaciones con naciones con las que interesaba tenerlas. Todo en aras de que la industria catalana no hallara competidores. Este mismo medio reseñado remarcaba el temor a que esto se volviera en contra -guerra de tarifas- cuando en los mercados exteriores se gravaran los productos en justa defensa, y en ello España llevaría la peor parte. Se mencionaban los casos del aceite, del mineral y los vinos, principales fuentes de riqueza para que la economía siguiera adelante, pero cuyas circunstancias eran ya difíciles como para empeorarlas aún más<sup>254</sup>.

Con respecto al fosfato de cal, las fuentes advierten que cobra impulso a partir de 1913, ocupando el tercer puesto –incluso el segundo en 1919-, y no pierde su importancia en toda la etapa como mercancía importada, por pertenecer a uno de los grupos básicos de fertilizantes minerales -proviene de los fosfatos-<sup>255</sup>. En 1905, la Cámara pide al Ministerio de Hacienda que se grave la exportación de huesos para preservar la producción nacional, que en su mayor parte se exporta a Francia, Inglaterra, Suiza y Alemania, donde se convierte en superfosfatos orgánicos y fosfatos bicálcicos. El citado organismo claramente advierte que: “se nos van con ello 50.000 kilogramos de ácido fosfórico, o sea una suma anual suficiente a producir veinte millones de hectolitros de trigo”<sup>256</sup>. Mientras, el abono, en general, tiene años de gran significación: casi 40 millones de toneladas en 1911, aunque desde esa fecha desciende enormemente, pues la guerra no permite un normal desenvolvimiento del país y de su economía, incluida la agrícola. Los campos no se cultivan apropiadamente, por lo que los abonos tampoco se demandan en gran medida. Por otro lado estaba el problema de que Europa está sumida en una guerra y no proporciona los productos con la misma regularidad que en los años anteriores.

En 1913, la Cámara, haciéndose eco del encargado de la República de Chile en Madrid, solicitó la concesión de un depósito franco en el Puerto para los nitratos de sosa chilenos por sus favorables circunstancias. Argumentaba que esta zona reportaría más ventajas por ser el centro de embarque de las piritas más valoradas del mundo si se depositaban los nitratos, pues con ambos elementos combinados se produciría el ácido sulfúrico y nítrico, bases fundamentales de la floreciente industria de los productos químicos. Además, contribuiría a fomentar el establecimiento de numerosas fábricas que aumentaría de manera considerable la riqueza nacional<sup>257</sup>. Esta petición se siguió reiterando sucesivamente por parte del organismo mencionado, al que se unía el Puerto de Huelva, representado por la figura de su director.

Al final, los materiales de construcción, tales como hierro, acero y cemento, descienden con el inicio de la guerra y aparecen los ladrillos refractarios, aunque no con mucho impulso; mientras, la madera, principal producto tangible de la economía forestal,

<sup>254</sup> *La Provincia*, 15-2-1922.

<sup>255</sup> En España existen algunos yacimientos de fosfatos, pero el único que se explotó fue el de Logrosán (Cáceres), hoy cerrado. El débil espesor de los filones, que disminuye aún más al profundizar, no permitió la utilización de métodos extractivos rápidos y económicos. A pesar de todo, los mayores obstáculos para un buen aprovechamiento consistían en su baja ley y su gran dureza, que dificultaba la molturación. La primera fábrica se instaló en 1889 en Zaragoza, en 1896 se fundó la *Unión Española de Explosivos* y en 1904 la *Sociedad Anónima Cros*. TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 355-356.

<sup>256</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 29 de enero de 1905.*, p. 12, leg. 31.

<sup>257</sup> A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, pp. 54-55, leg. 32.



se mantiene en toda la fase a excepción de los años de la guerra en que desciende para luego ascender<sup>258</sup> –mientras América se convierte en la principal suministradora, como ya se analizará-. La misma tónica se percata en el cabotaje de entrada con el cemento y hemos tratado de explicar sus causas. Con respecto al hierro, permanece con una media de dos millones, predominando el hierro en lingotes en 1917, con más de 6.000 toneladas, y en 1921 con más de 1.300; el hierro viejo<sup>259</sup> aparece en 1921. Como vemos, la entrada de hierro no se detiene con la guerra, ya advertido en la navegación de cabotaje, pues las necesidades de la explotación minera y de todo su entorno lo mantienen así, aunque, sin duda, la minería también acusa los efectos del conflicto. El hierro en lingotes llega todo desde Bélgica, mientras que el hierro viejo lo hace desde Francia, principalmente, aunque algo también proviene de Bélgica<sup>260</sup>.

En el caso de África, varias poblaciones de Marruecos -como Casablanca, Tánger y Rabat- eran importadoras de los vinos españoles, a la vez que exportadoras de cereales. La falta de buques con escala fija entre dichos puertos se convertía en un obstáculo para el desarrollo de este comercio, y máxime en los años de guerra debido a “[...] la honda crisis que se experimenta en España y África por esta circunstancia y por la falta de provisión de subsistencias”<sup>261</sup>. Otro tráfico significativo con el vecino reino lo representaron, para 1912, según confirman las fuentes, los garbanzos y el maíz, con 315 y 30 toneladas, respectivamente. La pipería y los higos secos que entraban no alcanzaron una cifra de mucha importancia, sin embargo en 1916 despuntó la pipería con casi 69 toneladas<sup>262</sup>.

### *iii) Importación de América*

De la simple observación del Gráfico 5.8 se deduce que la importación desde América se vio muy beneficiada por la guerra y la posguerra. La neutralidad de los países americanos en la contienda les supuso una significativa mejora durante su avance. En general, la entrada de productos desde América fue ascendiendo en los años de nuestro estudio hasta alcanzar un máximo en 1913, superado en 1920. Como se ha indicado, los años de la guerra no supusieron un *handicap* en el movimiento de mercancías, puesto que no afectaba a los países americanos y eso contribuyó a que desde 1911 se produjera un crecimiento paulatino, a excepción de la alta cifra mencionada de 1913, que descendió algo a partir de 1918, pero se volvió a recuperar. En resumen, hay dos etapas muy claras que se advierten en las tablas del apéndice: antes de la guerra y desde que comenzó ésta.

<sup>258</sup> Justamente en 1916, sabemos sobre los materiales de construcción que subieron los precios progresivamente, por el descenso de la actividad. A pesar de todo, los beneficios no menguaron por la mayor inversión de capital. A.C.C.I.N. *Año 1917. Memoria...*, pp. 18-19, leg. 32.

<sup>259</sup> Para la fabricación de acero por el sistema Martin-Siemens se necesitaba chatarra, es decir hierro viejo desechado. Este era difícil de conseguir, sólo del aprovechamiento de hierro inutilizado por las compañías ferroviarias, pero había obligación de reexportarlo o pagar el importe aduanero correspondiente para venderlo en España -25 pts./tm- por haberse importado este material ferroviario libre de derechos. Hasta la Ley de 22 de marzo de 1904 no cambió esta situación -aunque no se exceptuó del pago de derechos a los materiales de ferrocarril de hierro y acero importados con franquicia especial y destinados a la refundición-. GÓMEZ MENDOZA, A.: *Ferrocarriles y cambio económico...*

<sup>260</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1921...*, p. 17, leg. 6676.

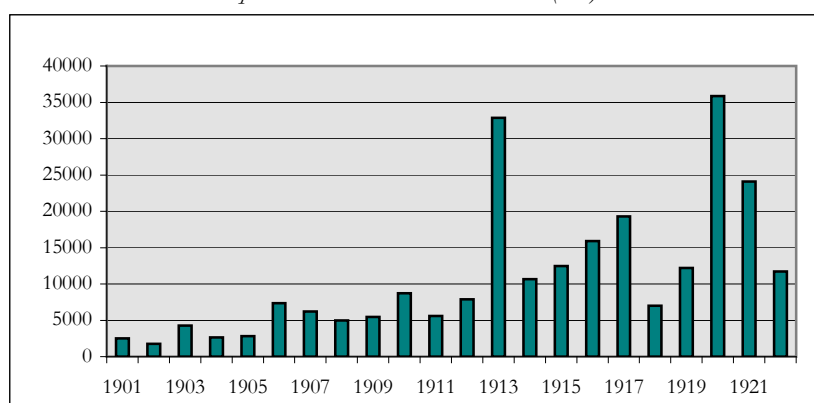
<sup>261</sup> A.C.C.I.N. *Año 1917. Memoria...*, pp. 35-36, leg. 32.

<sup>262</sup> A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1912 y 1916...*, legs. 6676 y 2251.

La entrada de productos americanos pasó de ser insignificante hasta cobrar importancia en cantidad y variedad.

Siguiendo el trabajo de la doctora Lourdes Miró<sup>263</sup> sobre los acontecimientos de Huelva durante la Primera Guerra Mundial sabemos de la especial preocupación existente de que el Puerto quedara bloqueado, por los grandes perjuicios que podía acarrear, tales como la imposibilidad de exportar mineral y de importar cereales, sobre todo trigo. Por ello, se comenzó a tomar medidas como la rebaja del transporte a los carbones y cereales. Por otra parte, las clases más necesitadas se dirigieron a la capital desde la provincia al creer que su estado mejoraría. Nada más lejos de la realidad, pues había una gran cantidad de parados, entre los que destacaban los obreros del Puerto por la disminución del tráfico.

GRÁFICO 5.8  
*Importación de América 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922....* Elaboración propia.

En cuanto al trigo, la contienda desvió el aprovisionamiento de este cereal al continente americano, ya que la neutralidad en la guerra facilitaba los intercambios y sus copiosas cosechas abarataban los precios. Por consiguiente, en 1915 la situación de carestía comenzó a remitir por la posibilidad de importar trigo argentino en buenas condiciones de precios, dada su abundancia y porque la guerra disminuía la competencia, pues los países que antes importaban ahora no podían hacerlo. Además, la cosecha de cereales nacional en este mismo año, junto con la del aceite de oliva, fue buena y superior a 1916, por lo que España se aprovechó de las circunstancias para no tener que seguir importando el trigo, que resultaba muy gravoso.

En 1905 no entraba más de cuatro productos desde América: madera de pino, aceite de oliva, maquinarias y café; y en 1907 aumentó en dos mercancías más, desapareció el aceite de oliva y apareció el aceite mineral y los muebles, con poca relevancia este último. En 1911 y en 1912 la lista tampoco llegó a los diez mínimos que estudiamos. El año 1913 sobresalió por el volumen de maíz, más de 24.000 toneladas, y de madera de pino, casi 8.000, cantidades que no se volvieron a repetir. Ya a partir de 1915 y hasta 1921 no dejó de entrar el maíz y el trigo; o sea, al comenzar y al terminar la guerra parece que fueron más difíciles de conseguir en el interior los productos de una dieta básica, debido a las malas cosechas y también porque la legislación protectora se hizo más permisiva. Igualmente, se dio el caso ya manifestado de que los productos alimenticios, por sus altos

<sup>263</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*

precios y ganancias, se preferían enviar al exterior aunque se escaseara en el interior de las fronteras. Justamente en 1921, todo el maíz procedía de Argentina, igual que ocurría con el trigo, aunque este último en mayor cantidad de Estados Unidos<sup>264</sup>.

Por otra parte, en plena guerra y posguerra sobresale la entrada de hierro y carbón mineral y de cok americanos, ya que se acaba la vía de mercado existente ante los problemas con Europa. Si en 1917 entra más de 9.000 toneladas de carbón<sup>265</sup>, ya en 1919 lo hacen unas 6.000 y en 1921, casi 2.000, pues con el final de la guerra todo se va normalizando. En verdad, no deja de entrar hierro y carbón desde Europa durante la contienda, aunque se completan las necesidades con lo que llega desde América - concretamente en 1917, el hierro y el carbón procedían de Estados Unidos<sup>266</sup>.

Con respecto a la madera de pino, empleada para la construcción, se mantiene en una cifra media de más de 3.000 toneladas para descender vertiginosamente en 1917 y en los años sucesivos. La guerra no supone un período de construcción, como ya se aclaró. En cuanto al café, que no desaparece en todo el ciclo, sin altas cifras va ascendiendo paulatinamente, con un máximo de más de 500.000 toneladas en 1915. La posguerra le afecta más que la guerra. Exactamente en 1907, la Cámara afirma que el café y el té conforman el desayuno y parte de la comida que hacen los obreros y las clases pobres y necesitadas; por consiguiente, al no producirse en la Península no tiene sentido la protección nacional<sup>267</sup>. En relación con este tema, el citado organismo llevó a cabo gestiones, posteriormente, para restablecer el tráfico directo Huelva-Brasil de café, pues se compraba a comerciantes de Sevilla, Cádiz y Málaga<sup>268</sup> y, como sabemos, la intervención de intermediarios siempre acaba encareciendo los productos.

#### *iv) Cabotaje de salida*

En primer lugar, no se debe ocultar que las cifras de cabotaje de salida de mercancías no tenían comparación con la exportación a Europa y a América, esta última por su escasa significación. El producto estrella, a gran distancia del resto, fue la pirita de hierro, que ascendió en la etapa estudiada con un máximo en 1917, al superar los 287 millones de toneladas -y su cifra más baja sobrepasó con amplitud los 29 millones en 1905 para luego volver a la tónica anterior-. Su destino era principalmente Barcelona, Alicante, Bilbao y más alejado Málaga y Pasajes, entre otros. El vino, a su vez, representó una mercancía destacada, que ocupaba, normalmente, un segundo o tercer puesto, ascendiendo continuamente, con un máximo también en 1917 de más de 25 millones y un mínimo de casi 1.600.000 toneladas en 1911. Algunos años se temió que los medios de que disponía la Junta fueran insuficientes, y como afortunadamente los fardos de corcho y los bocoyes

---

<sup>264</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1921...* p. 25, leg. 6676.

<sup>265</sup> La Cámara opinaba que la tasa de los carbones se debía mantener firme y cumplirse la normativa (Real Orden de 9 de enero de 1918) que concedía un 10% de margen sobre la tasa del artículo para usos domésticos, beneficio importante para los mineros. A.C.C.I.N. *Año 1918. Memoria...*, pp. 6-7, leg. 32.

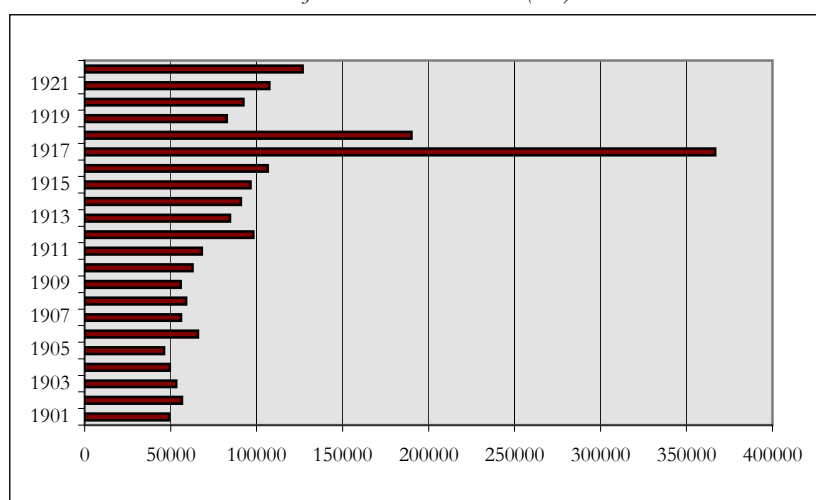
<sup>266</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1917*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1918, p. 25, leg. 6676.

<sup>267</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 27 de enero de 1907...*, p. 43, leg. 31.

<sup>268</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, pp. 30-31, leg. 32.

de vino no se perjudicaban con las lluvias, los interesados en el asunto propusieron al Puerto que se habilitaran terrenos que sirvieran de depósitos. A Algeciras, Málaga, Pasajes, Puerto Mayorga, principalmente y por este orden de volumen de movimiento, llegaba el vino que salía del Condado, concretamente, según los datos existentes para 1912<sup>269</sup>. Sin duda, en el análisis que se ha llevado a cabo en el último tercio del siglo XIX para el cabotaje de salida, aún no vemos despuntar ciertos minerales que ya en los inicios del siglo XX tuvieron un gran trasvase comercial, caso de la pirita de hierro; tampoco se refleja el vino. Pero conforme finalizó el siglo XIX, las circunstancias cambiaron, acercándose más a lo estudiado en las primeras décadas del siglo XX.

GRÁFICO 5.9  
*Cabotaje de salida 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922....* Elaboración propia.

En cierta medida, la producción del vino, a nivel local, dejó mucho que desear desde principios del siglo XX. Contamos con los casos de Moguer y San Juan del Puerto. El viñedo de la provincia se redujo al 50% en menos de 10 años, cesando prácticamente la producción, puesto que las reposiciones no pudieron permitírselas todos los dueños de fincas, sino sólo los más acaudalados. Así, los pequeños propietarios en su mayoría se vieron arruinados, pasando a ser jornaleros y muchos a emigrar. Hay que tener en cuenta también que en 1914 hubo enormes ataques del *oidium*, y en 1915 del *mildiu*. Además, el precio del vino bajó a causa de la reconstrucción del viñedo francés, por lo que no se pudieron cubrir los gastos de cultivo en el país. En el caso de Moguer, con un viñedo que se creó con base en su puerto, el aterramiento de la ría y el desarrollo del ferrocarril le perjudicaron enormemente, hasta tal punto que se puede hablar de un puerto arruinado, abandonando la burguesía local el mantenimiento del viñedo, lo que trajo consigo una masiva emigración. Sin duda, la filoxera le dio el zarpazo definitivo al puerto que estaba ya en decadencia. Entre 1887 y 1910, Moguer perdió el 14% de su población, y aunque tuvo

<sup>269</sup> Hubo años en que el Puerto de Santa María destacó especialmente, con lo que estaba claro que no era para el consumo de esa población, sino para servir de base en la elaboración de vinos en sus bodegas. Bilbao, Ceuta y Melilla también fueron otros lugares que recibieron gran tonelaje de esta mercancía, en este caso para el consumo, sobre todo los destinados a las dos ciudades del norte de África, donde existían importantes acuartelamientos. MIRÓ LIAÑO, Lourdes: “El tráfico mercantil...”, p. 151.

un restablecimiento pasajero con la Primera Guerra Mundial, en los años veinte se asistió a su caída definitiva.

Por su parte, San Juan del Puerto se convirtió en el primer lugar del Condado atacado por este gran enemigo devastador -concretamente en mayo de 1900, al parecer procedente de Jerez-; posteriormente, pasó a Trigueros y Beas y en otoño a Bollullos. En 1908 hallamos una segunda oleada que penetró por Huelva y Moguer, pasando a Palos, y en otoño del mismo año Villalba y Bonares se vieron afectados. Ya en 1909, la plaga había invadido todos los municipios -hasta Lucena y Niebla, Manzanilla y Chucena-. En 1910, la provincia onubense contaba sólo con 945 hectáreas no afectadas en Cartaya y Lepe, frente a las 7.965 destruidas en la provincia y 1.918 dañadas en el Condado. La variedad que mejor resistió fue la Zalema, de la que sólo un 4% se destruyó, pasando a ser la que se injertara con las cepas americanas<sup>270</sup>.

A pesar de las buenas cifras que se presentan en las tablas dedicadas al cabotaje de entrada con respecto al vino, su comercialización, igual que su producción, tuvo que hacer frente a numerosos obstáculos. Así, La Junta de la Cámara en 1908 elevó al ministro de Estado queja de los problemas con que se encontraban los exportadores de vinos de esta región en los distintos mercados franceses, precisamente en la introducción de sus vinos blancos naturales a los que se les aplicaba una rigurosa reglamentación aduanera y, especialmente, la llamada alcohol-extracto: la relación entre el peso del alcohol y el del extracto seco no debía pasar de 6,5°, sin tener en cuenta que “los vinos blancos de Andalucía tienen por modo esencialmente natural mucha fuerza alcohólica”<sup>271</sup>. En cualquier caso, la Cámara, en sus *Memorias* comerciales, se mostraba muy optimista, afirmando que la producción vinícola cada año era más satisfactoria. Concretamente, las cosechas tan abundantes en 1912 se debieron a las plantaciones sucesivas de vides americanas, al mayor esmero que se tenía cada día con el cultivo de esta planta y, sobre todo, a las lluvias que cayeron un mes antes de la vendimia y que engordaron el fruto más de un 20% de lo que se esperaba. La producción ascendió a 360.000 hectolitros de 12,5 a 13,5°, vino bastante estimado por el comercio francés, que sufría la escasez de las cosechas por las enfermedades en la planta y en el fruto. Sin duda, esta riqueza suponía una de las principales que ofrecía el suelo de la provincia, con un valor en la producción de 5 millones de pesetas<sup>272</sup>.

Ya en 1913 se advierte una producción de vinos en la provincia de 80.000 bocoyes, con un valor de 8 millones de pesetas y en 1914 la producción es mucho mayor, 135.000 bocoyes, con la misma valoración que el año anterior y con menos graduación, debido a su depreciación -su precio descende, pues sólo se vende la mitad de la cantidad-. En resumen, las plantaciones y replantaciones siguen a buen ritmo y las previsiones futuras no son nada halagüeñas al existir muchas plantas de uno, dos y tres años a pleno rendimiento, de las que se esperan cifras elevadas en períodos sucesivos. Pero el problema estriba en los derechos arancelarios para la exportación, barrera importante para el desarrollo de los caldos, por lo que se gestiona su eliminación<sup>273</sup>.

Como puede extraerse de la documentación consultada, el año 1917 constituye una

<sup>270</sup> FOURNEAU, Francis: *El Condado de Huelva...*, pp. 51 y ss

<sup>271</sup> A.C.C.I.N. *Memoria 1908...*, pp. 24-27, leg. 31, leg. 31.

<sup>272</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, p. 40, leg. 32.

<sup>273</sup> A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, p. 44, leg. 32.



fecha de elevadas cifras a nivel general en el tráfico (véase Gráfico 5.9); así destacan, además de las mercancías estudiadas en líneas superiores, el carbón mineral y el manganeso; justamente este último supera los nueve millones de toneladas -ya en 1919 está más menguado-. El carbón mineral, por su parte, ya se dijo que es poco abundante y de mala calidad, poco representativo entre 1911 y 1915, se dispara a partir de esta fecha y llega incluso a más de 23 millones en 1917. Otro hito se halla en 1921, año en que sobresale el plomo en galápagos<sup>274</sup>, que supera los 4,5 millones. La actividad minera en el sector plomo es muy antigua en España<sup>275</sup>, la abundancia de este mineral y su relativa facilidad de extracción y laboreo hace posible el trabajo con pequeños capitales y en forma técnicamente irregular. Clara muestra de lo mencionado la tenemos en la fragmentación de la propiedad minera, la multiplicación de pozos y la pobreza de las instalaciones<sup>276</sup>. A su vez, el cobre en torales aparece en 1915 entre los diez primero, exactamente en 6º lugar, y lo mantiene de media, y en 1917 supera con creces las 2.600.00 toneladas.

Ahora bien, el pescado no es una mercancía con relevancia en el cabotaje de salida en la etapa que se investiga. De hecho, muchos años no aparece entre los diez primeros estudiados. Realmente, lo hallamos en 1905 como pescado seco, con poco más de un millón de toneladas, aunque, a partir de esta fecha, no se localiza, ni tampoco en la guerra ni en la posguerra; en 1919 vuelve a aparecer con una cantidad similar a la citada, y en 1921 las cifras del pescado seco se triplican. También encontramos las conservas de pescado y la hojalata en relación con esta industria. A pesar de todo, con respecto a la pesca, en la primera década del siglo XX, Huelva representa una de las provincias de España que mayores rendimientos ofrece al Estado y como factores se consideran las industrias marítimas y sus derivaciones o industrias auxiliares. Las almadrabas explotadas son: Reina Regente, Las Cabezas, El Terrón, Punta Umbría, La Cinta, Las Torres y La Higuera. De tal modo, que la pesca de atún y las sardinas sostienen 36 fábricas de conservas que elaboran más de 6.000 toneladas de pescado, con un valor que sobrepasa los cinco millones de pesetas, ocupando 2.262 operarios de ambos sexos. La industria de la pesca en esta provincia llega a un grado de adelanto de primera magnitud; todo esfuerzo de las poblaciones de Ayamonte e Isla Cristina que aprovecha la feliz circunstancia del paso del atún y la sardina por la proximidad de sus costas.

No obstante, existe un serio y lógico temor, la competencia nacional: Sevilla constituye un buen mercado “pero establecidos 5 vapores en aquella Capital a donde afluyen además pescado de Cádiz, de Sanlúcar y de Málaga, es raro conseguir en las remesas un precio remunerador [...]”. Ahora bien, la competencia internacional representa aún más gravedad, pues Túnez, Francia, Portugal e Italia se dedican a esta exportación. Se aboga por la mejora de las comunicaciones como solución: de la capital con los pueblos

<sup>274</sup> Se refiere a la masa de metal o lingote metálico tal como sale del molde en que ha sido colado. Constituye una primera transformación del plomo.

<sup>275</sup> El plomo es un metal muy dúctil y maleable, cuya mena principal es la galena o sulfuro de plomo, mineral con un contenido de hasta un 80% de metal; por su parte, el carbonato de plomo tiene bastante menos importancia. A partir de la galena resulta fácil la obtención del metal por ser muy bajo su punto de fusión. Las aplicaciones del plomo son diversas; los óxidos de plomo y el litarginario se emplean como pigmentos en la industria del vidrio y para diversos fines en la industria química; asimismo, el plomo metal, elaborado en forma de hojas, tubos y alambres tiene numerosos usos en la industria de la construcción y en el montaje de instalaciones eléctricas. TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 341-342.

<sup>276</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Introducción a la economía...*, p. 223

costeros, y para que el pescado fresco llegue al interior, se requiere un pequeño vagón frigorífico, que se podía extender a otros alimentos como las frutas, verduras, carnes, etc.<sup>277</sup>. El medio de transporte más utilizado para desplazar el pescado es el ferrocarril, el más económico y el que posibilita la rápida distribución de la mercancía en el interior de la nación. A consecuencia, no es un producto que aparezca con asiduidad en los listados elaborados, sobre todo el pescado fresco, aunque sí el seco y en conserva, pues al no ser tan perecederos soportan permanecer en la bodega de un barco el tiempo de la travesía sin sufrir deterioro.

A través de los datos de las *Memorias* de la Cámara se conocen interesantes cifras con respecto a la pesca fresca, que no se encuentran recogidas en las estadísticas de tráfico del Puerto. Sobre salazones y conservas de pescados, en 1919 y 1920, averiguamos que ascendió a 25 millones de pesetas la recaudación de las sardinas vendidas en fresco en las lotas de Huelva, Ayamonte, Sanlúcar de Barrameda e Isla Cristina, sin contar Ayamonte en 1919, que llegó a cinco millones -60.000 toneladas-. Asimismo, otro dato corresponde a la flota pesquera de la Asociación de Armadores de Buques Pesqueros, que estaba representada por 39 vagones con las numerosas embarcaciones auxiliares correspondientes -25 Isla, 12 Ayamonte y 2 Huelva-. Con respecto a 1922, las fuentes indican que no se trató de un buen año para los industriales dedicados a la pesca de la sardina por los precios bajos y la campaña de Portugal contra los buques pesqueros españoles, prohibiéndoles pescar frente a sus costas y aumentando el coste de las multas. La flota sardinera de la Asociación de Armadores vendió productos en las lotas de Huelva, Ayamonte e Isla Cristina por valor de más de dos millones de pesetas, menos que el año anterior, a pesar de que la cantidad de sardina pescada se acercaba a la de 1921. Ello significaba que la bajada de los precios había sido enorme<sup>278</sup>. Otros datos son los del año 1923, cuando las capturas de las sardinas no fueron muy abundantes, pero tampoco escasas, distribuidas a partes iguales entre conserva y salazón, y una parte pequeña se destinó al consumo fresco -Isla Cristina 15.000 toneladas, Ayamonte y Huelva 8.000, respectivamente-.

En general, a comienzos de los años veinte se hablaba de una potente crisis en la industria pesquera, de tal forma que una comisión formada por la Asociación Provincial de Armadores de buques pesqueros, los fabricantes de conservas, los Ayuntamientos de Ayamonte e Isla Cristina y la Cámara de Comercio ayamontina se desplazaron a Madrid con destacados industriales del sector conservero y otros comisionados gallegos con la intención de presentar un programa de gestiones para evitar la ruina del sector. El problema resultaba bastante grave, pues se había producido un gran descenso del tráfico: de 67 millones de pesetas en 1915 y 1916 se pasó a menos de 16 millones en 1922. Se acusaba al Arancel de 1922 de la imposibilidad de competir con el mercado portugués; además, se tenía que abonar derechos de importación a productos relacionados con la industria pesquera, que aún agravaban más la situación, caso de las maderas de pino para embalajes -cuya producción era insuficiente y llegaba desde Portugal-, las redes de algodón, duelas de roble y castaño, etc.<sup>279</sup>.

<sup>277</sup> A.C.C.I.N. *Memoria 1909...*, pp. 8-13, leg. 31.

<sup>278</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1923-24 redactada en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 65 del Reglamento general del 14 de marzo de 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1924, leg. 32.

<sup>279</sup> *La Provincia*, 20-2-1923.

Por otra parte, la tarifa ferroviaria no ayudaba mucho, pues con el reparto interior de la pesca en fresco, conservas y salazones había aumentado extraordinariamente. Todo ello daba lugar a que los precios de los productos se encarecieran, reduciéndose el consumo, base de la alimentación de las clases más desfavorecidas -sobre todo la sardina prensada-. Esto explica que, ante tales dificultades, se solicitara un descuento en el transporte ferroviario, que movía grandes cantidades entre Huelva y Madrid, el establecimiento de vagones frigoríficos, transporte marítimo y terrestre combinado y admisión de remesas de pescado fresco en todos los trenes. En cualquier caso, la prosperidad de las empresas de conservas y salazones estuvo siempre muy dependiente de las buenas relaciones que hubiera entre España y Portugal a través de tratados comerciales y pesqueros. De tal manera, que cuando no fluía la entrada de atún o sardina portuguesa, las fábricas se paralizaban, con todas las consecuencias económicas y sociales que conllevaba.

En cuanto a otras mercancías en relación con la pesca, concretamente la hojalata, se puede afirmar que al existir en la provincia importantes industrias conserveras hubo algún movimiento interprovincial, aunque todos los fabricantes de conservas del litoral se quejaban de los perjuicios que podía acarrear el aumento del derecho arancelario a esta industria, que era la mayor consumidora<sup>280</sup>. Este artículo se destinaba, en gran parte, a los envases de conservas y se argumentaba que al ser un producto reservado a la alimentación debía facilitarse su adquisición al mercado nacional. Por otra parte, se evidenciaba la inferioridad respecto a competidores de otras naciones que disfrutaban de completa franquicia arancelaria, tanto para la hojalata como para el estaño. Justamente durante la guerra, los problemas con el suministro de hojalata, aunque no dieron lugar a ninguna crisis en el sector, sí que dañaron la posición española competitiva frente a Portugal, que no sufrió restricciones por su alineamiento bélico con Inglaterra y Estados Unidos, y que pudo disparar sus exportaciones y consolidarse como primera potencia conservera europea hasta los años de la depresión<sup>281</sup>. También preocupaba el proyecto que estaba en marcha de aumentar el precio de las redes exageradamente, porque unido a la escasez de la pesca suponía un claro peligro que podía derivar en el abandono de las artes o en el abanderamiento en Portugal, donde los derechos eran más reducidos<sup>282</sup>.

Por lo demás, las mercancías destinadas al consumo abundan durante la guerra, aunque tras el conflicto bajaron, y así, en las tablas del apéndice desaparecen prácticamente. Pero al entrar en detalle se observa que la harina, a pesar de tener un buen puesto en 1905, descendió en los años sucesivos, e incluso no aparece en los listados tras la guerra; a la chacina<sup>283</sup>, por su parte, le ocurre algo similar, aunque, a diferencia de la

<sup>280</sup> La producción de hojalata estaba monopolizada por Gran Bretaña.

<sup>281</sup> CARMONA BADÍA, Joám: *Op. cit.*, p. 147.

<sup>282</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 27 de enero de 1907...*, p. 43, leg. 31.

<sup>283</sup> Destaca la industria salazonera de los productos del cerdo en el distrito de Aracena, que comprende toda la Sierra de Huelva. Cada año se sacrificaban 50.000 cerdos, cuyas carnes se exportan a Europa y América. A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, p. 44, leg. 32. En este ámbito y para las mercancías delicadas o de difícil conservación destacaron las gestiones de la Cámara para que se cuidara convenientemente su transporte ferroviario y entrega, evitando el deterioro, para lo que era importante disminuir los plazos de entrega. A su vez, se solicitaron tarifas especiales. Concretamente para el caso de los productos y salazones de las carnes del cerdo, al no ser favorecidos como en otras regiones se dificultaba bastante su venta. También en la importación del ganado sufrían los industriales salazoneros el que la *Compañía Zafra-Huelva*

anterior, no aparece durante la guerra entre las cifras analizadas. Mientras, el garbanzo es un producto hallado en los registros durante la guerra y a través de los datos que ofrece la Cámara de Comercio para 1907, sabemos que su producción era insuficiente, pues el consumo la sobrepasaba. Todo ello unido a su importancia en la alimentación de las clases pobres, hizo que se solicitara su protección aduanera. En 1912 las fuentes reflejan casi 20.000 quintales métricos, y tras la guerra, concretamente en 1921, constatamos que las cantidades no sólo no bajaron, sino que aumentaron 28.502 quintales<sup>284</sup>. El trigo también descendió con los años y en la guerra tampoco lo tenemos -sin embargo sí aparecen las castañas, el salvado y los higos<sup>285</sup>-, aunque con la posguerra se volvió a recuperar, pero bastante mermado. En cuanto a la avena y la cebada para el ganado, proliferaron relativamente entre 1905 y 1911, aunque se perdieron en 1915. Ya para finalizar con estos productos agrícolas, hablaremos de las habas, que se localizan en 1907 en tercer lugar, e incluso lo mejoró. Ya al final de la guerra, como ocurrió con los demás productos del campo, a excepción del trigo, va desapareciendo de los listados. Destaca el máximo que tuvo en el año 1911, con más de 5.500 toneladas y el segundo lugar. Por último, nos referiremos al corcho en planchas que antes de la guerra ocupa un buen puesto en los registros que hemos elaborado -en 1913 el tercer lugar- para después durante el conflicto declinar estrepitosamente, recuperándose en 1921. Se dirigía sobre todo a Palamós, en donde, supuestamente, se ubicaban fábricas de tapones de corcho para abastecer la distinguida industria vinícola catalana<sup>286</sup>.

### ***v) Exportación a Europa (y África)***

Sin duda, la fase estudiada está muy marcada por el importante trance que supuso la Primera Guerra Mundial. Los movimientos obreros con el inicio de 1914 parece que amainaron, y el tráfico en el Puerto disminuyó también a partir de esa fecha. A pesar de todo, España, en el aspecto económico, se aprovechó el estado de guerra al ser un país neutral. En general, el comercio adquirió progresivamente mayor desarrollo y trascendencia. Aunque la exportación menguó su volumen por los problemas del transporte marítimo y la especulación, los precios aumentaron por las mismas causas. Se vivió una etapa de ganancias fáciles, floreciente, que hizo posible la nacionalización de la Deuda externa, por lo que se recuperó mucho de lo invertido por los extranjeros en España y aumentaron las reservas de oro en el Banco de España. En resumen, durante la guerra crecieron las exportaciones de productos textiles, cueros calzados, maquinaria, metales e industrias derivadas, papel, productos químicos y alimentarios y disminuyeron la de productos que no tenían demanda por las circunstancias, tales como cultivos de huerta y ciertos minerales. Bajaron además las importaciones en términos reales, pero no el coste

---

careciera en ocasiones de vagones-jaulas disponibles. A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, pp. 22-25, leg. 32.

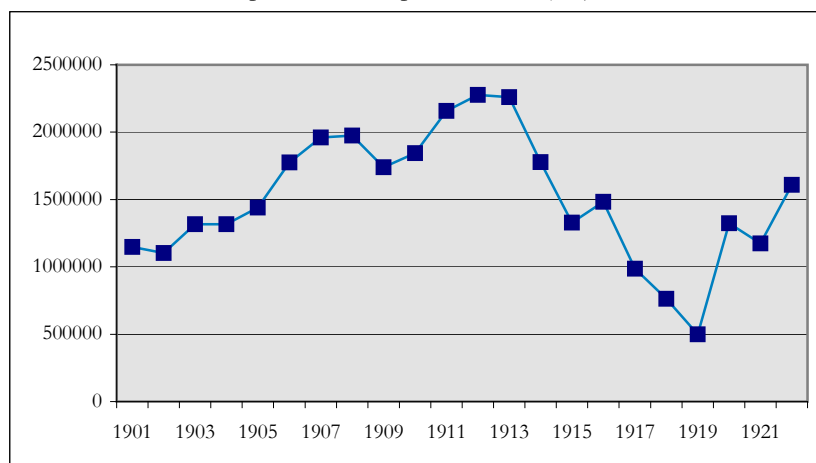
<sup>284</sup> Las leguminosas son plantas de rápido crecimiento y fijan el nitrógeno del aire a la tierra a través de sus módulos radiculares, por lo que se intercalan en la rotación de cultivos, sobre todo en combinación con los cereales. Tienen una considerable importancia en la nutrición humana en los países en los que escasea la carne, al contener proteínas vegetales, que pueden sustituir en parte a las de origen animal. Algunas leguminosas son útiles como pienso para el ganado, mientras que las más importantes para el consumo humano son los garbanzos y las lentejas. TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 143.

<sup>285</sup> En 1918 tenemos noticias de que los cosecheros y comerciantes de higos secos tenían vendidas en Francia importantes partidas de este fruto. A.C.C.I.N. *Año 1918. Memoria...*, p. 33, leg. 32.

<sup>286</sup> MIRÓ LIANO, Lourdes: "El tráfico mercantil...", p. 151.

de las mismas por el alza de precios provocada por los resultados bélicos. Ya después de la guerra hubo un viraje: los precios y las exportaciones se hundieron, mientras se hizo necesario acrecentar las importaciones y mejorar o sustituir la vieja maquinaria. En consecuencia, la industria se resintió significativamente<sup>287</sup>.

GRÁFICO 5.10  
*Exportación a Europa 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922....* Elaboración propia.

En el caso de Huelva, en particular, como ya se refirió, el comercio principal – exportación de minerales hacia Europa- se redujo drásticamente a partir del conflicto porque los principales actores coincidían con los protagonistas del acontecimiento bélico. Así, la dinámica del comercio en España desarrolló comportamientos bien distintos a los de la provincia onubense: mientras la nación en general tuvo un protagonismo en las exportaciones, que supuso una bonanza en la industria y la agricultura, en Huelva se asistió a una caída en picado del tráfico en una proporción alarmante y la salida de productos agrícolas tampoco conoció ningún aumento significativo.

Ahora bien, agosto de 1917 supuso la vuelta a los conflictos obreros en toda España, y Huelva se vio afectada por la huelga general, declarándose el estado de guerra. Ya en 1918 el hambre se hizo más patente, y el pan subía constantemente. El Puerto, por su parte, se resintió gravemente y el volumen de 1918 bajó a la mitad de 1917; ya en 1919 aún cayó más, llegando a poco más de un millón de toneladas. Pero, similar a lo que ocurrió en el resto del país, el beneficio no descendió, pues aunque se movían menos mercancías sus precios eran más altos, lo que se traducía en una mayor entrada de oro en la ciudad. A juicio de Miró Lianó<sup>288</sup>, esta circunstancia supuso un estímulo psicológico para los hombres de negocios, ya que hubo un crecimiento de la inversión de su capital, que se registró en el aumento de los contribuyentes y en la recaudación por la Contribución Industrial y de Comercio. Asimismo, esta euforia contrarrestó, en cierta medida, el hambre y los conflictos que acarrecaba. Con la llegada de 1920, los acontecimientos variaron y el fin de la época dorada de ganancias fáciles terminó -desde 1918 se vislumbraba una disminución de los beneficios-. En cierta medida, el freno a la expansión de la economía se achacaba al nuevo arancel de exportación que instauró el

<sup>287</sup> JOVER, José María y GÓMEZ FERRER, Guadalupe: “En los umbrales...”, pp. 465 y 480.

<sup>288</sup> MIRÓ LIANO, Lourdes: *La estructura y evolución...*



ministro Cambó, del que ya hemos hablado, que en nada favoreció a la región. Huelva, en concreto, se vio afectada por los dos principales productos de exportación -vinos y mineral-<sup>289</sup>, que dejaron de demandarse<sup>290</sup>. La Cámara, por su parte, elevó un escrito al presidente de la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones con motivo del proyecto del nuevo arancel, en el que salió en defensa del comercio onubense, detallando el perjuicio que esta medida originaba en las distintas industrias en las que se apoyaba la provincia de Huelva<sup>291</sup>.

Además de las presiones del comercio exterior, en la *Memoria de la Cámara de Comercio* de 1921 se criticaban las nuevas tarifas de arbitrios del Puerto de Huelva, que podían provocar que el tráfico disminuyese bastante y se desviara a otros puertos. A pesar de todo, los comerciantes de Isla Cristina y Ayamonte consiguieron que una importante naviera hiciera escala en sus muelles para ver cumplida sus necesidades. Tampoco fueron muy acertadas las nuevas tarifas de Aduanas, elevadas para el comercio local, que ya estaba bastante agobiado por los impuestos. Asimismo, otra queja de los industriales pesqueros en años posteriores se derivó de la carestía del carbón unida a la obligación de tener que consumir el producto nacional<sup>292</sup>.

Pero, en general, en todo el período los minerales tienen un protagonismo indiscutible en su salida a Europa, igual que en la navegación de cabotaje y a América, aunque las cantidades distan mucho de una navegación a otra, pues el tonelaje a Europa es claramente superior al del resto de zonas estudiadas. En este tráfico, el mineral sobresaliente es la pirita, primero la de hierro y después la ferrocobrizas, con un máximo, según las tablas, de 1.475.541,560 en 1913 y de 850.501,093 toneladas en 1907, una y otra; y con un mínimo de 362.182,830 y 76.552,710 en 1919, respectivamente. Aunque, realmente, la cifra más alta se obtuvo en 1912, incluso prevaleciendo las piritas cobrizas sobre las de hierro -2.106.661 y 1.946.006 toneladas- y llegaron principalmente a los puertos de Alemania -desembarcadas sobre todo en Hamburgo-, Francia -sobre todo en Bordeaux y Cette-, Inglaterra -muy repartida, aunque destaca Newcastle con casi 50.000 toneladas- y Holanda, y con este orden según el volumen de mercancías; las ferrocobrizas son preferencia de Holanda, Inglaterra y Alemania<sup>293</sup>. Indudablemente, la *Tharsis Sulphur* y la *Rio Tinto Company* representan las compañías que con más impulso se dedican al negocio del cobre, pero no las únicas. En efecto, no existe un monopolio en la explotación y comercio de las piritas, en general; así, hasta la Primera Guerra Mundial, la participación de España en Europa en el mercado de piritas asciende al 71,2%, del que un 38,1% corresponde a *Rio Tinto*, un 12,8% a *Tharsis* y el restante, 20,3% se abastece por otras empresas más pequeñas dedicadas a la minería<sup>294</sup>.

<sup>289</sup> Precisamente, las piritas ferrocobrizas y minerales de manganeso serían gravados exageradamente, lo que desembocaría en una crisis del sector minero y, por tanto, del mundo mercantil e industrial onubense por la estrecha relación de la minería y los negocios en general en Huelva, tanto en la capital como en la provincia.

<sup>290</sup> *La Provincia*, 15-2-1922.

<sup>291</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año de 1921-22...*, pp. 33-39, leg. 32.

<sup>292</sup> *La Provincia*, 23-6-1927.

<sup>293</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1912...*, pp. 39 y ss., leg. 6676.

<sup>294</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea...*, pp. 133-134.

La guerra hizo descender el intercambio comercial a niveles bajísimos<sup>295</sup>, como se desprende del Gráfico 5.10 y, posteriormente, la crisis de posguerra se acusó inmediatamente en una caída notable del mercado del cobre. La huelga de Riotinto de 1920 impidió a la Compañía cumplir su pacto con *Tharsis* sobre los abastecimientos<sup>296</sup>, aunque terminada la huelga, *Rio Tinto* pudo permitirse producir aún más a pesar de unos precios de cobre mínimos en el mercado y *Tharsis*, en cambio, tuvo que parar. El contexto fue de escasa producción de todas las minas importantes, dada la insuficiencia de mercados<sup>297</sup>. A comienzos de la década de los años veinte la producción minera llegaba a los cuatro millones de toneladas al año y la Cámara advirtió que la demanda de piritas había disminuido considerablemente, 50% en relación con los años anteriores a la guerra, y se siguió viviendo una situación angustiosa en las minas con una paralización forzosa por reducción del consumo mundial de piritas. De hecho, varias empresas despidieron a parte de sus obreros, obligadas a mantener su explotación en los límites más reducidos<sup>298</sup>. Por otra parte, los estudios de la Cámara continúan, por lo que seguidamente informó de los descubrimientos de minas de grafito en Almonaster, Cortegana y Aroche<sup>299</sup>.

Recapitulando, la aparición de nuevos recursos sulfurosos y el recorte de las importaciones de Estados Unidos dieron lugar a una crisis de sobreproducción en el campo de las piritas en 1913, que desembocó en un malestar laboral unido a huelgas tan duras como las de Riotinto. Así, esta crisis junto con la guerra supuso el inicio de un gran declive de las piritas de la Península Ibérica, sobre todo de las de Riotinto. Durante la Primera Guerra Mundial la importación de piritas se redujo a la mitad en el mercado americano, en beneficio de las piritas locales, predominando también el caso de Alemania, que las sustituyó por otros productos, dentro de una lógica economía de guerra. Por ello, muchas minas onubenses y sevillanas cerraron y *Rio Tinto* tuvo que comprimir drásticamente su actividad. En este contexto, el *brimstone* del Golfo mexicano se hizo con la supremacía en el mercado americano, incluso los fabricantes de ácidos cambiaron sus quemadores para adaptarlos al azufre puro y, tras la guerra, el azufre americano estuvo en disposición de ser exportado en grandes cantidades a Europa<sup>300</sup>.

A continuación, pasamos al mineral de hierro, que lo encontramos con fuerza y, además, entre los diez primeros en 1907, con más de 49.000 toneladas, para luego descender, aunque en 1913 llega a superar las 78.000. Según Ferrero Blanco, el mercado del hierro asciende hasta 1919, se mantuvo unos años y después cae bruscamente en 1923. Si el problema principal de la bajada de la producción de las piritas de hierro consiste en la competencia de otros tipos de azufre después de la Primera Guerra Mundial, en el caso

<sup>295</sup> Aunque hubo una bajada importante en el mercado de piritas ferrocobrizas que se consumían sobre todo en las fábricas del norte de Francia, Bélgica y Alemania, en 1916 se notó un alza de la cotización del cobre por la necesidad de este mineral y del ácido sulfúrico para los explosivos modernos, y del hierro para proyectiles y cañones utilizados por las naciones beligerantes, sobre todo por Inglaterra que demandó cantidades ingentes. *Ibidem*, p. 139.

<sup>296</sup> Ambas firmaron un acuerdo que expiraría en 1921 -del que ya hablamos en el primer capítulo-, puesto que el descenso de ventas pensaban que quedaría superado en 1922, y acordaron repartirse los clientes: 38% para *Rio Tinto*, 12,8% para *Tharsis* y el resto para las demás compañías y particulares.

<sup>297</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *El empresariado minero...*, p. 199.

<sup>298</sup> A.C.C.I.N. *Actuación de la Cámara durante el año de 1920-1921...*, p. 41, leg. 32 y A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año de 1921-22...*, pp. 68-70, leg. 32.

<sup>299</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1922-23...*, pp. 29-30, leg. 32.

<sup>300</sup> ARENAS POSADAS, Carlos: *Op. cit.*, pp. 53 y ss.

del mineral de hierro, la producción es la mínima y lo poco que se obtiene se envía al norte, pero resulta tan caro el transporte que las minas quedan inactivas cuando la explotación se hace más costosa<sup>301</sup>. Constituye la base de la siderurgia y, aunque en todos los países existen yacimientos, de su rentabilidad depende su aprovechamiento. Su precio se sujeta a una serie de factores, entre los que sobresale el contenido metálico o ley, pues, normalmente, no se explotan minerales de ley inferior al 40%. Las condiciones de extracción, el transporte y la coyuntura industrial y de comercio exterior repercuten en el precio final; asimismo, se tiene en cuenta su porosidad, composición mecánica, naturaleza de la ganga, porcentaje de impurezas...<sup>302</sup>.

Ahora bien, el manganeso<sup>303</sup>, mineral que se verá en toda la etapa en buena posición, aunque con bastante fluctuaciones, partió de 120.000 toneladas exportadas en 1899 y disminuyó a menos de 20.000 en 1904, por lo que se pidió una rebaja en los impuestos que los gravaban para evitar la desaparición de esta industria tan importante<sup>304</sup>; otra noticia la tenemos en 1907, año en que superó las 63.000 toneladas; después bajó a 5.500 en 1909 y subió a casi 24.000 en 1911 y 1913, aunque volvió a declinar sobradamente en 1915, y desde aquí ascendió hasta llegar a cerca de 22.000 en 1921. Como se desprende de las cifras, era una industria con problemas desde principios de siglo.

Con respecto al cobre, tanto en cáscara como en torales, tenemos que afirmar que son igualmente muy representativos, despuntando casi siempre el primero, que alcanzó puestos superiores en las tablas que se presentan en el apéndice, con la característica de que la guerra se hizo notar en la exportación de este metal. Como complemento a lo especificado en el capítulo anterior, apuntamos que el cobre utilizado desde tiempos remotos para objetos ornamentales y domésticos, comenzó a ser demandado de manera extraordinaria a partir de la introducción de la electricidad en el fenómeno de las comunicaciones. Ello dio lugar a una fiebre minera sin parangón en la historia de la humanidad. No obstante, la necesidad de ácido sulfúrico de dos ramas decisivas en la nueva química inglesa: la de álcali o sosa cáustica –para la industria vidriera, jabonera, textil, papel, tintes, aceites minerales...- y la de los fertilizantes agrícolas fue aún más decisiva en el despegue de la minería del cobre que en el desarrollo de la electricidad<sup>305</sup>.

El vino, por otro lado, comenzó a tener algún peso en los años justamente anteriores a la contienda<sup>306</sup>; de Europa, el destino predominante era Alemania, Bélgica, Inglaterra y Francia, aunque este último sin importancia, pues en los primeros años del siglo XX

<sup>301</sup> FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *El empresariado minero...*, p. 200.

<sup>302</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 338-339.

<sup>303</sup> Se trata de un metal para ferroaleaciones que se emplea en la fabricación de ferromanganeso. En la industria de la siderurgia se utiliza para dar mayor resistencia al acero y tiene también aplicaciones con el vidrio. TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 349.

<sup>304</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 29 de enero de 1905...*, pp. 19-20 y XLV-XLVII, leg. 31.

<sup>305</sup> NADAL, Jordi: *El fracaso...*, p. 105.

<sup>306</sup> Poco después del convenio hispano-alemán se inició la decadencia de las mistelas españolas en los mercados franceses, pues hasta entonces no se conocían los de Argelia, Grecia y Turquía, exentos de todo pago en la exportación, y se aprovecharon de la escasez y carestía de los españoles. Asimismo, como el precio siguió creciendo no se pudo recobrar la plaza, pues era imposible competir con los nuevos países que habían entrado en el mercado. *La Provincia*, 28-3-1901.

apenas se envió nada, ya que sus viñas sanadas de la filoxera tuvieron una cosecha excelente. Pero en 1910 hubo un descenso en su producción y se notó en la exportación, que de unas 200 toneladas pasó a alrededor de 2.800. Concretamente en 1913 y 1914, el tráfico subió mucho porque Francia importó gran cantidad –superó en 1913 las 34.000 toneladas–, incluso Inglaterra sobrepasó esta cifra<sup>307</sup>, despuntando también el resto de países importadores europeos, entre ellos Holanda. Con el inicio de la guerra, las cifras comenzaron a bajar, aunque se recuperó pronto el mercado del vino en Huelva, y en 1917 superó las 20.000 toneladas. Ya en 1916, la cosecha de vino había ascendido a 120.000 bocoyes, con un coste de 48 millones de pesetas<sup>308</sup>. Asimismo, la Cámara detalla en su *Memoria* anual de 1917<sup>309</sup> la *Exposición al ministro de Fomento por la Asamblea de Viticultores de la provincia*, demanda que ella misma propició y en la que se deja claro que la producción vinícola, no obstante su transición de vides antiguas –perdidas por la filoxera– a americanas, estaba ascendiendo, pero necesitaba el apoyo del Gobierno para distribuirse en los mercados de Francia, Suiza y otros ya conquistados. De no facilitarse esta salida el perjuicio sería enorme, pues la producción superaba al consumo, además estaba el problema de la carestía de vasijas y de los locales, imposibles de adquirir, lo que dificultaba el “encerrar” más de una cosecha en la proporción que alcanzaba. Si el año anterior se había exportado por el Puerto 500.000 hectolitros de vino sobrante, era necesario conseguir esta salida por la frontera francesa.

En cuanto a la pipería vacía, la Cámara, ante las dificultades de proveerse de lo imprescindible para el tráfico, argumentaba que el Gobierno debía negociar con Francia, al mismo tiempo que la entrada de los vinos españoles en Francia, el que saliera el número de contenedores necesarios para recoger los vinos contratados y que retornasen a España las vasijas nacionales que se dirigieran a Francia con vinos de compras realizadas. Precisamente en 1915, el problema había sido acuciante y la Cámara precisaba que los exportadores de vinos, consignatarios de buques y agentes de aduana habían acudido en busca de su apoyo porque la continuidad del conflicto europeo imposibilitaba exportar los envases vacíos importados libres de derechos, al amparo de la disposición 3ª del Arancel. Aunque obtuvieron una prórroga, no fue suficiente, ya que el tráfico llegó a estar paralizado y amenazado con el pago de los derechos que garantizaban el importar los envases vacíos. Por tanto, en la citada *Exposición al ministro* se pedía gestionar también la introducción de madera de Nueva York para la fabricación de bocoyes, con rebaja de fletes y reducción de derechos de aduana. Del mismo modo, se solicitaba al Gobierno que atendiera el suministro de sulfato de cobre y azufre, artículos de primera necesidad imprescindibles para combatir la multitud de enfermedades que atacaba la vid, y que se prohibiera su exportación, a la par que se luchara por la importación de sulfatos de Inglaterra y de azufre de Francia si la producción nacional llegaba a ser insuficiente<sup>310</sup>. Por lo demás, a pesar de la mejora de la producción, a principios de los años veinte continuaba la industria vinícola ante una crisis muy aguda, pues la exportación a Francia seguía casi nula. El comercio más activo se llevó a cabo con los puertos del protectorado francés de Marruecos, aunque, dada la cantidad de producción provincial, no influyó en gran medida

<sup>307</sup>Gran Bretaña era más aficionada a los vinos del sur para realizar la misma práctica que los franceses, el *coupage* y producir así su *Sherry*, así como a Alemania y Bélgica. A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques*, 1913. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1914, p. 34, leg. 6676.

<sup>308</sup>A.C.C.I.N. *Año 1916. Memoria...*, p. 21, leg. 32

<sup>309</sup>A.C.C.I.N. *Año 1917. Memoria...*, pp. 31-37, leg. 32.

<sup>310</sup>A.C.C.I.N. *Año 1915. Memoria...*, pp. 7-8, leg. 32.

en la mejor cotización de los vinos. Asimismo, la depreciación interna del franco contribuyó al mantenimiento de la crisis, alejando una enorme corriente mercantil de la nación hacia otros países con divisas más bajas<sup>311</sup>.

En resumen, el conflicto bélico iniciado en 1914 reanudó la apertura del mercado francés, que se reconstruyó lentamente. Aunque hubo zonas a las que la filoxera arruinó, en los casos de Bollullos y los estudiados de San Juan del Puerto y Moguer la plaga no venció; y así, en 1922 el viñedo ocupaba una superficie mayor que en 1900<sup>312</sup>. Como sabemos, el momento álgido de las exportaciones coincidió en 1890, con 378.385 hectolitros, cuyo destino fue, principalmente, Francia. Entonces, el centro colector se situaba en La Palma<sup>313</sup>, en el que se reunían los vinos de Bollullos, Almonte y Rociana; mientras, la zona de Moguer, alejada del trazado del ferrocarril, utilizaba como medio de transporte el barco a Huelva o hasta la estación-embarcadero de Buitrón —el ferrocarril era caro y el estado de las carreteras nada halagüeño—. La mayoría del vino circulaba por el río Tinto hacia Huelva, al contrario que en el caso de la descarga de vinos y alcoholes industriales, que se hacían sobre todo por la estación.

A partir del conflicto bélico, cuando el mercado francés, nuevamente, abrió sus puertas ya el ferrocarril había vencido a la navegación por el Tinto. La Palma conoció su edad de oro, y así, muchas bodegas de este municipio se forjaron en estos años. Con el florecimiento se proyectó un ferrocarril de La Palma a Almonte para enlazar a la zona más productora del Condado, y en 1921 se inauguró el tramo La Palma-Bollullos<sup>314</sup>, quedando el que conectaría Bollullos con Almonte en el tintero, pues ya el momento había pasado: el mercado francés bajaba, las carreteras iban desarrollándose y el trazado ferroviario perdió el interés que tenía; por ello, la línea construida pervivió pocos años. Pero durante la Primera Guerra Mundial se produjo algo digno de destacar: la compra en bloque de la mayor cantidad de vino nuevo por los franceses, con un máximo en 1919, año en que Francia adquirió toda la producción de la zona La Palma-Bollullos. Jerez; por otra parte, a partir de 1922 se volvió a convertir en el principal demandante de los vinos del Condado. Asimismo, la comarca onubense destinó su producción hacia el vino corriente, lo que le dificultó enormemente el reconquistar los mercados extranjeros de vino de calidad, sobre todo el inglés; además, estaba la cuestión añadida de que las colonias americanas dejaron de existir como tal<sup>315</sup>.

Otra mercancía importante a partir de 1917 fue el carbón mineral, sobre todo en 1917 y 1919, años en que también sobresalieron los desperdicios de corcho; aunque el corcho, tanto en tapones, cortadillos o serrín, ocupó a lo largo de la etapa de nuestro

<sup>311</sup> En las *Memorias* de la Cámara se puede consultar un cuadro con la producción de vino en 1921. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año de 1921-22...*, p. 58, leg. 32

<sup>312</sup> Parece que este crecimiento espectacular de la vid se hizo a expensas de las tierras de labor y de los matorrales. FOURNEAU, Francis: *El Condado de Huelva...*, p. 61.

<sup>313</sup> A resultas, se trazó el ferrocarril de La Palma del Condado. RAMÍREZ CEPEDA, Manuel: *La gestión de un ferrocarril en la Palma del Condado*. Asociación Cultural Amigos de La Palma. La Palma del Condado (Huelva), Huelva. Del mismo autor: *La estación de La Palma del Condado: medio siglo de historia ferroviaria (1880-1930)*. Asociación de Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Río Tinto", Nerva (Huelva), 1998.

<sup>314</sup> RAMÍREZ CEPEDA, Manuel: *El ferrocarril del vino del Condado*. Asociación de Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Río Tinto", Nerva (Huelva), 2002.

<sup>315</sup> FOURNEAU, Francis: *El Condado de Huelva...*, pp. 67 y ss.



trabajo un lugar entre los diez primeros de la lista de mercancías exportadas. A pesar de todo, no se puede olvidar que la industria corchotaponera y otros subsectores durante la guerra tuvieron problemas por las dificultades en los transportes y en el aprovisionamiento de materias primas<sup>316</sup>. Por otra parte, se localizan algunos años lías de vino, que son un depósito que se forma en los líquidos fermentados, especialmente en el vino, y contiene sales de potasio y calcio.

Con respecto a la industria corcho-taponera, conocemos que los principales centros de producción estaban en Cortegana y Aracena. El mercado principal antes de la guerra había sido Alemania, pero a principios de los años veinte la exportación fue nula, ya que la depreciación del marco impidió toda transacción mercantil. Los obreros de la mencionada industria se vieron obligados a emigrar y a dedicarse a otros oficios y los industriales portugueses y argelinos sustituyeron las mercancías españolas en los mercados, aprovechándose de los acontecimientos. Por lo demás, también contribuyeron a aumentar esta problemática los anticuados procedimientos de fabricación de la sierra onubense, que situaban a sus industriales en situación de desventaja con respecto a los de otras localidades con sistemas más modernos y económicos. En este sentido, la Cámara denunciaba que la carencia de espíritu de asociación y de educación económica de los elementos que intervenían en la industria y la escasa o nula preparación de los obreros para la asociación acrecentaban las dificultades<sup>317</sup>.

En cuanto al comercio establecido con África, concretamente con Marruecos, además de lo citado, se analiza el movimiento realizado en dos años muy interesantes, 1912 y 1915; en el primero sobresale sobre todo la madera de pino, que alcanza casi unas 250 toneladas, continúa el vino, con poca importancia, los higos y las conservas de pescado; con respecto al segundo año, el vino ocupa el primer lugar, cercano a las 600 toneladas y ya en segundo lugar está la harina, cuya cifra asciende a 60 toneladas, y le siguen con poca trascendencia el carbón de cok, las castañas, los higos y la maquinaria -lo que demuestra una diversificación del comercio-.

#### ***vi) Exportación a América***

El último apartado en el tráfico para la etapa estudiada en este capítulo, 1901-1922, trata la exportación a América, que se caracteriza por su crecimiento desde principios del siglo XX, más acusado durante la guerra hasta el fin de la misma (véase Gráfico 5.11). Por tanto, aunque en los primeros años de este estudio no se llegan a completar los registros elaborados con los diez productos más significativos que siempre se recogen, con el inicio de la guerra se observa una subida destacada, que se extiende a todo el conflicto; y como ya se ha explicado, deriva de la ausencia de los competidores europeos y de la neutralidad del continente americano y, naturalmente, de España. Así, América reemplaza a los ausentes países que están en guerra. Tras la finalización de la Primera Guerra Mundial todo regresa a la normalidad, o sea el comercio con Europa vuelve a cobrar poco a poco la importancia que tuvo, aunque en un principio se encuentra algo contraído, puesto que España no supo aprovechar la bonanza de que disfrutó entre 1915 y 1919 sobre todo.

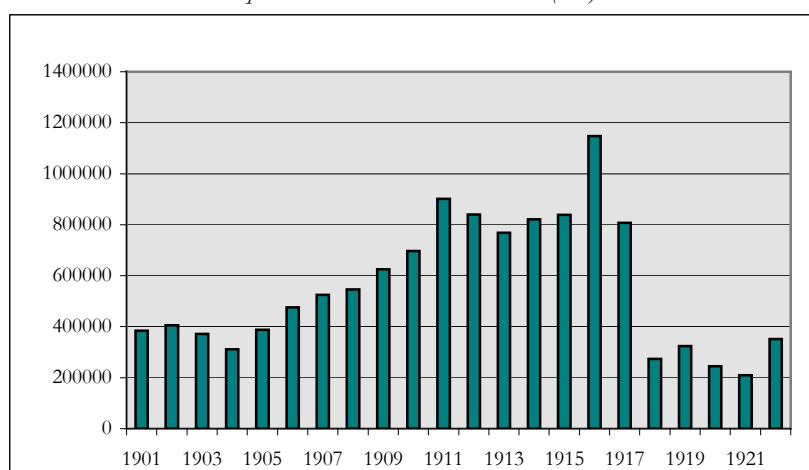
De tal modo, los capitalistas españoles terminaron la guerra con sus bienes

<sup>316</sup> GARCÍA DELGADO, José Luis: *Op. cit.*, p. 549.

<sup>317</sup> A.C.C.I.N. *Actuación de la Cámara durante el año de 1920-1921...*, pp. 31-32 y 41, leg. 32.

patrimoniales inflados astronómicamente, pero carentes de una concepción moderna de la empresa: no todos transformaron sus ganancias en capital, ni invirtieron según las exigencias de la economía española. Al final, la crisis les sorprendió con la credulidad de que nunca iba a acabar la bonanza económica. La excepción a esta ceguera empresarial la simbolizó el capital bilbaíno que financió enérgicamente la siderurgia. En general, hubo muy pocas inversiones, las cuales supusieron una insignificancia con respecto a todo lo que se obtuvo. Estos beneficios se destinaron, en su mayoría, a gastos suntuarios o especulaciones improductivas y a menudo absurdas. Por otra parte, el comercio exterior sufrió cambios al final de la guerra para regresar a la situación de preguerra. De hecho, volvieron los saldos desfavorables de la balanza comercial, que alcanzó su punto máximo en 1923. Tras la guerra aumentaron mucho las importaciones, aunque no las exportaciones, lo que coincidió con un potente alza del precio de los productos que llegaban del exterior: maquinaria, productos químicos, algodón, etc<sup>318</sup>.

GRÁFICO 5.11  
*Exportación a América 1901-1922 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1922....* Elaboración propia.

Sin duda, la pirita de hierro y ferrocobrizas constituyeron las mercancías con más importancia que salieron al continente americano -su destino era Estados Unidos, sobre todo, y Chile a bastante distancia-, y aunque en toda la etapa representaron un porcentaje significativo, destacaron sobre todo los años de preguerra, pues, a medida que la contienda avanzaba, las cifras iban bajando en estos minerales, sobre todo en la pirita ferrocobrizas y la tónica sigue en la posguerra. Los estudios realizados sobre el tema concuerdan en la competencia que llegó a tener la propia producción americana. Del mismo modo, con respecto al cobre en torales, que estaba cobrando un buen ritmo en la preguerra, la contienda lo hizo descender, e incluso desaparecer algunos años por la crisis de la minería y su industria. Además, hay que tener en cuenta que los países que explotaban las minas onubenses se encontraban en guerra -caso de Gran Bretaña, Alemania o Francia- por lo que en los barcos que en su mayoría movían las mercancías minerales ondeaban banderas en conflicto internacional. Por ello, su comercio estuvo limitado en el caso de la zona europea y esto sirvió para que se desviarán producciones a zonas neutrales, que si bien antes ya comerciaban ahora lo hacían en mayor medida; nuevamente con la posguerra, se retomaron las antiguas vías de comercio y cada empresa

<sup>318</sup> TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XX...*, pp. 88 y 89.

propietaria de las minas de la zona onubense volvió a enviar los minerales a su metrópoli respectiva, a la vez que a otros puntos de la geografía.

En lo que concierne al vino, aunque a nivel nacional desde 1899-1913 en general comenzó recuperarse a base de introducirse en el mercado suramericano, no ocurrió lo mismo con la producción de la zona onubense, cuya exportación al mencionado continente no fue nada significativa. Sólo llegaba a Argentina y Cuba y en poca cantidad. Otras mercancías en este comercio fueron el aceite de oliva y las aceitunas, aunque tuvieron como el vino poca o nula consideración. De hecho, eran productos con pobre cosecha en estos años, como informan las *Memorias* de la Cámara, y se aprovechará este apartado para mostrarlo. En 1912 la recolección de la oliva y su aceite no fue muy favorable, pues la sequía contribuyó a un resultado inferior a la media de la cosecha. La producción alcanzó 90.000 arrobas, con un valor de un millón de pesetas. Dos años después las noticias que tenemos tampoco son alentadoras, aunque habían subido algo más, 135.000 arrobas, pero en 1914 volvieron a bajar a sólo 128.000. Otro dato de 1916 sitúa una producción con un valor que alcanzó los dos millones de pesetas y en 1917 la cosecha aumentó con respecto al año anterior. El olivo, cultivado en España desde tiempos remotos, a partir del siglo XIX, experimentó en su superficie de cultivo la mayor expansión -más de un 50% en menos de 100 años, un ritmo superior al incremento demográfico-, debido tanto al incremento progresivo de la población consumidora de este aceite como al aumento del consumo *per capita*. En este sentido, Andalucía representa la región con mayor capacidad de producción y Jaén la provincia con mayor extensión de cultivo, incluso a nivel mundial. Hasta 1920, el aceite de oliva tenía un mercado que lo distinguía de otros aceites y lo prefería por su sabor -se puede hablar de época dorada-. Pero la refinación cambió la situación, pues el aceite puro se desodorizaba y decoloraba, por lo que perdía sus características diferenciadoras y comenzó a parecerse extraordinariamente a los aceites refinados de semilla<sup>319</sup>. A partir de este momento sufrió una merma el importante mercado que abastecía.

Por lo demás, algunas mercancías que interesa mencionar, quizás no por la cantidad que se exporte, pero sí por su constancia a lo largo de todo el ciclo estudiado, son el corcho, los higos y las castañas. Debemos apuntar como nota significativa, que por el Puerto además salía corcho procedente de Extremadura<sup>320</sup>. El corcho es el producto de la suberización del alcornoque y su principal aprovechamiento. Tiene buenas propiedades como aislante del sonido, de la temperatura y de la electricidad, a la vez que es incorruptible y flexible. Su producción mundial se concentra casi por completo en la zona del Mediterráneo, y Portugal ocupa el primer lugar como país productor, contando con buenas cualidades, mientras que los alcornoques de Argelia y Túnez se definen por su mala calidad -de todo el Magreb el corcho marroquí es el mejor-. En cuanto a la producción nacional, Andalucía encarna la región más importante, seguida de Extremadura y Cataluña, donde tradicionalmente radicaba su industria. Para acabar, anotaremos que la exportación resulta fundamental en este sector y su salida asciende a las tres cuartas partes de la producción. Justamente, el máximo se consigue en el período de 1926 a 1930, con un promedio anual de 112.000 toneladas, unos 145 millones de pesetas; ya con la crisis de 1929 todo se viene a pique, por su gran repercusión desfavorable en la exportación<sup>321</sup>.

<sup>319</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 164 y ss.

<sup>320</sup> A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1913...*, p. 38, leg. 32.

<sup>321</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 38-40.

Con respecto a los frutos secos, como se conocen habitualmente, grupo del que forman parte la castaña y los higos secos -concretamente, este último fruto desecado-, a la vez que la almendra, la avellana y la nuez tienen como característica en común el que, generalmente, su zona más apropiada de cultivo es la de clima templado y seco, por lo que su producción alcanza un enorme desarrollo en el litoral mediterráneo. En concreto, el castaño necesita unos cuidados mínimos, sólo combatirle sus plagas -la más destacada el *mal de tinta*-, que acaban con castaños de regiones enteras de España. Las castañas se consumen tanto en fresco como desecadas<sup>322</sup>.

Para finalizar estas líneas, subrayaremos que el Puerto de Huelva, de inmejorable localización estratégica, desde sus inicios hasta 1960 ha tenido un claro predominio de la exportación sobre la importación, propio de una economía minera semicolonial. Por supuesto, la guerra influyó de manera manifiesta en esta etapa, aunque se superó perfectamente; uno de los problemas que trajo el conflicto radicó en la escasez de buques para comerciar y en el aumento de los precios del carbón, base del movimiento ferroviario, marítimo y fabril, por lo que se temió la interrupción total del tráfico y de la producción industrial en determinadas ocasiones. En general en la fase, el tráfico de mayor volumen se llevó a cabo con Europa y consistió sobre todo en minerales, sobresaliendo la pirita, primero la de hierro y después la ferrocobriz.

A modo de balance de todo el movimiento de este importante mineral, hay que afirmar que en los años ochenta, tanto piritas como azufre puro sufrieron una fuerte crisis con la inyección y comercialización del sistema Solvay, que prescindía del azufre para la elaboración de la sosa, y en 1884, la necesidad de reducir coste por los fabricantes de sosa británicos dueños de *Tharsis*, llevó a romper el pacto que esta compañía tenía de no agresión con *Rio Tinto*, produciendo la caída de precios y beneficio que, junto a la crisis del cobre, desembocó en los lamentables sucesos de 1888. No obstante, la guerra del azufre no afectó a la pirita de Huelva que siguió vendiéndose en América y Europa, creciendo los clientes con las industrias papeleras de Escandinavia. Exactamente, los años 1906 a 1912 se presentaron excelentes para las piritas -sólo las de Riotinto acapararon el 70% de las ventas en Estados Unidos-. Su alto contenido en azufre, su bajo coste de producción, la carestía del azufre importado desde Italia por el control de la producción y las dificultades para la obtención del azufre local, unido a la escasez y carestía de la mano de obra americana, el abaratamiento de los transportes... conformaron algunos de los argumentos de peso que sostenían a la pirita en el mercado americano en detrimento del azufre puro de la zona y del procedente de Italia o Japón. Desde 1873 hasta principios del siglo XX se produjo una paulatina sustitución de Inglaterra como principal mercado por otras potencias, primero por Alemania, a donde en 1877 ya se exportaban grandes cantidades de material piritoso, y Estados Unidos después, que se convirtió en la primera nación consumidora de piritas de Riotinto entre 1905 y 1913, tras la liberalización de su alto arancel en 1894. Por una parte, se aprovecharon los problemas técnicos del yacimiento de Luisiana que impedían su rentable explotación y, por otra, de que las piritas estadounidenses tenían bastante menos azufre que las españolas. De hecho, en 1905, el 80% del ácido sulfúrico que se consumía en Estados Unidos se fabricaba a partir de piritas españolas<sup>323</sup>.

<sup>322</sup> *Ibidem*, pp. 201-202.

<sup>323</sup> HARVEY, Charles E.: *Op. cit.* A pesar de todo, el mineral que sale para Europa no tiene ni punto de comparación con el que se exporta a Estados Unidos, según las estadísticas del Puerto de

En cualquier caso, si bien la explotación de las minas de la Sierra de Huelva trajo consigo una nivelación de la balanza de pagos y una estimulación de la renta y la demanda interior, desarrollando las infraestructuras portuarias y de comunicaciones en general no produjo una correlativa capitalización de los recursos, como se dio en la minería cantábrica. En palabras de Gozávez<sup>324</sup>, “el sector industrial resultó beneficiado sólo en parte, puesto que las fases de elaboración y producción de los acabados metalúrgicos, con el consecuente valor añadido, se realizaron en otros países, sobre todo en Gran Bretaña”. Del análisis de una encuesta realizada por la Cámara de Comercio y la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Huelva sobre la reforma arancelaria se deducen los efectos económicos de las inversiones mencionadas. La renta de la tierra aumentó y también lo hizo la población, un 22% en la provincia y un 37% en la capital. A su vez, los salarios crecieron un 50% en la década de 1880, tanto en la minería como en la industria, pero asimismo escaseaba, casi totalmente, las industrias de consumo y de productos de la minería.

Por otra parte, estaban los problemas de la industria pesquera; concretamente, para la comercialización de sus productos se señalaban como *handicaps* las tarifas, trenes, horarios, inexistencia de vagones frigoríficos y, en general, la ausencia de una buena red de transportes. También otro sector a destacar lo constituyó el del vino, que comenzó a tener algún peso en los años justamente anteriores a la contienda; aunque con el inicio de la guerra, las cifras comenzaron a bajar, y a pesar de que hubo una recuperación, también hay que hablar de estado de crisis, pues la exportación fue casi nula.

La ruptura de la estabilidad existente antes de 1914 debe ser atribuida a dos desequilibrios sobre todo: primero, el contraste de crecimiento entre Estados Unidos y Europa, sobre todo Gran Bretaña; y segundo, la disparidad de la demanda y oferta de productos alimenticios y materias primas, productos básicos de la exportación de las economías no industrializadas. Y la agudización de esos dos desajustes aludidos marcó los años posteriores a la Primera Guerra Mundial y la Depresión de 1929. Si antes de 1914 la propensión del comercio mundial se movía a favor de Estados Unidos, distanciando gradualmente las economías europeas y americana, la contienda sólo consolidó esta tendencia, reduciendo el peso de Europa en la economía mundial. Estados Unidos se convirtió en el único país capaz de hacer frente a las necesidades económicas y financieras para la recuperación tras la guerra, mientras que ningún país europeo volvió a alcanzar la posición que tenía antes de 1914. A esta consolidación americana contribuyeron, del mismo modo, los endeudamientos que se generaron entre 1914 y 1918 entre los diferentes países del bloque aliado y los movimientos de capital en la década posterior<sup>325</sup>.

En definitiva, lo que sí debe quedar claro es el importante papel que juega Huelva en el comercio a nivel mundial con la explotación minera, como fruto de la enorme demanda que ejercen de estas materias primas los países más industrializados. En todo el período estudiado, desde los inicios del siglo XX hasta el comienzo de la Dictadura, la exportación sobresale de la importación y en todo tipo de navegación; pero, sin duda, la estrella es la

---

Huelva.

<sup>324</sup> GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: “El panorama historiográfico de la Huelva del siglo XIX”. En VV.AA.: Historia e historiadores sobre Huelva (siglos XVI-XIX). Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 1997, p. 266.

<sup>325</sup> PALAFOX, Jordi (coord.): *Op. cit.*, pp. 261 y ss.



exportación a Europa. En estos años destacó la Primera Guerra Mundial, que dio al traste con las enormes cifras que estaba consiguiendo el tráfico y, a diferencia de lo que ocurre en otros puertos, el movimiento mercantil no se vio beneficiado de la economía bélica en el Puerto de Huelva, sino que al ser un tráfico dependiente de los países que, precisamente se hallaban en guerra, el bloqueo impuesto lo hizo entrar en una aguda crisis de la que saldrá ya en la etapa siguiente.

### III. LA CONSOLIDACIÓN DE LOS OFICIOS

A través de la investigación de los oficios del Puerto en esta época se conocerá su vertiente laboral, la evolución de sus trabajadores. Realmente, no hay mayor servicio de una institución a una ciudad que la de crear una gran cantidad de puestos de trabajo, que presuponen una estabilidad económica y social en Huelva, y ayuda al desarrollo en su más amplia expresión. Este epígrafe constituye una continuación del iniciado en el capítulo anterior referido al personal. Se abordará el avance seguido por los trabajadores del Puerto en los primeros años del siglo XX y de la que, por supuesto, se han localizado datos en el Archivo de la institución. Concretamente, analizaremos las nuevas plazas, los nombramientos y, también, las licencias que sean relevantes, a la vez que reflejaremos la actitud de la institución con sus obreros, administrativos y técnicos –bastante positiva desde sus primeros años, aunque aún no estuviera obligada por la normativa en vigor–; las subidas de sueldos, los reajustes de plantilla, las gratificaciones, el servicio sanitario, los accidentes, las indemnizaciones, etc. son otros temas que también reseñamos. Todo como un referente añadido para conocer lo más a fondo posible la gestión del Puerto de Huelva en todos los apartados en los que tiene competencias. Como telón de fondo, la legislación obrera que va progresando y, sin duda, su aplicación haría más llevadera la situación de los trabajadores del momento.

Desde luego, la profusión de datos en estos años, relativos al personal, dificulta el que nos detengamos tan prolijamente como en el capítulo anterior, y más bien haya que poner significativos ejemplos que clarifiquen los asuntos que tratan. Los distintos avances y acontecimientos son narrados por bloques temáticos porque cada vez el mundo laboral se hace más complejo; además, la etapa que afrontamos en esta ocasión es mucho más amplia, veintidós años.

Así, abordaremos el primer bloque comenzando con una introducción legislativa en la que queremos dejar constancia de que, sin duda, las primeras fases de la nueva ordenación legislativa coinciden con la promulgación de las leyes de accidentes de trabajo y de mujeres y menores en 1900 y de descanso dominical de 1904<sup>326</sup>. A partir de este último año se produjo un espectacular adelanto normativo durante toda la primera década del siglo XX: quinientas treinta y una disposiciones de carácter social y laboral, que se multiplicaron en los años sucesivos. Por su parte, la actitud de la burguesía española ante la cuestión social y, por tanto, ante la legislación que la ampara, difiere bastante según el círculo que se investigue. Va desde el inmovilismo más moderado hasta la actitud más liberal, muy influida por la filosofía krausista. Esta última línea se vio frenada por los

---

<sup>326</sup> Conocemos que en Huelva, a finales de 1905, comenzó a cumplirse la ley del descanso dominical, reflejada en el cierre de panaderías, tiendas de comestibles, confiterías, puestos de refrescos, tabernas, etc., permaneciendo abiertas únicamente las casas de comidas, los cafés y las cervecerías. FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José: *Op. cit.*, p. 83

sectores más conservadores del capitalismo español, que sistemáticamente se oponían a las reformas propugnadas.

Para Palomeque y Álvarez de la Rosa<sup>327</sup>, la legislación obrera consiste en un ordenamiento “conquistado” por la clase trabajadora a la capitalista, ya que aquélla lo ha obtenido, progresivamente, a través de presiones y exigencias, con una gran resistencia patronal constante en toda la trayectoria histórica. Todo ello demostrado ampliamente por las *Memorias anuales* de la Inspección del trabajo, publicadas por el Instituto de Reformas Sociales desde 1906. La dificultad con que el trabajador se encontraba para la consecución de sus objetivos se explica por “la falta de recursos presupuestarios, la insensible actitud de las autoridades locales y la propia desconfianza de los trabajadores destinatarios de las medidas normativas”. Pero, a pesar de que desde que se inició el siglo XX se produjo una enorme profusión de legislación protectora de los trabajadores, no se puede hablar de que ello llevara aparejado una consolidación de un Derecho laboral, sino que hubo que esperar a los años veinte, justamente a la Dictadura de Primo de Rivera.

Por otra parte, el Estado, con su intervención, consiguió que hubiera una reducción de las horas de trabajo, aunque con grandes resistencias, que se vencieron cuando el incremento del rendimiento se hizo palpable a consecuencia del desarrollo tecnológico, la presión sindical luchando por la jornada de 8 horas y el cansancio del trabajador en las últimas horas por la gran cantidad de tiempo que debía pasar en su puesto de trabajo. Se tienen noticias en España de la consecución de 8 horas diaria de trabajo en 1902 para los obreros al servicio del Estado y en 10, en general, en 1910, comprimidas a ocho por Decreto de 3 de abril de 1919<sup>328</sup>. En este sentido, cabe destacar que ante la solicitud de la Cámara de un aumento de horas de trabajo en el muelle de hierro, tanto para la carga de minerales como para mercancías generales por el tráfico creciente, la Junta no lo consideró. Alegó una serie de razones: ausencia de personal para ampliar los turnos, gran incremento de los gastos de explotación, y por último, acorde con la ley que acabamos de analizar, imposibilidad de aumentar de un modo excesivo la jornada obligatoria, “[...] pues la tendencia actual es a reducir el horario”<sup>329</sup>. A la vista de los datos, se deduce la disposición de la entidad portuaria ante la mejora de las condiciones del obrero.

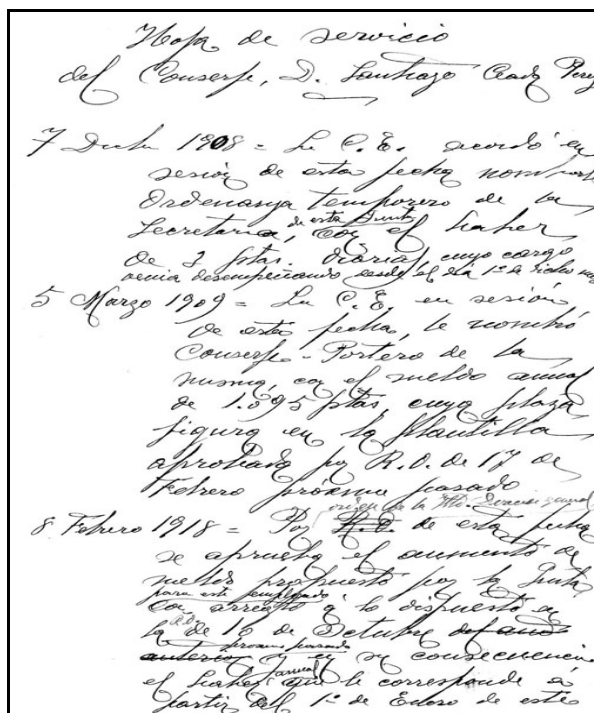
Hasta 1908 no hubo en España jueces de trabajo ni, por consiguiente, procesos de esta naturaleza. La jurisdicción civil era la que conocía sobre las pretensiones basadas en las normas primigenias de Derecho de Trabajo. La Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900 hizo que recayeran en los jueces de primera instancia los conflictos que surgieran en su aplicación “con arreglo a los procedimientos establecidos para los juicios verbales y con los recursos que determinan en la LEC [Ley de Enjuiciamiento Civil]”, pero de una manera provisional, mientras se dictaban las disposiciones relativas a los jurados o tribunales que resolvieran con respecto a los conflictos que resultaran de interés para esta ley. Estos se crearon por Ley de 19 de mayo de 1908, con el nombre de tribunales industriales y, posteriormente, se modificaron por la Ley de 22 de julio de 1912. Estaban formados por un presidente de la carrera judicial y un jurado de cuatro miembros, dos elegidos por asociaciones patronales y los otros dos por asociaciones

<sup>327</sup> PALOMEQUE LÓPEZ, Manuel Carlos y ÁLVAREZ DE LA ROSA, Manuel: *Op. cit.*, pp. 89-90.

<sup>328</sup> ALONSO OLEA, Manuel: *Op. cit.*, pp. 181-182.

<sup>329</sup> A.C.C.I.N. *Memoria presentada por la Junta Directiva a la Asamblea general en 27 de enero de 1907...*, p. 28, leg. 31.

obreras. Se preveía también el funcionamiento sin jurado. El tribunal conocería sobre incumplimiento o rescisión de contratos de arrendamiento de servicios, trabajo, aprendizaje y embargo y sobre accidentes de trabajo e inobservancia de las disposiciones de carácter social que afectasen al demandante y no tuvieran señalado un procedimiento especial gubernativo o judicial. El tribunal emitía un veredicto, basándose en los hechos y el juez presidente sentenciaba. Existía la posibilidad de recurrir, en revisión, ante la sala de lo civil de las Audiencias territoriales, o bien en casación, ante el Tribunal Supremo<sup>330</sup>.



**Fotografía 5.14.- Hoja de servicio de Santiago Ceada Pérez, 1908-1918 (A.P.H. Expedientes Personales, leg. 1597).**

Con respecto al personal del Puerto de Huelva, concretamente el año 1901 comenzó con una serie de noticias que pueden ser de interés. Volvemos a conocer sobre licencias, una la del secretario, 20 días por problemas de salud, y otra la del segundo maquinista de la draga *Huelva*, Diego Reyes, para examinarse y adquirir el título legal correspondiente al destino que desempeñaba, aunque ésta con la mitad del sueldo. Abundando en esta temática, las fuentes consultadas constatan que no son exclusivas para altos cargo, pues a Miguel Vázquez Quintero, guarda de almacén, en 1908 se le concedieron 15 días de permiso por problemas de salud, no se conoce si con sueldo o sin él, pero, en el mismo año, en el caso de Juan Gil de la Corte, maquinista de grúas, se le abonó medio jornal mientras durara su enfermedad. También el año anterior, Rafael Pérez Gil, operario en los trabajos del Puerto, solicitó que se le abonara el sueldo de los días que no pudo acudir al trabajo por un accidente laboral y se accedió<sup>331</sup>. La verdad es que la petición de licencias no es algo normal y, en los casos que se concede, la mayoría suele ser por asuntos de enfermedad.

<sup>330</sup> ALONSO OLEA, Manuel: *Op. cit.*, p. 610.

<sup>331</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 27-4, 28-8 y 5-11-1901, libro 24.

A veces, cuando un trabajador, a causa de una afección, no se adaptaba bien a un puesto tenía que abandonar la empresa. Así, a Pedro López, afectado de una grave enfermedad e ingresado en un establecimiento benéfico por unos meses, se le prorrogó la licencia por enfermedad, pero sin derecho a percibo de sueldo alguno a partir de octubre de 1922. Distinto ocurría cuando la enfermedad o el impedimento era fruto de un accidente, pues se solía buscar una ocupación más acorde con la situación del obrero. Un modelo lo representa Enrique Gómez Ortiz, que no halló aceptable el destino que se le propuso tras un accidente, justamente de guarda, por lo que prefirió la compensación correspondiente de 1.050 pesetas. Pero en el caso concreto de Juan María Barroso Vega, se indemnizó al ser despedido directamente por la incapacidad con la que resultó en el trabajo<sup>332</sup>. Como es lógico, todavía la legislación tenía mucho que avanzar, incluso en referencia a los accidentes por motivos laborales, aunque ya, por los casos referidos, se observa un evidente progreso.

Por su parte, el tema de los accidentes fue cobrando paulatinamente mayor interés e importancia en la Junta, como se desprende del acuerdo al que se llegó desde el Consejo para que el médico nombrado para los servicios de la Junta, Pedro Seras<sup>333</sup>, informara, desde abril de 1901, de los operarios que sufrieran percances, dos veces por semana<sup>334</sup>. También Montenegro dictó una serie de medidas para la organización del servicio de accidentes y los requisitos necesarios que debían cumplir, tanto el médico como los empleados. De hecho, la falta de reglamentación y organización, en general, provocó algunos incidentes que parecen no estar claros. Un ejemplo fue el del operario Juan Rodríguez Escobar, que demandó a la Junta y ésta tuvo que pagar por accidente la mitad del jornal diario hasta que estuviera en condiciones de trabajar, los gastos de asistencia médica y farmacéutica y una indemnización de 18 meses de salario. A raíz del suceso, la Junta acordó no admitir a ningún operario en lo sucesivo sin reconocimiento médico, certificándose “el resultado de las indagaciones facultativas”<sup>335</sup>. En esta misma línea de controles médicos, por Real Decreto de 5 de febrero de 1901 se aprobó una “planta de personal de puertos y lazaretos: inspecciones sanitarias de distrito, estaciones y lazaretos”, dotada en Huelva con 10.250 pesetas y con 1 director médico, 3 médicos suplentes, 1 secretario administrativo interventor, 1 intérprete, 1 celador escribiente, 1 maquinista y 2 celadores mariner<sup>336</sup>. Otra consecución en derechos laborales consistió en recibir diferencias de sueldo por ejecutar una labor de categoría superior a la que en verdad tenía el trabajador; y es la que describe la documentación del Puerto de Huelva en este mismo año referida al auxiliar de Recaudación, Carlos Vázquez García, que desempeñó interinamente un cargo de mayor nivel al suyo<sup>337</sup>.

<sup>332</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-7-1921, libro 41.

<sup>333</sup> Médico catalán que llegó a Huelva con una plaza en la Beneficencia Municipal e ingresó en la *Compañía de Río Tinto* en 1890 como segundo oficial médico en Huelva. SALDAÑAS MANZANAS, Juan: *Op. cit.*, p. 53. En 1874 se nos sitúa como director del Hospital Provincial. GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *Medicina...*, p. 94.

<sup>334</sup> Cobraba 2,50 pesetas por cada empleado reconocido. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-12-1902, libro 24.

<sup>335</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-8 y 18-9-1902, libro 25.

<sup>336</sup> *Gaceta de Madrid*, 6-2-1901. En relación con este asunto, hemos recogido un dato de agosto de 1921 en que Aurelio Ferrán tomó posesión como médico de la Estación Sanitaria del Puerto.

<sup>337</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-11-1907, 22-1, 25-5 y 8-6-1908, libro 30.

Sin duda, otro hito en el mundo laboral, al menos a nivel teórico, lo simboliza el Real Decreto de 23 de abril de 1903<sup>338</sup>. En la exposición de motivos recoge que la legislación social española, desde la promulgación de la Ley de 31 de enero de 1900, para procurar la posible reparación económica de los accidentes de trabajo, con referencia solamente a obreros asegurados, había permitido dedicar más de 2 millones de pesetas a indemnizar. Igualmente, detalla que las competencias reconocidas a la Comisión de Reformas Sociales en sus funciones puramente consultivas, las pasaría a desarrollar el nuevo Instituto de Reformas Sociales, establecido en el Ministerio de la Gobernación y encargado de preparar la legislación del Trabajo en su más amplio sentido, así como de cuidar su ejecución, organizando los servicios necesarios en beneficio de la mejora o bienestar de las clases obreras.

Todo se normalizó progresivamente en la relación laboral, aunque con lentitud, y por Real Decreto de 8 de julio del mismo año<sup>339</sup> se aprobó el Reglamento de incapacidades para el trabajo, dictado en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1º del artículo 24º del Reglamento de 28 de julio de 1900 para la ejecución de la Ley de Accidentes del Trabajo. Lógicamente, el reconocimiento de la incapacidad laboral conforma otro apartado que habla de la evolución de los derechos de los obreros, tanto parcial como permanente, y modelos de aplicación de estas nuevas normativas en el Puerto de Huelva son los casos del cargador del muelle de hierro, Diego Larios González, al que por la Ley de Accidentes de 30 de enero de 1900 se le pagó 1.200 pesetas en 1907 y del obrero Cecilio del Pozo que también se le declaró incapacitado parcial un año después, según la Real Orden mencionada de 1903<sup>340</sup>. Existían los casos de incapacidad parcial e incapacidad absoluta y los obreros tenían derecho a una indemnización, en la forma y cuantía recogida en la legislación

En esta misma línea, por Real Decreto de 15 de agosto de 1903<sup>341</sup>, se promulgó el Reglamento del Instituto de Reformas Sociales. En el capítulo primero se habla de sus competencias: “preparar la legislación del trabajo en su más amplio sentido; y para este fin, además de responder a las consultas de los Ministerios con que se halla inmediatamente relacionado, y a todas las demandas atendibles, tendrá libertad de iniciativa, si bien sometiendo siempre sus propuestas a la aprobación del Gobierno”. A su vez, podía organizar los servicios de inspección y estadística, ofrecer su asesoría, intervenir directa o indirectamente como mediador en los conflictos que surgieran y, finalmente, actuar como Cuerpo Consultivo de los Ministerios de la Gobernación, Gracia y Justicia y Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, y como Centro especial de la Administración activa.

Pues bien, con el fin de la primera década del siglo, las exigencias laborales eran cada vez mayores por parte de los empleados obreros de las distintas unidades, que solicitaron que se mejorara el servicio sanitario para que cesaran los accidentes, con la instalación de un local-botiquín dentro del espacio portuario, que estuviera asistido por personal permanente durante las horas de trabajo, así como la organización de un departamento especial sanitario para los casos de enfermedad del personal y sus familias, con derecho a

---

<sup>338</sup> *Gaceta de Madrid*, 30-4-1903

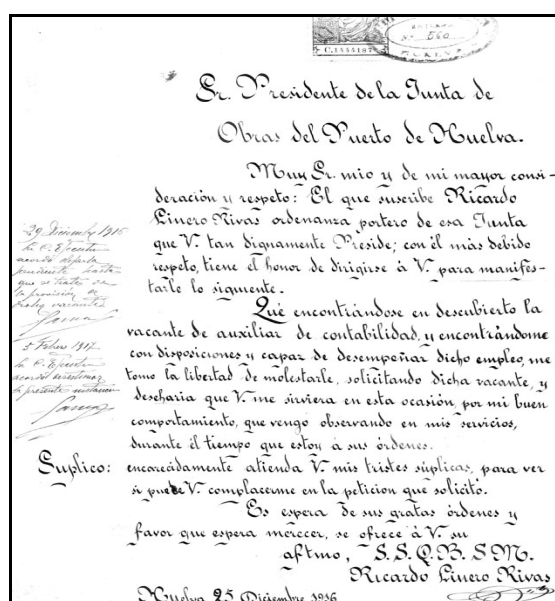
<sup>339</sup> *Gaceta de Madrid*, 10-7-1903

<sup>340</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-1-1907 y 28-3-1908, libros 29-30.

<sup>341</sup> *Gaceta de Madrid*, 18-8-1903.



asistencia facultativa y farmacia -todo ello pagando no más de una peseta por trabajador-. En noviembre de 1910 un nuevo practicante, Antonio Bartolesi, comunicó que tenía dispuesta dos habitaciones para atender a los obreros accidentados, concretamente en la calle de las Monjas, núm. 15. La Junta lo subvencionó con 45 pesetas al mes, pero con la condición de que acercara más al Puerto el local. La prueba de que la institución portuaria tenía una enorme inquietud sobre el asunto y que tomó las medidas oportunas se refleja en que en mayo de 1911 el pleno del Consejo decidiese nombrar nuevo personal en el servicio sanitario para intentar acabar con las deficiencias existentes, sobre las que había repetidos reclamos<sup>342</sup>. En este sentido, la Junta se quejaba ese mismo año de que el obrero Anselmo Navarro no fue asistido por el médico hasta 48 horas después del accidente que lo lesionó<sup>343</sup>.



**Fotografía 5.15.- Solicitud de plaza de Auxiliar de Contabilidad de Ricardo Linero Rivas, 25-12-1906 (A.P.H. Expedientes Personales, leg. 1609).**

En cuanto a la creación de plazas y nombramientos, desde primeros de siglo existen noticias al respecto, y así, en 1901 se solicita al director que estudie y proponga al Consejo un proyecto para la gestación de un cuerpo especial de guardas jurados<sup>344</sup>, mientras que al año siguiente se creó un puesto de archivero con un jornal de 1.250 pesetas anuales y se nombró a Manuel Losada; posteriormente cesó, y su lugar lo ocupó Rafael Vázquez Vizcaíno, que también se destituyó, pero por real orden repuesto en su cargo<sup>345</sup>. A su vez, destacó, especialmente, la toma de posesión de Montenegro como director del Puerto el

<sup>342</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 26-10-1910, libro 32.

<sup>343</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-9-1911, libro 34.

<sup>344</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-10-1901, libro 24.

<sup>345</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-1 y 16-4-1902 y 1-2-1904, libros 25 y 27.

26 de marzo de 1902, nombrado por Real Orden de 4 de marzo del mismo año. Por otra parte, el desarrollo legislativo en todos los aspectos del mundo laboral y administrativo, en general, hizo que el Puerto acordara en agosto de 1902 consultar con un letrado, al que se le abonaría su asesoramiento cada vez que se necesitara. Asimismo, y es de gran interés por el tiempo que estuvo en su cargo, su importancia y responsabilidad, igual que ocurrió con el director, el nombramiento, también por real orden, del secretario Guillermo García y García.

En esta línea de designaciones de personal, son bastante ilustrativas de la composición del personal las plantillas presentadas a final de algunos años para la aprobación por la Superioridad; claros ejemplos son las de 1905 y 1906 del personal administrativo y del personal facultativo afectos al servicio central de la Dirección facultativa, oficina, almacén y talleres, respectivamente<sup>346</sup>. Del mismo modo, avanzando en la línea legislativa en estos asuntos de nombramientos, por Real Orden de 16 de diciembre de 1908<sup>347</sup> se declaran incompatibles los cargos de ingeniero jefe de Obras públicas de una provincia e ingeniero director de obras dependiente de una Junta de Puertos. Poco después, la Ley orgánica de Juntas de Obras de Puertos de 7 de julio de 1911, artículo 7º, precisa, en tema de personal, que las Juntas que con sus ingresos, sin contar las subvenciones, no puedan costear un personal administrativo especial, podrán encomendar las funciones de secretario contador y depositario pagador al personal afecto a la Dirección facultativa. El nombramiento de depositario pagador recaería en un ayudante o sobrestante de Obras Públicas, que estaba exento de prestar fianza<sup>348</sup>.

De todo se deduce la completa organización que caracterizaba a las instalaciones del Puerto. Buena prueba de ello era la inquietud que mostraba el Consejo ante la existencia en el Puerto de tres muelle de mareas abiertos al servicio público y otro en construcción, alguno con tráfico activo, como el del Dique, sin dotación de un personal especializado, precisamente un jefe de los muelles de mareas, por lo que se creó de inmediato, pasándose a la aprobación de la Superioridad<sup>349</sup>. Especialmente, sobresalían las actividades que tenían un movimiento extraordinario, como ocurría con el servicio general de explotación del muelle Norte, movimiento, material y tracción. Estaba dividido en áreas, atendidas por especialistas en determinadas tareas -casos en los que no se escatimaba en la plantilla- y, concretamente, se desempeñaba por el siguiente personal<sup>350</sup>:

- Servicio de Explotación: 1 jefe de Explotación, 1 subjefe, 1 factor de primera, 2 guardabarreras, 1 guardaguías, 6 guardas, 1 auxiliar y 1 ordenanza.

<sup>346</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-11-1904 y 3-12-1906, libros 27 y 29. Concretamente, a través de un *Informe dirigido al Director General de Obras Públicas por parte de la Delegación especial del Ministerio de Fomento* conocemos el número de funcionarios de la Junta, sus nombres y la fecha de designación, a la vez que los servicios administrativos y facultativos a los que estaban adscritos, exactamente en el año 1906. A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Informe dirigido...*, 14-5-1906, leg. 8968.

<sup>347</sup> *Gaceta de Madrid*, 26-12-1908

<sup>348</sup> *Gaceta de Madrid*, 8-7-1911.

<sup>349</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-2-1920, libro 40.

<sup>350</sup> Evidentemente, el muelle Norte tenía una plantilla bastante mayor a la del muelle Sur, lo que manifiesta que la envergadura del primer muelle era muy superior, a la vez que el movimiento de mercancías y las necesidades de profesionales.

- Servicio de Movimiento: 1 factor, 1 auxiliar, 2 capataces de maniobras, 2 conductores de trenes, 6 guardaguas, 15 cargadores fijos, 24 cargadores suplementarios y 17 cargadores eventuales.
- Grúas eléctricas: 1 maquinista de primera, 8 maquinistas de segunda, 4 maquinistas de tercera para las grúas de los Depósitos, 1 ayudante y 6 limpiadores.
- Locomotoras: 3 maquinistas de primera, 3 maquinistas de segunda, 7 fogoneros habilitados, 2 encendedores y 1 auxiliar de encendedores.

De hecho, en este intento cada vez más racionalizador y normalizador de todas las competencias del mundo laboral se dictó una normativa importante para la dotación de vacantes, que dejó claro el valor que el Estado daba a la rigurosidad en los concursos y a la antigüedad del trabajador en la empresa. Justamente, por Real Orden de 29 de noviembre de 1921, en los procesos para cubrir la plaza de secretario contador se daba preferencia, en igualdad de condiciones, al empleado de la Junta que concursase oportunamente. Todas las demás vacantes dentro del personal administrativo de la Junta serían provistas, por riguroso turno de antigüedad, por los empleados de la categoría inferior de la Corporación, dando preferencia en lo posible a los de la propia oficina y corriéndose la escala. En definitiva, el empleado nuevo ingresaría siempre al servicio de la Junta en la categoría más inferior<sup>351</sup>. Poco después, por Real Orden de 12 de diciembre de 1924 hubo una nueva regulación en relación a la figura del secretario -sobre la que la misma profusión legislativa evidencia su importancia en la administración portuaria-. Se intentó aunar criterios con respecto a los sueldos de estos funcionarios y que estuvieran en relación con la consideración de los servicios que desarrollaban. Para ello, se marcaron unos límites de los que no se podían las Juntas exceder, teniendo en cuenta sus ingresos anuales en concepto de arbitrios -el sueldo máximo osciló entre 5.000 y 15.000 pesetas, una gran diferencia según la categoría de los puertos-.

Por otra parte, del interés de la Junta de cumplir y hacer cumplir la legislación son buena muestra las exigencias a las que se sometió al concesionario Manuel de Guzmán y Lasarte para el establecimiento y uso de un muelle embarcadero de madera en la margen izquierda del río Odiel, destinado a embarque y desembarque de los productos de la fábrica de harina de su propiedad situada en el Molino de la Vega. El Puerto le obligó a cumplir el Real Decreto de 20 de junio de 1902 de Reformas Sociales, por lo que el concesionario, en lo referente a la ejecución de las obras, tuvo que establecer un contrato con los obreros que ocupó, estipulando su duración, los requisitos para su denuncia o suspensión, el número de horas de trabajo y el precio del jornal. Todas las cuestiones que surgieran por incumplimiento de este contrato se debían someter a la Comisión Local de Reformas sociales, que funcionaba como árbitro, presidida por la Autoridad local gubernativa<sup>352</sup>.

Entrando en la temática de aumentos de sueldo y gratificaciones, se inicia con el año 1903, cuando se elevó el salario del practicante en 250 pesetas al año. En 1907 vuelve a solicitarlo, tanto el practicante como el médico de la Corporación portuaria, Melitón de la Torre y Pedro Seras, respectivamente, y se les concedió 250 pesetas a cada uno. Otros casos localizados refieren el aumento de sueldo a varios miembros del personal administrativo<sup>353</sup>. En esta misma línea, en que las condiciones del obrero se hacen

<sup>351</sup> *Gaceta de Madrid*, 18-2-1921.

<sup>352</sup> *Gaceta de Madrid*, 10-10-1905.

<sup>353</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 6-12-1909, libro

gradualmente menos difíciles, se conoce que el presidente de la Asociación de Obreros solicitó la concesión de nuevas mejoras para éstos con urgencia, por lo que se dio cuenta a la Junta para que adoptara una resolución<sup>354</sup>. Por real orden se aprobó el presupuesto reformado remitido por la dirección para 1920-1921, con motivo del aumento de jornales concedido a todos los obreros -el importe adicional del personal obrero de la Dirección facultativa ascendió a 3.197,78 pesetas, el de Conservación de obras a 89.919,86 y el de Explotación de muelles a 135.441,07-<sup>355</sup>. Con el paso de los años, sin duda, las circunstancias económicas del obrero y los trabajadores en general se vieron favorecidas visiblemente. Y no se puede olvidar que, en el caso del Puerto de Huelva, influyó además de la legislación a favor de los trabajadores, el que el negocio portuario creciera con gran empuje, pues con los años la institución se había estabilizado y los resultados del comercio mostraban una balanza muy positiva. No obstante, la guerra y la posguerra afectaron a la entidad portuaria onubense, igual que al resto de los puertos españoles. El tráfico se vio mermado por la contienda y los puertos acusaron las consecuencias. Se trataba de unos años de estancamiento en la evolución ascendente que, como veremos, al final se logró remontar.

Al hilo de lo argumentado, el 18 de agosto de 1914 hubo una reunión extraordinaria, pues, a consecuencia de la guerra, la crisis en la institución era acuciante, como se derivan de estas palabras: “[...] no contar la Junta con más existencia metálica que un pequeño remanente sobradamente comprometido en adquisiciones y obligaciones anteriores y que, con tal fin ha reducido el trabajo de las obras nuevas casi exclusivamente a los dragados y respecto a la explotación ha establecido como medida general que se supriman los obreros fijos y que sólo trabajen cada día los que se necesiten [...]”. Hubo muchas plazas que se extinguieron y un gran número de trabajadores fue despedido; en otros casos, determinados servicios tuvieron que estar cubiertos con un mínimo de personal y algunos obreros pasaron a realizar otras labores más necesarias, ajenas a las que ejercían según su categoría. La situación en ciertos momentos llegó a ser angustiosa. Concretamente, en septiembre de 1914 se reconocía que había mucho personal que no tenía trabajo y no era rentable pagarle, dada las carencias existentes, pues si permanecían las mismas condiciones la Junta se tendría que declarar insolvente. De hecho, se llegó a proponer la reorganización del Servicio de Explotación y de todos los empleados de la plantilla, incluso el proporcionar trabajo en la construcción del terraplén sur al personal fijo de los muelles el día que no estuvieran ocupados -hasta tal punto llegaba la ausencia de tráfico-. Poco después se hablaba de una bajada de ingresos, del 60% y hasta del 75%. Por ello, se propuso suspender todas las obras nuevas y servicios no indispensables, mantener sólo los gastos que las necesidades del tráfico y las obras apremiantes requirieran, a la vez que los servicios imprescindibles de explotación de los muelles, vigilancia, conservación y dragados de la barra. También la documentación de la etapa recoge que “el despido del personal sobrante se iniciará inmediatamente, graduándolo parcialmente, comenzando por el personal extraño a estas obras, admitido en último término”. Se pretendía que la medida fuera lo menos traumática posible<sup>356</sup>, pero ya a principios de 1917 la situación era

---

31.

<sup>354</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-4-1920, libro 63.

<sup>355</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-6-1920, libro 63.

<sup>356</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-9 y 16-10-1914, libro 58.

insostenible, como se ha precisado con anterioridad, y definitivamente se recortaron los puestos de trabajo.

Ahora bien, una normativa interesante al hilo de la crisis económica producida por la Primera Guerra Mundial, con el claro objetivo de regular los sueldos de los empleados, fue la Real Orden de 10 de octubre de 1917<sup>357</sup>, muy adelantada a su época. Supuso una protección a los trabajadores, sobre todos a los más desfavorecidos, al marcar un sueldo mínimo y el derecho de ascenso. Las plantillas, a veces, no obedecían a ningún criterio determinado, sino que se habían formado en el transcurso del tiempo por aumentos de sueldo y creación de plazas sin mucha relación con las verdaderas necesidades de los servicios, los cuales en algunos casos estaban desatendidos mientras en otros había un exceso de personal. Otra normativa destacada en aras de la mejora del salario se considera la Real Orden de 27 de diciembre de 1929<sup>358</sup>, que reconocía el abono de los quinquenios de servicios prestados a las Juntas de Obras de Puertos por sus empleados. Pero su establecimiento produjo grandes aumentos en los gastos de personal. Por ello, se decidió suspender el derecho concedido por Real Orden de 10 de octubre de 1917 de abono para ampliar los sueldos, según los quinquenios de servicios prestados a las Juntas, para todos los empleados que ingresaron en las Juntas de Obras de Puertos desde primeros de enero de 1921, en tanto no se fijaran cláusulas especiales para su ingreso.

Con respecto a las ayudas o auxilios, términos utilizados en el período, ofrecidos por la entidad a sus trabajadores, localizamos en 1905 el ejemplo del guardabarrera fallecido, Francisco Segura Hugo, concediéndosele a la viuda e hijos 250 pesetas por buenos servicios durante tres años. También se indemnizó a Andrés Rivadulla, segundo maquinista, que fue arrollado por un vagón al desembarcar el día 4 de febrero por el muelle de Zafra, junto con el resto del personal de la draga *Huelva*, cuando volvía de su trabajo. Resultó con una pierna rota, en un principio, aunque falleció días después. La Junta lo indemnizó con 250 pesetas para gastos de funeral y luto y 500 pesetas para cada hija del difunto, aunque no lo consideró accidente de trabajo<sup>359</sup>. Otro caso de este tipo de ayudas por fallecimiento es el del factor del muelle Francisco del Molino, a finales de 1907, al que se le designó 2.000 pesetas; y en 1908, al obrero Manuel Contreras Mora, que solicitó socorro por no poder trabajar a causa de su enfermedad, cuando falleció se le gratificó a su familia con 125 pesetas, teniendo en cuenta que era de los más antiguos. Otro beneficiado fue el mozo del almacén Miguel Carmona, uno de los dependientes más antiguos de la entidad, que una vez que murió, a sus familiares se les otorgaron 250 pesetas. La diferencia de cifras atiende a los distintos estatus de los trabajadores, pues en todos los casos se menciona la valoración de su antigüedad<sup>360</sup>.

Como ya conocemos, desde la promulgación de la Ley de Accidentes del Trabajo de 30 de enero de 1900, los obreros tenían derecho a una indemnización por lo que se consideraban accidentes y si éstos producían la muerte de un obrero, el patrono quedaba

<sup>357</sup> Por otra parte, quedaba prohibido en absoluto la concesión de pagas extraordinarias o gratificaciones por trabajos extraordinarios, así como el nombramiento de personal temporero, salvo en casos muy excepcionales y previa aprobación por real orden. *Gaceta de Madrid*, 17-10-1917.

<sup>358</sup> *Gaceta de Madrid*, 28-12-1929.

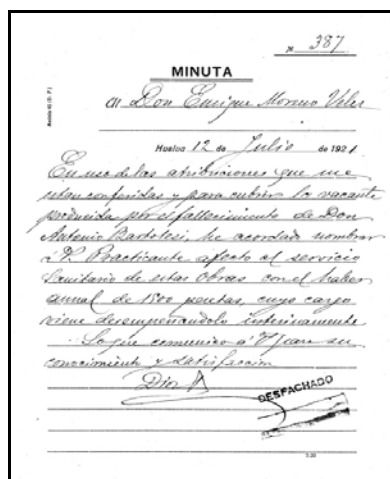
<sup>359</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-3-1905, libro 27.

<sup>360</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9-11-1907, 22-1 y 28-3-1908, libro 30.



obligado a sufragar los gastos del sepelio, no excediendo de 100 pesetas, e indemnizar a la viuda y a los ascendientes o descendientes que refería la norma y en la forma y cuantía que ésta detallaba. Pero no ocurría así cuando el obrero enfermaba o moría de manera natural, sin mediar accidentes. En esos casos hablamos de auxilios o socorros con los que la entidad portuaria beneficiaba a sus trabajadores y familiares.

En la línea de lo mencionado, también se encuentran las gratificaciones, entre las que hacemos constar el ejemplo del jefe del muelle de hierro en 1905, Antonio Vázquez<sup>361</sup>; igualmente, en diciembre de 1911 se le concedió al jefe del muelle Sur, Manuel Rodríguez Moreno y a diversos obreros. Otros casos se dan en 1912 con el capataz del Dique, el escribiente del taller o el auxiliar del servicio de Explotación. Por otra parte, José Mojarro, ordenanza de Secretaría, también se vio beneficiado cuando tuvo que desalojar la casa que habitaba propiedad de la Junta, y por escasos recursos y buenos servicios desde 1875 se le concedió 20 pesetas para pagar una nueva vivienda<sup>362</sup>. Asimismo, se halla un primer caso en 1919, cuando se hace referencia al Auxilio económico, como paga extraordinaria a empleados y obreros<sup>363</sup>. Parece ser el único ejemplo, en principio, pero el 28 de diciembre de 1921 se hace referencia a una instancia del presidente de la Sociedad de Obreros en la que solicita una paga extraordinaria para los obreros, que alivie la precaria situación que se atraviesa por la carestía de los artículos de primera necesidad. La Comisión Permanente acordó, como en años anteriores, requerir de la Superioridad la mencionada paga para todos los obreros y empleados. Ahora bien, otro concepto indicado en relación con el aspecto tratado lo tenemos en la reclamación del cobro de horas extraordinarias, del que se recoge un modelo en febrero de 1908, del jefe del muelle, Antonio Vázquez García, y dos factores.



Fotografías 5.16-5.17.- Nombramiento y cese (A.P.H. Expedientes personales).

Por consiguiente, a pesar de los avances analizados, aún la legislación imperante sobre

<sup>361</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-2-1905, libro 27.

<sup>362</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-9-1906, libro 29.

<sup>363</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10-1-1919, libro 39.

la esfera laboral no reconoce derechos que hoy están claros en la normativa. No obstante, a medida que evoluciona este período estudiado aumentan los socorros a los empleados que, a veces, se denominan donativos; también se hallan más ejemplos de gratificaciones. Todo ello a partir de 1908, cuando los casos, progresivamente, van proliferando hasta la Primera Guerra Mundial, en que los ejemplos que se observan son aislados. Es importante este sentido de socorro o donativo destacarlo como herencia aún del Antiguo Régimen y no en relación con el derecho laboral, que se acabará con el tiempo por cubrir con el desarrollo de la seguridad social.

Por lo demás, esta vocación legislativa normalizadora y, en general, reguladora, también se hizo eco en el régimen interior de la propia administración portuaria. Y así, por Real Orden de 1 de junio de 1901 se aprobó el *Reglamento de Régimen interior de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, con algunas prescripciones<sup>364</sup>. Por otra parte, la Secretaría propuso y aprobó la Comisión Ejecutiva que las horas de oficina en ese departamento desde primeros de junio se extendieran desde las ocho de la mañana hasta la una de la tarde<sup>365</sup>; ya en 1908 comenzó el 11 de mayo. A su vez, con el objeto de reglamentar las faltas de asistencia del personal a la oficina y la concesión y uso de licencias, y mientras se formulaba el Reglamento de Régimen interior para el servicio de aquélla, la Comisión acordó, entre otras normas, lo siguiente a finales del año 1912<sup>366</sup>:

- Los empleados de la Junta sólo podían disfrutar durante un año tres meses de licencia, el primero con sueldo entero y los otros sin sueldo.
- Para el cómputo de los días de licencia con sueldo se rebajarían todas las faltas de asistencia, incluso por permiso de los jefes y enfermedad.
- Las faltas voluntarias sin el correspondiente permiso, además de descontar días de licencia se castigarían: una o dos con reprensión del jefe, de tres a cuatro con amonestación de oficio por la Comisión Ejecutiva y de cinco o más con multa de tantos días de haber como faltas se hubieran cometido al mes.
- La Comisión Ejecutiva propondría a la Junta la separación del empleado que hubiera sido multado más de tres veces en un año o reprendido más de cinco veces por la Comisión Ejecutiva.
- No disfrutarían al mismo tiempo licencias más de la quinta parte de los empleados de cada servicio.

Otra muestra interesante, en relación a lo que se relata, la constituye el *Reglamento provisional de Policía y Conservación de las Obras y Efectos de la Junta del Puerto de Huelva*, aprobado por Real Orden de 30 de mayo de 1906, y que se conoce parcialmente por lo ya comentado en líneas superiores. Los capítulos dedicados a los guardas son muy interesantes desde el punto de vista del estudio del personal de la institución. La normativa deja claro que su misión consistía en impedir las infracciones del Reglamento y velar para que las obras, materiales y mercancías que se les confiaba no sufrieran ningún tipo de perjuicio. Para que esta misión se llevara a cabo se creaba un cuerpo de guardas “a las órdenes inmediatas de un Capataz, reuniendo los que hoy existen diseminados en los

<sup>364</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-6-1901, libro 24.

<sup>365</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 24-5-1907 y 15-5-1908, libros 51 y 54.

<sup>366</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 8-11-1912, libro 57.

distintos servicios”. Se trata de un claro antecedente de la actual Policía portuaria. En la normativa se recogen, con todo detalle, las condiciones necesarias que debían tener los que optaban al puesto para ser nombrados. Al capataz de los guardas, jefe inmediato de éstos, lo nombraba el director, que libremente lo podía reemplazar cuando lo considerara conveniente para el servicio. Asimismo, desde el Real Decreto de 17 de julio de 1903 tenían el carácter de guardas jurados por lo que “los que les resistieren en el ejercicio de sus funciones o de algún modo les injurien, amenacen o maltraten, sufrirán una multa de *diez a cincuenta* pesetas y además los castigos que el Código penal impone a los que atente contra Agentes de la autoridad, por depender de la del Gobernador de la provincia” (artículo 48º).

De hecho, en este interesante documento normativo se advierten las obligaciones de los guardas y del capataz de los guardas, importantes figuras para la vigilancia, orden y control en la zona portuaria. Este último “llevará el mismo uniforme que todos [los Guardas<sup>367</sup>], y se distinguirá por un galón rojo en ángulo, con el vértice hacia arriba, que llevará en la manga izquierda de la chaqueta o capote”. También hay una alusión a sus remuneraciones, y así “El Capataz percibirá la décima parte de lo que por multas perciban los Guardas” (artículo 51º) “Los Guardas tendrán derecho a la tercera parte del importe de las multas de las denuncias que cada uno haga, descontada la parte del décimo que corresponde al Capataz” (artículo 67º). Finalmente, “Cuando algún Guarda sea despedido entregará a su Jefe inmediato todos los efectos de servicio que tenga en su poder, incluso el armamento y distintivo del uniforme, conservando solamente las prendas de vestir” (artículo 72º).



Fotografía 5.18.- Carné de identidad de la policía portuaria (A.P.H. Expedientes personales).

Todo parece indicar que existía una enorme preocupación por reglamentar, pero no

<sup>367</sup> Llevaban las armas correspondientes a los Guardas jurados.

son los únicos casos, pues se conoce otro en 1913, cuando el director “[...] estimando que procede se haga una consulta a la Superioridad y se recabe de ésta una resolución de carácter general que defina clara y terminantemente las obligaciones y deberes del patrono respecto de los obreros incapacitados total o parcialmente, que se declaren en huelga y vuelvan a su trabajo una vez terminada aquélla [...]”<sup>368</sup>. Otro ejemplo de regulación nos traslada a 1920, año en que la Dirección comunicó que la Junta había acordado considerar como fiesta el Viernes Santo y el de la Virgen de La Cinta. Además, se tomaron medidas para que no volvieran a repetirse ejemplos como el ocurrido con anterioridad, en que ante la petición de un consignatario en esos días, el gobernador ordenó que se trabajara y los obreros, fundándose en el acuerdo, se negaron a hacerlo, quedando incumplida el mandato mencionado<sup>369</sup>.

Por otra parte, en 1908 se consiguió un gran avance para el mundo laboral portuario, pues por Real Orden de 14 de febrero de 1908 se autorizaron a las Juntas de Obras de Puertos para la creación de Montepíos; concretamente la de Huelva formuló el oportuno Reglamento para empleados y obreros, que se aprobó por Real Orden de 22 de mayo de 1909. Posteriormente, se designaron los miembros de la Comisión encargada del gobierno y administración del Montepío, y el 30 de julio quedó constituida. Los socios admitidos comenzaron a contribuir con sus cuotas desde principios de 1910<sup>370</sup>.

En lo que se refiere a la Seguridad Social en España en el siglo XX, se dio un paso decisivo en el establecimiento de un régimen de seguros sociales –referido a un aseguramiento voluntario con bonificación a cargo del Estado–, con la fundación en 1908 del Instituto Nacional de Previsión, aunque entre 1917 y 1923 se crearon las bases del mencionado régimen, regulándose en 1919 el aseguramiento de la jubilación, el llamado Retiro Obrero, con el paso de la libertad subsidiada a la obligatoriedad, propia del seguro social. Sobre el asunto, atestiguamos algunas gestiones de la entidad portuaria; así, en 1921, la Dirección remitió el padrón de inscripción inicial y de altas del personal de la Junta mayor de 16 años y menor de 45 años con haber anual que no excediera de 4.000 pesetas para el régimen obligatorio de retiros con el fin de que dichos datos se remitieran al Instituto Nacional de Previsión<sup>371</sup>. En el mismo año, se envió un oficio a la Comisión con cuenta de gastos del retiro obrero de julio y agosto y se recibió otro del Gobierno Civil, interesándose en que esta Corporación contribuyera con alguna cantidad a la Caja provincial colaboradora para la aplicación del Régimen obligatorio del Retiro Obrero, considerando la gran conveniencia para los intereses públicos de Huelva y de su Puerto el tener una Caja provincial en vez de estar obligados a servirse de la regional. La Junta acordó contribuir con 5.000 pesetas en calidad de préstamo reintegrable. No obstante, poco después, por Real Decreto de 5 de octubre de 1922 se autorizó la creación de las Cajas regionales. En adelante, los patronos de cada provincia debían entenderse con los de su región para el empadronamiento y pago de cuotas<sup>372</sup>. También se produjo en esta etapa

<sup>368</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-11-1913, libro 58.

<sup>369</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-10-1920, libro 64.

<sup>370</sup> A.P.H. *Memoria del Montepío de Empleados y Obreros de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*. Imprenta Mojarro, Huelva, 1929, p. 3.

<sup>371</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-9-1921, libro 65.

<sup>372</sup> En este sentido, se hace alusión de los gastos ocasionados en el viaje a Sevilla en mayo para la

intentos de protección frente al paro forzoso y se dictó una nueva Ley de Accidentes del Trabajo, de 10 de enero de 1922, aún inspirada en la responsabilidad patronal, y un Real Decreto de 21 de agosto de 1923 sobre subsidios obreros de maternidad<sup>373</sup>.

A modo de resumen, sobre la legislación relativa al tema que nos ocupa en este apartado, obviamente, lo más importante y novedoso del quehacer de los reformadores sociales de la Restauración, no correspondió tanto al cuerpo normativo promulgado, sino al instrumento administrativo que se colocó al servicio de la puesta en práctica de la legislación obrera; claro ejemplo lo constituye el Instituto de Reformas Sociales, creado por Real Decreto de 23 de abril de 1903 en el Ministerio de la Gobernación, cuya actividad social ha marcado la legislación laboral prácticamente hasta nuestros días. Su enorme y positiva labor se prolongó hasta 1924, cuando desapareció, habiendo estado integrado en el Ministerio de Trabajo desde 1920. Mucho antes, la Comisión de Reformas Sociales, instituida por Decreto de 5 de diciembre de 1883, supuso un antecedente del Ministerio de Trabajo, instituido en España por Decreto de 8 de mayo de 1920 -aquella tenía misiones de estudio de la denominada por entonces “cuestión social”-; también el Servicio Especial de Estadística del Trabajo, creado por Decreto de 9 de agosto de 1894 y, sobre todo, el nombrado Instituto de Reformas Sociales, encargado de preparar aspectos referentes a legislación laboral, cuidado de su ejecución y apoyo de la acción social y gubernativa para la mejora y bienestar de las clases obreras.

Así pues, todos los organismos mencionados quedaron adscritos al nuevo Ministerio de Trabajo, al que el Decreto de 24 de mayo de 1920 le atribuyó amplísimas competencias sobre lo que hoy denominamos “materia laboral”, incluida la incipiente seguridad social, que su artículo 8º detalla pormenorizadamente, por lo que desde su fundación y hasta 1977, el de Trabajo se consideró un Ministerio de Trabajo y de Previsión (o Seguridad) Social. Por Real Decreto de 8 de mayo de 1920 se denominó Ministerio de Trabajo; de Trabajo, Comercio e Industria por Real Decreto de 20 de febrero de 1922; y de Trabajo y Previsión, por Real Decreto Ley de 3 de noviembre de 1928<sup>374</sup>. De hecho, desde esta institución se llevó a cabo una amplia recopilación oral y escrita sobre las condiciones de los trabajadores, convirtiéndose este material en imprescindible consulta para investigar la historia social española del último tercio del siglo XIX.

En fin, en este interesante apartado referente al personal de la entidad portuaria, de las pinceladas dadas sobre el entramado legislativo imperante en la etapa, destaca la Ley de Accidentes, mujeres y menores, seguida de la reducción de horas de trabajo; por otra parte, se crearon las bases del régimen de los seguros sociales -en los puertos despuntó la creación de Montepíos-. Aunque, sin duda, hubo que esperar a la época dictatorial para conocer el Derecho laboral. La legislación obrera fue evolucionando y con ello la vida de los trabajadores mejoraba y el Puerto de Huelva no era una excepción: se advierten progresos en las licencias con sueldo, el cobro de diferencias de sueldos, aumento de éstos, gratificaciones e, incluso, socorros a las familias e indemnizaciones a los trabajadores. Por otra parte, la preocupación por el obrero, la seguridad y, de hecho, su

---

constitución del Patronato de Previsión social de Andalucía. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-8 y 25-11-1922, libros 65-66.

<sup>373</sup> MONTOYA MELGAR, Alfredo: *Op. cit.*, pp. 600-601.

<sup>374</sup> Y ha seguido cambiando en competencias y nombres hasta la actualidad, pero ya no afectan al marco cronológico al que circunscribimos esta investigación. ALONSO OLEA, Manuel: *Op. cit.*, pp. 773-774.



salud están patentes y en su apoyo todo un conjunto de medidas para la organización del servicio de accidentes.

Como colofón a este apartado, se analiza también la sede que ocupaba la institución, sin duda continuación del capítulo anterior, remitiendo, además, a las notas que sobre el asunto se manifestaron en las páginas dedicadas a las obras. En 1901, también volvemos a encontrar información sobre la casa para las oficinas de la Junta, Manuel Vázquez López era el arrendador<sup>375</sup>. Al año siguiente hay una nueva referencia a la ubicación de las oficinas de la entidad, cuando una vez fallecido el director, Rodríguez Leal, después de más de seis años al servicio del Puerto, se desocupó el piso principal que habilitaba para establecer la sala de sesiones y las dependencias de oficinas, y en agosto se permitió la adquisición y reforma del mobiliario y material para la “debida dotación de los servicios administrativos”<sup>376</sup>. Años después, en la sesión del 8 de febrero de 1905, se concedió autorización al presidente para que realizara las obras necesarias con el fin de cambiar de ubicación, justamente la oficina de Depositaria Pagaduría “[...] por no reunir el local las condiciones de luz y salubridad necesarias [...]”<sup>377</sup>.

Ahora bien, el Puerto de Huelva anhelaba un local propio en el que instalar sus dependencias de oficina, y en 1910 la Dirección remitió un ejemplar del proyecto de bases para la construcción de un edificio con destino a oficina central, que aprobó la Junta. Mientras se construía la edificación proyectada, por la escasez de espacio del inmueble alquilado en esos momentos, se llevaron a cabo gestiones para arrendar la casa núm. 24 de la calle Castelar de la viuda de Guijarro. Pero al ser muy cara su renta, la Comisión optó “para arrendamiento del piso principal y dos partidos del segundo de la casa en construcción situada en la calle Rascón, esquina de la de Hernán Cortés segregando un partido que ocupará aproximadamente una superficie de doscientos setenta y siete metros cuadrados en la suma de seis mil setecientas cincuenta pesetas anuales y con la obligación por parte del propietario de construir una escalera de servicio interior hasta la azotea”<sup>378</sup>.

En efecto, a finales de año se acordó firmar un contrato por cuatro años y abandonar la casa que se ocupaba desde hacía más de trece años. Esta será la residencia de las oficinas hasta que se construyan las que hoy son las dependencias de la entidad, pues la proposición citada –detallada en el apartado de obras– no llegó a realizarse hasta los años sesenta, naturalmente con otro presupuesto, diseño y características. Poco después, se accedió a que el presidente, “con economía”, adquiriera el mobiliario necesario para el salón de sesiones y el despacho de la Presidencia<sup>379</sup>. Otras noticias sobre la sede datan de 1914, próximo a vencer el contrato de arrendamiento, momento en que se pidió al

<sup>375</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 5-2-1901, libro 24.

<sup>376</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-2 y 16-8-1902, libro 25.

<sup>377</sup> Con respecto a los servicios de la oficina, encontramos información en guías y diarios de la época: el horario de apertura al público los días laborables se prolongaba desde las nueve de la mañana hasta la una de la tarde en la calle Rascón, 21. LÓPEZ ORTEGA, Antonio y DOMÍNGUEZ, Salvador: *Op. cit.*, p 132.

<sup>378</sup> Propiedad de Serafín Romeu. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9-12-1910, libro 56.

<sup>379</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 31-1-1910 y 18-8-1911, libros 32-33.

arrendador que acometiera unas reparaciones generales a la casa, que estaba en muy mal estado<sup>380</sup>. A mediados de 1921 se incidió nuevamente en el deterioro de la vivienda, e incluso se llegó a pensar en cambiar de inmueble, pero la institución permaneció en la misma casa y a primeros de enero de 1922 la renta subió a 7.000 pesetas<sup>381</sup>.

#### IV EL PUERTO Y LA CIUDAD

En cuanto a las relaciones del Puerto con la urbe en la que está circunscrito, a la que se dedicará esta cuarta parte del capítulo, hay que confirmar que resultaron bastante positivas al comienzo del siglo XX, una vez que se consolidó la administración de la entidad y su crecimiento y desarrollo económico fue una realidad. Se abordará todo tipo de actos oficiales, culturales o de entretenimiento que se han llevado a cabo en la zona de servicio del Puerto de Huelva, entidad siempre a disposición de estos actos, con los que se involucra completamente, incluso ayudando en la organización y aportando su propio capital. Es el caso de las exposiciones, visitas, festejos, en general, y baños en la ría, sin olvidar su apoyo al desarrollo de la playa de Punta Umbría, tanto a la colonia de veraneantes inglesa, la primera que surgió, como a la española.

Nos hemos apoyado en la documentación proporcionada por el Archivo de la entidad portuaria, sobre todo en los *Libros de Actas* y en las *Expedientes de Concesiones de la zona de servicio*, estos últimos nos adentran en la evolución del territorio portuario a disposición de la ciudad. La prensa de la época ha resultado fundamental para conocer todo este entramado de acontecimientos, proporcionada por la Hemeroteca del Fondo Diego Díaz Hierro, que tiene un protagonismo especial, puesto que ha sido fuente en la que beber también por la consulta de los trabajos de investigación del mencionado profesor y su Archivo fotográfico. Asimismo, el Archivo Municipal de Punta Umbría nos permitió indagar en el avance de la zona de playa del término. Los expedientes consultados posibilitan concluir que todavía en los primeros veinte años del siglo XX esta práctica del baño estaba en manos, sobre todo de extranjeros, la gran mayoría con un alto nivel económico.

##### 1. Exposiciones y demás eventos

El nuevo siglo se presentó con un importante acontecimiento a nivel económico para la ciudad de Huelva, la Exposición Onubo-Extremeña, y damos unos detalles sobre su desarrollo entre los días 30 de agosto y 10 de septiembre de 1903, aunque en un principio estuviera proyectado el que se extendiera más y se llevara a cabo un año antes – concretamente, desde el 8 de agosto hasta el 8 de septiembre de 1902, aprobado en la asamblea ordinaria del 28 de febrero de 1901 de la Cámara oficial Agrícola de la provincia-. Se conocen algunos datos en referencia a este acontecimiento que son de interés para nuestro trabajo, porque, ciertamente, el progreso comercial que se llevó a cabo en Huelva en estos años pasó por la necesidad de comunicaciones y el Puerto en ello constituía un puntal principal, y no digamos para Extremadura<sup>382</sup>. Muchas de las empresas importantes

<sup>380</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-10-1914, libro 59.

<sup>381</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 21-5 y 26-12-1921, libros 64- 65.

<sup>382</sup> PÉREZ Y PÉREZ, Manuel: *Pro Huelva-Extremadura: Folleto de los artículos publicados por Don Manuel Pérez y Pérez sobre su campaña en "Diario de Huelva" pro Huelva-Extremadura*. Imprenta Antonio

en Huelva, que participaron en la exposición, tenían relaciones directas con el Puerto y la gran mayoría se hallaban instaladas en su zona de servicio.

Realmente, en 1886 entre las autoridades onubenses surgió la idea de celebrar una exposición regional que comprendiera las provincias de Cáceres, Badajoz y Huelva, en un momento clave y con objeto de la inauguración del ferrocarril Zafra a Huelva – fundamental para el movimiento de mercancías desde la región extremeña al Puerto onubense y para el avance económico, por consiguiente, de estas provincias-, consistente en mostrar los productos potenciales de comercio de estas zonas en comunicación<sup>383</sup>. La prensa incidió en el interés que para las tres provincias tendría la apertura del ferrocarril como nexo de unión de una región productora con el puerto más cercano. Los profesionales de tal medio en Huelva animaron a sus colegas extremeños para que empleasen “su poderosa y fecunda iniciativa y su ilustrada inteligencia en popularizar este pensamiento y contribuir a su mejor éxito”, argumentando:

“Huelva es el puerto nacional que más próximo tienen las provincias de Extremadura y que una vez puesto en comunicación con esa rica comarca, ha de ser por muchos motivos, que le dan preferencia sobre cualquier otro, el puerto obligado para todo el comercio extremeño de importación y exportación”<sup>384</sup>.

Con la Exposición Regional no se buscaba, únicamente, celebrar un acto espectacular que conmemorara la finalización de una línea férrea, sino que se perseguía un movimiento comercial entre dos polos con beneficio para ambos, que iría madurando hacia el deseo de una comunidad Onubo-Extremeña<sup>385</sup>. La circular tuvo un enorme eco hasta el punto de que en el 28 de noviembre hubo una reunión en el hotel Colón de autoridades y representantes del mundo de la agricultura, industria y comercio de las tres provincias, en la que se habló de la realización del proyecto de exposición y se nombró una Junta protectora y una Comisión ejecutiva<sup>386</sup>. En 1889 se inauguró la línea, pero la exposición no se llegó a celebrar por falta de recursos económicos y de apoyo estatal y habrá que esperar algunos años más para ver coronado el evento. Poco después, en 1900, existen noticias de que se iniciaron los trabajos de cerramiento de los terrenos que habían de ocupar en un principio la Exposición Regional de Agricultura e Industria, justamente frente a la Fábrica de gas, en la zona de servicio de la Junta de Obras del Puerto<sup>387</sup>, aunque en realidad su ubicación fue bien distinta, como otras muchas cuestiones que aparecen en la propuesta inicial<sup>388</sup>.

---

Plata, Huelva, 1932. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 2223.

<sup>383</sup> CAMPOS CORDÓN, Manuel: *Huelva con Extremadura: Corrientes de opinión de los onubenses durante el proceso autonómico de la Segunda República*. Diputación Provincial de Huelva y Delegación Provincial de Cultura, Huelva, 1998, pp. 55 y ss.

<sup>384</sup> *La Provincia*, 16-10-1886.

<sup>385</sup> Para Campos Cordon la exposición constituyó uno de los dos acontecimientos –el otro fue el proyecto de Ley de Mancomunidades- que se puede considerar predecesor de la posterior lucha en pro de la unión de Huelva con Extremadura. CAMPOS CORDÓN, Manuel: *Op. cit.*, pp. 55 y ss. Para mayor conocimiento del tema, véase PÉREZ Y PÉREZ, Manuel: *Op. cit.*

<sup>386</sup> *La Provincia*, 30-11-1886.

<sup>387</sup> *La Provincia*, 16-10-1886 y 16-8-1900. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 528.

<sup>388</sup> Para su consulta, véase 1902. *Exposición Onubo-Extremeña: Colección de cartas y artículos alusivos al certamen onubo-extremeño y bases generales para su celebración*. Cámara Agrícola Oficial de la provincia de Huelva, Huelva, 1910. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 3123.

En fin, consistió en una exposición de ganados, maquinaria y productos agrícolas e industriales bajo los auspicios de la Cámara Agrícola Oficial de la provincia de Huelva, con una serie de bases y condiciones que, gracias al magnífico legado de Diego Díaz Hierro, se ha podido consultar ampliamente<sup>389</sup>. Como escenario del acontecimiento se utilizó el edificio destinado a plaza de abastos en el paseo de Santa Fe<sup>390</sup>. A pesar de las dificultades para su realización y su tardía organización, la exposición demostraba el dinamismo de la sociedad onubense del momento y el carácter emprendedor que caracterizaba a la nueva burguesía. A finales de agosto de 1903 se conoce que la Junta Central de la Exposición había ordenado por su cuenta, ante la negativa del Ayuntamiento, que se llevaran a cabo las reformas necesarias en el pavimento de la calle Santa Fe y en los solares colindantes, donde se colocarían gran cantidad de focos y mástiles con banderas y escudos. Asimismo, se nombró un jurado para las diferentes secciones a concurso: Bellas Artes, Útiles de labor y maquinarias, Ganados, conejos y aves de corral, Productos agrícolas y sus derivados, Mineralogía, Artefactos agrícolas y Productos de las industrias pesqueras y salazoneras. Por otra parte, la mencionada Junta Central, para dar toda la solemnidad posible al acto, solicitó del vecindario que exornara con colgaduras los balcones de las casas que recorrería la comitiva que asistiera al acto de inauguración de la Exposición<sup>391</sup>.

Durante todo el día 29 de agosto de 1903 y la noche siguiente se trabajó en el Palacio de la Exposición con el fin de terminar con tiempo las instalaciones y, por fin, el domingo día 30 de agosto se inauguró la Exposición. Desde el Círculo Mercantil, a las 17.00 h partió la comitiva oficial, precedida por la banda del Regimiento de Granada, hasta el lugar de celebración. Desde el comienzo del acto hasta las 19.30 h se permitió la entrada del público, previo pago de un billete de 0,60 pesetas. A las 20.30 h se volvió a abrir y a las 21.00 h hubo un gran concierto a cargo del Orfeón Onubense, recientemente creado, y se aprovechó para presentarlo al público. Finalmente, a las 12.00 h se cerró la exposición<sup>392</sup>. Toda la parafernalia que envolvió el acontecimiento demuestra la importancia que daba Huelva al movimiento comercial que se estaba produciendo en la provincia, base fundamental para conseguir su desarrollo económico.

Por consiguiente, el día señalado para la clausura de la Exposición Onubo-Extremeña, el diario de más tirada en la provincia recogía que su principal resultado había sido “aglomerar las distintas manifestaciones de la industria onubense en un mismo recinto”. Las principales empresas que habían colaborado en el evento y habían expuesto sus productos fueron: *Sres. Matías López y Morrison y Compañía* (manufacturas de hierro, bronce y acero), Manuel Vázquez López (vinos y licores), Wetzig y Weckert (abonos químicos), Fábrica de Guanos de Huelva *Fertilitas* (superfosfatos minerales, superfosfatos de huesos y abonos especiales), Fábrica de Harinas *La Luz*, propiedad de Manuel Pérez de Guzmán (junto al antiguo Molino de la Vega, donde molía Huelva el trigo en las pequeñas cantidades que permitían los primitivos medios), *Sres. Pinzón y Vázquez*, con una

<sup>389</sup> Asimismo, podemos encontrar cartas y artículos alusivos al certamen y un extracto del proyecto aprobado para la exposición en A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 3123.

<sup>390</sup> Edificio del arquitecto Francisco Monís, que se puede decir que se estrenó para la celebración. Tras su utilización como mercado, a lo largo de su historia ha sido adaptado a multitud de usos. ÁLVAREZ CHECA, José, MOJARRO BAYO, Ana María y VILLA MÁRQUEZ, Lourdes de la: *Op. cit.*, pp. 82-83.

<sup>391</sup> *La Provincia*, 28-8-1903.

<sup>392</sup> *La Provincia*, 30-8 y 2-9-1903.

interesante industria en Huelva con el nombre de Fábrica de serrín de corcho (con los desperdicios que compraban los alemanes hacían serrín de corcho para envase, pavimentos de corcho mezclado con asfalto u otra materia aglutinante y tableros -muy apreciados para revestir muros húmedos-). Por último, la fabricación de diferentes clases de ladrillos y tejas de las Fábricas de Cardena y la de Ignacio Jiménez<sup>393</sup>. Al final del evento se repartieron diplomas y medallas<sup>394</sup> que diseñó García Age, perteneciente a la plantilla del Puerto, y ya otras veces mencionado en la documentación de la época por su ayuda en los proyectos presentados en otras exposiciones, que se estudiarán seguidamente. Los premios fueron numerosos y todo el conjunto de actos da una idea de la producción económica provincial<sup>395</sup>.



**Fotografía 5.19.- Panel de la Exposición de Valencia (A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, leg. 2251).**

Otras exposiciones de interés en los primeros años del siglo XX, con una participación más directa de la entidad portuaria, resultaron ser la Regional de Valencia y la Nacional de Santiago<sup>396</sup>. Los primeros movimientos se iniciaron en las sesiones del Consejo del 20 y 27 de marzo de 1909 de la Comisión Ejecutiva, en que se acordó proponer a la Corporación el que se concurriera a los dos eventos si existía espacio suficiente para la muestra de la institución portuaria, y el pleno accedió. Con un crédito total de 9.000 pesetas se comisionó al sobrestante Adrián García Age en el verano de 1909

<sup>393</sup> *La Provincia*, 10-9-1903.

<sup>394</sup> En la prensa de la época se detalla pormenorizadamente los premios concedidos, que fueron una gran cantidad. *La Provincia*, 12-9-1903.

<sup>395</sup> *La Provincia*, 12-9 y 12-7-1903. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 522.

<sup>396</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, pp. 59-60, leg. 2251.



para montar en Santiago la instalación ya preparada<sup>397</sup>. En cuanto a la Exposición de Valencia, se acordó en 1910 acudir con el mismo material de la de Santiago, aunque con pequeñas modificaciones, en las que colaboró el mismo trabajador mencionado, y con poco gasto -sólo 2.000 pesetas- se pudo organizar el evento<sup>398</sup>. En fin, la participación del Puerto de Huelva en Santiago constituyó un éxito, por lo que se le felicitó por real orden, y los objetos presentados tuvieron tal interés que la organización gestionó el que pasaran a formar parte del Museo de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos como material de enseñanza<sup>399</sup>. La Junta aceptó y acordó solicitar a las casas constructoras de los modelos de las dragas expuestos que los repitiesen por si algún día la institución se animaba a montar su propio museo.

En cuanto a la visita de personalidades al Puerto de Huelva, se comenzará por la del director general de Obras Públicas, con carácter oficial, en 1903 “con buenas disposiciones para atender al mejoramiento de este puerto”<sup>400</sup>. Y seguiremos con una visita especial, la del rey en 1904, a la que se dedicarán unas líneas por su importante relación con el Puerto, ya que la zona de servicio de la institución, igual que ha ocurrido a lo largo de toda su historia, siempre se ha convertido en protagonista de excepción en los eventos destacados de la ciudad. Además, el rey en su estancia también se acercó a conocer las instalaciones portuarias. El 26 de marzo se hizo el anuncio oficial de su viaje y en el mes de abril se afrontó la cuestión en la Junta, que informó de su disposición de contribuir en la organización de las fiestas para esta ocasión. De hecho, se contrató el servicio de tres carruajes para utilizarlo en los actos a los que tuvo que acudir la Corporación durante los festejos reales. Al concluir, la Junta recibió el reconocimiento por el Gobierno Civil a su magnífica contribución<sup>401</sup>.

Como es natural, la prensa abordó el distinguido acontecimiento para Huelva y dio noticias de todos los pormenores: la noche anterior a su llegada se ultimaron los detalles de adornos de edificios públicos y paseos, la iluminación y el arreglo del templete del muelle en que estaba la escala real. Despuntaba el arco de triunfo colocado a la entrada del paseo del Muelle, sufragado por la Junta del Puerto, cuya dirección la llevó el ingeniero Albelda. También precisaba la prensa los dos arcos ubicados en la calle Almirante Pinzón, uno costado por el comercio de Huelva y otro por un conocido fabricante de salazones de Ayamonte. En todos los edificios públicos y gran cantidad de casas particulares se instalaron iluminaciones y en las fachadas del palacio de la Diputación y la iglesia de la Merced se colocaron espléndidas luces de gas, de la misma manera que lucían todos los años en los días de la velada de La Cinta<sup>402</sup>. Se hablaba de 20.000 farolillos en los muelles

<sup>397</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 3-5 y 9-7-1909, libros 31 y 55.

<sup>398</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-3-1910, libro 32.

<sup>399</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 6-12-1909, libro 31.

<sup>400</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 14-1-1903, libro 26.

<sup>401</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 27-4 y 4 y 11-5-1904, libros 27 y 51.

<sup>402</sup> A su vez, se hablaba de la corrida regia, una gran corrida de toros que tendría lugar en el circo taurino el día 5 de mayo y a la que sería invitado el rey.

del Puerto<sup>403</sup>. El rey llegaba en el *Giralda*, y sobre la imagen que presentaba la ciudad, el diario *La Provincia* era bastante ilustrativo: “El aspecto que desde ayer ofrece Huelva es de extraordinaria animación, pudiendo asegurarse, sin temor a ser desmentidos, que desde los días de las fiestas del Centenario no habíamos visto tan concurridas las calles de la capital”<sup>404</sup>.

El 6 de mayo de 1904, el gobernador informó al alcalde de que el rey desembarcaría al día siguiente en el muelle de madera del Puerto, concretamente a las 10.00 h<sup>405</sup>. Aunque la prensa había comunicado que el *Giralda* saldría de Cádiz a las 12.00 h del mismo día 6, alcanzando La Rábida sobre las 17.00, el rey, al decidir ir a Melilla en su viaje, no llegó hasta el día 7. La Casa naviera *Ybarra y C<sup>a</sup>* y la Sociedad *Almadraba Las Torres* ofrecieron cada uno un vapor a la Junta de Festejos para que en ellos pudieran salir a esperar en la barra al buque *Giralda* las corporaciones y las numerosas personas que se invitaron por la mencionada Junta. Por otra parte, el diario *La Provincia* recordaba a los asistentes a los actos con motivo de la visita real “que el traje que se exigirá en ellos es de etiqueta y luto riguroso o sea frac con chaleco, corbata y guantes negros y gasa en el sombrero, según se hace saber en la *Gaceta* del día 12 de abril de 1904”<sup>406</sup>.

La llegada a La Rábida del rey ocurrió el 7 de mayo y, entre otras personalidades, le aguardaba una representación de la Junta del Puerto; posteriormente, visitó Palos de la Frontera y pernoctó en el *Giralda* para dirigirse al día siguiente a la capital onubense, donde desde el puente de la propia embarcación presenció unas regatas. Tras dirigirse a la Merced y a la Diputación, la *Guía de Huelva*<sup>407</sup> destacaba la visita a la exposición de productos de la provincia que se desarrollaba en aquellos días, llamando bastante la atención al rey las muestras de minerales y la instalación de corcho. También estuvo en la sede del Ayuntamiento, donde se le agasajó con un banquete y luego paseó por la bahía y acudió a la corrida de toros proyectada en su honor. Por la tarde, desde la plaza se encaminó hacia la Junta de Obras del Puerto, donde se recibió por sus dirigentes, para luego conocer la fundición de Matías López, de la que quedó gratamente sorprendido, y algunas escuelas públicas y talleres; poco después, y en un tren preparado al efecto, se encaminó a Riotinto, donde tuvo una recepción del director de la Compañía, que lo invitó a presenciar las operaciones de carga de mineral. Para concluir, tras un banquete oficial en

<sup>403</sup> Conforme avanzaban los días, la prensa era más explícita y el día 4 de mayo detallaba que el arco que estaba casi colocado luciría 300 lámparas incandescentes de colores y 600 vasillos de cristal y en los muelles del Puerto 18.000 farolillos, además del alumbrado a gas del paseo. Ciertamente, a principios del siglo XX, la electricidad constituía un milagro que llamaba la atención en gran medida, sobre todo en estas fiestas en donde el número de luces resultaba espectacular. También la barcaza en que se colocaría la banda de música y el Orfeón, de moda en la época estos conciertos en mitad de la ría, “lucirá profusa iluminación e irá coronada por un globo, colocado a gran altura, rodeado de farolillos de los colores nacionales. La iluminación del muelle de Río tinto, en el que también se está colocando un hermoso arco, será por gran número de focos eléctricos”. En realidad, había una competición de luces. En La Rábida, por su parte, que también sería visitada, se arreglaron las carreteras y se pintó el muelle, en el que se colocaron banderas, gallardetes y guirnalda de follaje, según el gusto de la época.

<sup>404</sup> *La Provincia*, 26-4 y 6-5-1904.

<sup>405</sup> A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1046.

<sup>406</sup> Con respecto a los necesitados, se anunciaba que se darían comidas extraordinarias en los asilos y establecimientos benéficos y se repartirían abundantes limosnas de pan y carne entre los pobres de la ciudad. *La Provincia*, 26-4-1904.

<sup>407</sup> FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José: *Op. cit.*, pp. 10 y ss.

la Diputación, desde el puente del *Giralda* divisó el espectáculo de fuegos artificiales e iluminaciones y se retiró a descansar, partiendo al día siguiente para Sevilla<sup>408</sup>.

Entre las peticiones que se hicieron al soberano estaba el mensaje de la Junta para que se tramitara con prontitud los expedientes para mejora del Puerto y el pago de las cantidades que se adeudaban por atrasos. A su vez, sobresale la solicitud de la Cámara de Comercio de que la correspondencia entre Huelva y Sevilla circulara por trenes mixtos, además de por los trenes correo, como en otras ocasiones, experiencia enormemente positiva<sup>409</sup>. Por otra parte, la Sociedad Colombina también tenía ruegos para presentar al rey, incidiendo en acabar con las obras de restauración del monasterio de La Rábida y así salvarlo de la ruina<sup>410</sup>.

Otras visitas en las que detenerse consistieron en la del ministro de Fomento, de la que se tiene noticias en 1908<sup>411</sup> y, nuevamente, la del director general de Obras Públicas por el tema de la solicitud que había tramitado la Junta para restablecer la tarifa de 0,50 pts./tm para los minerales de todas clases que embarcasen por los muelles de la Junta, ante la difícil situación que se atravesaba, como ya hemos tratado<sup>412</sup>. Por fin, el día 1 de marzo de 1910 circuló la noticia, poco antes de las cinco de la tarde, de que había llegado el rey y la reina Victoria a Huelva; y así ocurrió, hubo una rápida visita de los soberanos a la ciudad, que hicieron un alto entre San Juan del Puerto y Niebla, y a las nueve de la noche llegaron a Sevilla<sup>413</sup>.

## 2. Los festejos y los baños en la playa

La zona de servicio del Puerto ha resultado para Huelva, desde su establecimiento a raíz de los terrenos ganados al mar, un lugar de desarrollo económico y mercantil, pero también un espacio donde la población onubense ha acudido en busca de luz, aire, diversión...<sup>414</sup> Nos relata la *Guía de Huelva de 1917*<sup>415</sup> que los paseos principales de la ciudad eran el Conquero, la plaza de la Constitución y el paseo del Muelle de la Junta, que arrancaba del centro de la población siguiendo hasta el muelle de Viajeros en línea recta y desde aquí se dividía de derecha a izquierda, llegando hasta el muelle Norte y a la rotonda situada frente al de la *Compañía de Río Tinto*, “[...] paseo ameno, circundado de bonitos jardines y fue en otro tiempo el elegido por el público para pasar las noches estivales.

<sup>408</sup> VV.AA. *Huelva XX. Noticias de un siglo*. Editorial Mediterráneo, Madrid, 2002, pp. 67-68.

<sup>409</sup> *La Provincia*, 10-4-1904.

<sup>410</sup> *La Provincia*, 30-4-1904.

<sup>411</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-12-1908, libro 31.

<sup>412</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-6-1917, libro 38.

<sup>413</sup> *Diario de Huelva*, 1 y 2-3-1910. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1046.

<sup>414</sup> Concretamente, la avenida Francisco Montenegro ha sido protagonista de multitud de eventos, algunos de los cuales podemos consultar en MOJARRO BAYO, Ana María y ROMERO MACÍAS, Emilio M.: “Un Ferrocarril olvidado: El tren de la Punta del Sebo. 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, 2007, pp. 501-512.

<sup>415</sup> MORÓN DE LA CORTE, Alfonso y MARTÍNEZ BENITO, Fernando: *Guía de industria y comercio de la provincia de Huelva para 1917*. Huelva, 1918, pp. 28-30

Actualmente se ve muy concurrido por las tardes y, especialmente en las del estío, a donde acuden los veraneantes para tomar los baños en el establecimiento que instala anualmente la Sociedad de Amigos del País y los que se trasladan a la hermosa playa de Punta Umbría”<sup>416</sup>.



**Fotografías 5.20-5.21.- Paseo del Muelle**

Otro paseo que disfrutaron los onubenses en esta fecha fue el que la Junta construyó desde el muelle de la *Compañía de Río Tinto* hasta la canal de Palos, y que se inauguró en 1917<sup>417</sup> -en un principio denominado avenida de los Pinzones y avenida de La Rábida-<sup>418</sup>. Como ya se mencionó, se ubicaba en terrenos arrancados al mar que, una vez urbanizados, serían integrados en la ciudad<sup>419</sup>. Del análisis de la documentación de Díaz Hierro, deducimos que se bautizó con el nombre de avenida de La Rábida el 10 de julio de 1917 hasta 1929, pues a partir de este año llevó el nombre del ingeniero que consiguió el

<sup>416</sup> En la sesión del cabildo de 26 de diciembre de 1919 se dio cuenta de un oficio del arquitecto municipal que iba acompañado del proyecto para instalación de una fuente en el ángulo del paseo del Muelle, en la carretera de Gibraltón. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 79.

<sup>417</sup> Efectivamente, según la prensa, el 14 de julio de 1914 se inauguró la avenida junto con la vía férrea y dos muelles de marea en la misma zona. *Diario de Huelva*, 15-7-1917. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 31. Véase también sobre esta cuestión *Revista de Obras Públicas*, 27-9-1917, núm. 2192, tomo I, pp. 461-463.

<sup>418</sup> Con ambas denominaciones hemos encontrado a la avenida en los escritos de Díaz Hierro. Por otra parte, también es interesante en relación con este tema la moción que se presentó por parte de varios vocales para que la avenida de La Rábida se llamara Alfonso XIII. Otra sugerencia consistió en poner este nombre al muelle de ribera y a la avenida el de Nuevo Mundo o de las Indias. Finalmente, se acordó designar con el nombre del rey al muelle de ribera y con el de avenida de La Rábida a la carretera que comunicaba la zona norte con la zona sur del puerto, cuyos dos primeros kilómetros ya terminados se abrirían en breve. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-4 y 10-7-1917, libro 38. También se recoge la denominación de avenida de La Rábida en MONTENEGRO CALLE, Francisco: “El Puerto de Huelva”. *Revista de Obras Públicas*, 27-9-1917, núm. 2192, tomo I, p. 462.

<sup>419</sup> Los ciudadanos de Huelva tenían su propia opinión sobre la avenida en la época de su construcción: “formada por un paseo que higieniza la ciudad, dotado de frondoso arbolado, nuevos muelles auxiliares para el transbordo de pescados y de explosivos, habiendo fomentado y contribuido además al establecimiento de un Balneario que costeará el comercio de la capital y será emplazado en un trozo de playa artificial proporcionada por el Puerto en la bellísima margen del estuario a un kilómetro de la población”. A.C.C.I.N. *Año 1917. Memoria...*, p.20, leg. 32.

dragado y terraplenado de toda esta zona, Francisco Montenegro<sup>420</sup>.

Poco después de la inauguración de la avenida, también se asistió a la de la famosa fuente o banco de las Naciones Americanas<sup>421</sup>, situado a unos 500 metros del muelle de la *Compañía de Río Tinto*, que Díaz Hierro describe con evocadoras palabras:

“Yendo por la Avenida de los Pinzones, admirable paseo de seis kilómetros, y recibiendo los amorosos saludos de la brisa, nos encontramos a la izquierda la llamada Glorieta y Fuente alegórica de las Naciones, monumento humilde, pero original. Fue inaugurado el 9 de julio de 1917, habiéndose restaurado en 1956. [...] En su parte derecha están dispuesto por este orden, con sus respectivos escudos los bancos dedicados a Uruguay, República de Colombia, República de Argentina, República Dominicana y Estados Unidos de América; a la izquierda estos otros: Cuba, Estados Unidos do Brasil, República de Venezuela, República de Chile y Bolivia”. Estaba Presidido en la parte central por el escudo de la Junta de Obras del Puerto a cuya iniciativa y costa lo debemos<sup>422</sup>.

Con respecto a las autorizaciones que las empresas y particulares presentaban a la entidad portuaria, en relación con los aspectos de ocio en la zona de servicio del Puerto se llevará a cabo un interesante recorrido que aportará datos en este sentido. Comenzaremos por la sociedad *La Anónima*, que en 1901<sup>423</sup> pidió autorización para colocar en el paseo del Muelle y en el terraplén contiguo al mismo sillas y pabellones para dar algunos espectáculos y aumentar el número de festejos de verano, a lo que accedió la Junta siempre que se ubicara a continuación del café allí existente, ocupando unos 525 m<sup>2</sup>. En ese mismo año<sup>424</sup>, además, se solicitó la concesión de una faja de terrenos para efectuar el ensanche de la Calleja del Molino, también denominada en esos años calle García Cabañas, en los días próximos de feria y velada de La Cinta. La Junta, siempre dispuesta a facilitar las peticiones accedió y se recoge en las *Actas* su interés por la comodidad que la

<sup>420</sup> Desde el 3 de octubre de 1929, por acuerdo municipal, pero esta decisión ya la había adoptado anteriormente el Puerto en señal de gratitud, aunque estaba pendiente de resolución, quizás por la excesiva modestia del ingeniero director. DÍAZ HIERRO, Diego: “En efecto, desde 1929 <Avenida o Paseo de Francisco Montenegro>”. *Odiel*, 9-7-1967. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 31. Poco después conocemos que el secretario del Ayuntamiento de Palos entregó al director de la Junta de Obras del Puerto un oficio que informaba que en la sesión celebrada el 26 de enero se recogía que se había rotulado, con el nombre de Avenida Montenegro, “el trozo de calle y carretera que partiendo de la unión de las calles San José y Rivera concluye en este puerto”. *Diario de Huelva*, 9-3-1930. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1147.

<sup>421</sup> En el *Diario de Huelva*, 21-8-1917 hay una referencia a la Fuente de las Naciones colocada hacía pocos días. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 31.

<sup>422</sup> Quizás por la llamada de atención de Francisco Jiménez. En el diario *Odiel*, 19-11-1955, en la sección “El Perfil del Día”, este periodista denunciaba su estado lamentable y la necesidad de ser restaurado. Y al año siguiente se rehabilitó, aunque poco después, en 1965, se derrumbó. Son expresivas las palabras de Jiménez de lo que representaba la fuente en el lugar cuando se refiere a ella con nostalgia: “y era costumbre en otro tiempo descansar en los bancos de azulejos de la Fuente de las Naciones y refrescarse la boca con el chorro de agua alegre y cantarina que se elevaba de la taza”. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1053.

<sup>423</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-7-1901, libro 24.

<sup>424</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 31-8-1901 y 16-4-1902, libros 24-25.



ampliación suponía para el público. Al año siguiente<sup>425</sup>, se requirieron terrenos para establecer un campo de juego o parque deportivo, que se concedió en la explanada frente a la Aduana. Del mismo modo, se tiene noticias de un teatro portátil de madera, de nombre “Salón de variedades”, que llevaba instalado algún tiempo y al que se le quería hacer modificaciones, para lo que la Junta le exigía la presentación de una memoria y planos<sup>426</sup>.

En 1903, contamos con datos del programa de festejos del festival nocturno en la ría: La prensa especifica: “[...] resultará una fiesta hermosa por todos conceptos, tanto por la belleza del sitio como por las medidas y preparativos adoptados para que resulte una fiesta digna, una fiesta en armonía con la hermosura de la ría”. El Orfeón Onubense ejecutó una serie de piezas a las nueve y a las cinco de la tarde del día siguiente tuvieran lugar las regatas, y como todos los años prometía ser uno de los más lucidos festejos<sup>427</sup>. Este fue un año, sin duda, espléndido para la velada marítima en general, en la que nos recreamos para conocer el ambiente que envolvía al Puerto en la celebración de unas fiestas tan importantes y entrañables para la ciudad; a la vez que contribuirá a aclarar la activa participación de la entidad, que ponía a disposición de Huelva todo el entorno portuario: “Los muelles de Río Tinto y Obras del Puerto estaban iluminados con gran número de focos eléctricos, presentando magnífico golpe de vista. En el muelle de Zafra se había formado con farolillos a la veneciana una Z y una H de gran tamaño y sobre la arista del mismo hasta tierra una hilera de iguales luces. Al mismo tiempo, lucían multitud de farolillos en la casa-bote y en la mayor parte de las embarcaciones, entre las cuales sobresalía la balandra colocada por el Ayuntamiento para que se instalara en ella el Orfeón Onubense”<sup>428</sup>.

Así pues, todo lo mencionado se llevaba a cabo como preludeo a las fiestas en honor de la Virgen de La Cinta. En cuanto a las regatas que se celebraban, se valoraban mucho en la ciudad, tanto que se escogían como eventos para dar la bienvenida a los visitantes ilustres, como se ha referido en el caso de la estancia del rey en Huelva en 1904. Precisamente, sobre las celebradas el día 3 de septiembre de 1903 se pronunciaba el diario de más tirada de la época con las siguientes palabras: “el aspecto que la ría y muelles presentaba desde medio día era por demás alegre y atrayente; multitud de embarcaciones conducían a sitio conveniente el inmenso gentío que se proponía presenciar la fiesta y no sólo en la casa-bote del Club, sino en muelles y paseos cercanos, era punto menos que obra de romanos hallar un puesto que colocarse”<sup>429</sup>.

Ya en 1904<sup>430</sup>, Salvador Vázquez de Zafra, presidente del Casino de Huelva, solicitó terrenos para establecer durante los meses de verano una caseta, y en 1906 y 1907<sup>431</sup> se conoce por los *Libros de Actas* que, también en primavera, se reiteró la petición por la

<sup>425</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20 y 28-2-1902, libro 25.

<sup>426</sup> Puede ser el mismo que se recoge en las *Actas del Consejo* de 1901.

<sup>427</sup> *La Provincia*, 2-9-1903.

<sup>428</sup> *La Provincia*, 4-9-1903.

<sup>429</sup> *Ibidem*.

<sup>430</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-5-1904, libro 27.

<sup>431</sup> Concretamente en este mismo año, la documentación investigada detalla que la caseta estaba situada en la misma zona del muelle de Viajeros.

institución mencionada, “como en años anteriores”, por lo que deducimos que consistía en una práctica con tradición. En 1905<sup>432</sup> se sigue con noticias de la celebración de la feria de La Cinta<sup>433</sup>, cuando el Ayuntamiento solicitó la colaboración de la Junta para dar brillantez a la velada en la ría en la noche del 3 de septiembre; además, ésta le cedió a la Corporación municipal, provisionalmente, los solares que poseía a ambos lados de la calle Aragón para algunas instalaciones. Concretamente, este mismo día mencionado se autorizó a Hipólito Mezquita y Díez<sup>434</sup> para que colocara 400 sillas en terrenos inmediatos al muelle de Viajeros. La Junta accedió y se acordó que en las noches de los citados días no hubiera servicio de locomotoras, en previsión de que pudieran ocurrir desgracias por la aglomeración de público en el muelle y sus alrededores. En 1916, la documentación consultada expresa claramente que aunque se celebran estas fiestas en la plaza de la Merced, sobre todo, había regatas y cucañas en la ría<sup>435</sup>.



Fotografía 5.22.- Programa oficial de festejos, 1921 (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 255).

De la misma manera, el 28 de julio de 1910 se autorizó a la Sociedad Colombina<sup>436</sup> a

<sup>432</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-8-1905, libro 52.

<sup>433</sup> También tenemos datos de la celebración de la velada en 1906, organizada por el Ayuntamiento. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-9-1906, libro 52.

<sup>434</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-9-1905, libro 52.

<sup>435</sup> GÓMEZ y ÁLVAREZ-FRANCO, Manuel (ed.): *Año 1916. Huelva y sus fiestas. Álbum*. Tipografía La Exposición, Sevilla.

<sup>436</sup> En 1912 sabemos que era vocal de la Junta directiva Tomás Domínguez Ortiz y en ese mismo año se le condecoró con la cruz de primera clase del mérito naval. *La Rábida*, 1912. A.M.H. Fondo

que llevara a cabo las instalaciones que necesitase para sus festejos. Al año siguiente, la Colombina volvió a solicitar los elementos de que disponía la Junta para la iluminación del paseo del Muelle y la excursión marítima para la conmemoración de la partida de Colón<sup>437</sup>. También en la zona de servicio del muelle, “en el espacio comprendido entre la carretera de Gibrleón y la vía de Zafra que va al muelle dejando entre las sillas una calle central para paso del público de 10 metros de ancho”, se llegaron a ubicar cinematógrafos al aire libre, como en el caso del propietario José María Martín Orellana<sup>438</sup>. Ahora bien, el establecimiento de sillas en los días de Colombinas era una práctica muy común, y había un personaje que repitió durante años la solicitud a la Junta, Hipólito Mezquita y Díez, que ya se ha referido que se instaló en alguna ocasión en septiembre, durante la velada marítima de La Cinta. Algún año compitió con Casiano de Gregorio, pero en este caso la concesión fue gratuita en atención a los fines benéficos a que se destinaban los ingresos<sup>439</sup>. Ahora bien, con respecto al apoyo a instituciones de caridad también se dieron otros casos, como los donativos que la Junta entregaba, por ejemplo los que se llevaron a cabo con mercancías desembarcadas que quedaban deslucidas para vender, como el dato existente de dos cajas de azúcar que se entregaron al Asilo de Ancianos a principios de 1914.

Siguiendo con el argumento, durante los festejos veraniegos el Puerto era visitado por buques destacados, sobre todo en las Fiestas colombinas, representando a la Armada –torpederos, cañoneros...-. El paseo del Muelle, que comunicaba a la ciudad con la zona portuaria, ofrecía en estos días una enorme animación, sobre todo cuando llegaban los enormes barcos, con sus pitos y sirenas y con las salvas de ordenanza. Muchos ciudadanos contemplaban el espectáculo en la ría, al que, normalmente, se unían bandas de música. Tampoco faltaban los fuegos artificiales en las noches festivas. Justamente, los concursos de natación y regatas eran típicos durante la celebración colombina y, comúnmente, se observaba al público agolpado en las zonas aledañas a los muelles para contemplar las pruebas. Otra imagen del pasado la representaba el vapor *Rábida* de la Junta de Obras, donde se emplazaba el jurado de estos concursos durante algunos años, ocupando un lugar preferente en la ría<sup>440</sup>.

Pues bien, en la misma línea de lo narrado se conoce la celebración de un festival a beneficio de la Cruz Roja Española en el paseo nuevo del Muelle el día 31 de julio de 1919 por la noche; las instalaciones se situaron a la derecha de la denominada calle de las Palmeras para no cortar las vías de acceso. Y en este mismo lugar, pocos días después, la Dirección autorizó a la *Sociedad López y Pérez* el tránsito de carruajes para servicio público. También había lugar para las tómbolas, como la instalada por el hermano mayor de la Hermandad de Nuestro Padre Jesús de la Pasión durante las Fiestas colombinas.

---

Díaz Hierro. Archivo, cpt. 245.

<sup>437</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-7-1910 y 28-7-1911, libros 33 y 56.

<sup>438</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-6-1913, libro 35.

<sup>439</sup> No cabe duda de que el paseo del Muelle cada vez estaba más concurrido en estos días de celebración.

<sup>440</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 183 y ss. Es interesante como se recrean los actos de las Colombinas en 1915 en la ría en *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, núm. 50. Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 1915.

Con respecto a otras actividades lúdicas, reseñamos las del Club Recreativo: en 1918 la sociedad deportiva *Huelva football Club* solicitó entrenar en las cercanías de la Fábrica de gas para las boyas, en una extensión de 160x120 metros, durante algún tiempo<sup>441</sup>. Por otra parte, en 1922, Manuel Ceada Pérez requirió establecer durante el verano un juego de columpios en la avenida de las Palmeras y en la carretera de La Rábida. En este mismo año, una instalación bastante interesante fue la de la Sociedad del Tiro Nacional en Huelva que, tras algunos años de gestiones, consiguió unos terrenos para destinarlos a campo de tiro y chalet en la avenida Francisco Montenegro<sup>442</sup>. Finalmente, otros espectáculos ubicados en la zona fueron los circos<sup>443</sup>, aunque no proliferan mucho en la época.

Por otra parte, en el siglo XX se descubrió en toda Europa la playa como lugar de ocio para los habitantes de la ciudad. Alain Corbin ha escrito sobre tal aspecto en un libro muy interesante donde se describe esta nueva actitud ante el mar:

“El viejo temor cosmogónico se va transformando en reverencia intensamente humana ante lo sublime [...]. La costa se convierte en ámbito, primero de curación, después de ocio, donde los más afortunados pueden ejercer de seres fascinados en el centro de una brillante vida social: es el nacimiento de las playas”<sup>444</sup>.



**Fotografía 5.23.- Casas de los ingleses en Punta Umbría (COBOS WILKINS, Juan: *La Huelva británica...*).**

<sup>441</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-10-1918, libro 62.

<sup>442</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Campo de tiro y chalet en la avenida Francisco Montenegro”*, Real Sociedad de Tiro de Pichón, 1900-2005, leg. 1409. Parece ser que constituía un deporte muy demandado en aquellos años y la zona portuaria era una ubicación excelente. Otro ejemplo que conocemos es el de la Real Sociedad Tiro de Pichón de Alicante solicitando autorización para establecer un campo de tiro en la playa de Babel de dicha capital, lo cual se le concedió. *Gaceta de Madrid*, 7-4-1914.

<sup>443</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-8, 25-10 y 6-11-1922, libro 42.

<sup>444</sup> CORBIN, Alain: *El territorio del vacío, Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Mondadori, Barcelona, 1993.

Una clara muestra del nuevo gusto en la época por las playas era la frecuente afluencia a las de la Coruña en los años cuarenta. Y como todo, esta nueva costumbre también necesitó de tiempo para asimilarla, especialmente porque llevaba aparejado un gran recelo por parte de los poderes públicos que en la etapa tenían un rígido sentido de la moral. En este sentido, el Ayuntamiento, cansado de los abusos en el tema, trató de prevenirlos. Hubo, incluso, disposiciones detallando como debía ser el traje de baño: escote, espalda, etc. Aunque, en verdad, se hacía caso omiso de aquéllas en infinidad de ocasiones:

“Por diferentes veces se ha prevenido que todos los que gusten bañarse en aguas de la mar; lo verifiquen en los puntos más retirados de la población. Sin embargo, se observa que algunas personas lo hacen en la Marina, muelles, Cantones y otros parajes no menos concurridos, ofendiendo la decencia y moral pública. Por lo tanto, para evitar este escandaloso abuso, vengo a prohibir que desde hoy se bañe persona alguna en ningún sitio público y de concurrencia [...]”<sup>445</sup>.

Otro caso peculiar era el de Santander, aunque las primeras décadas del siglo XX estuvieron marcadas por el dinamismo que generaba el tráfico minero, la modernización de sus muelles comerciales, el desarrollo hacia un puerto industrial de base regional y el retroceso de su vocación transoceánica, pronto se inició un período en que tomaron un auge extraordinario otras actividades relacionadas con el ocio, influidas por la Familia real, que escogió la zona para su veraneo. De hecho, el descanso estival llegó a tener un gran peso en la sociedad<sup>446</sup>.

No obstante, el disfrute de las playas en Huelva viene desde muy atrás, concretamente del último tercio del siglo XIX, cuando se instalaron los ingleses en Punta Umbría -en lo que ya nos hemos detenido en el capítulo anterior-; lo cual confirma que tenían costumbres diferentes que trasladaron a Huelva. Claramente, se creó una corriente entre los ciudadanos de un cierto nivel social que, no sólo en Punta Umbría, sino en Huelva capital, tomaban baños de agua salada y dulce y también el sol en la estación estival. Es curioso destacar como la prensa se hacía eco, por lo pintoresco, especial y novedoso de tal actividad, de la marcha a Punta Umbría de los personajes sobresalientes de la ciudad. Por ejemplo, en julio de 1905, *La Provincia* señalaba que había partido a la playa “donde pasará una larga temporada la distinguida familia de ingeniero jefe de las obras del Puerto, don Francisco Montenegro”<sup>447</sup>.

La colonia de veraneantes crecía cada año porque la sana costumbre de disfrutar del sol y del mar se iba extendiendo, en un principio entre la clase más acomodada<sup>448</sup>. Por ello, las fuentes examinadas recogen en 1908 que se establecería una línea de vapores-ómnibus que harían un servicio regular entre el Puerto de Huelva y Punta Umbría y viajes

<sup>445</sup> PARRILLA, J.A.: *Op. cit.*, pp. 112-113

<sup>446</sup> GIL DE ARRIBA: *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montaños, 1868-1936*. Universidad de Cantabria y Fundación Marcelino Botín, Santander, 1992.

<sup>447</sup> *La Provincia*, 22-7-1905. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 146.

<sup>448</sup> A este respecto, véase A.M.P.U. *Expedientes de Concesiones de terrenos de Distrito Forestal, 1902-1974*, legs. 660-692. Realmente, la gran mayoría de expedientes estaban a nombre de extranjeros o compañías extranjeras: W. Adam Robert (1914-1916), leg. 664, Wallac A.D. Marding (1914-1924), leg. 668 y *The United Alkali Company Limited* (1911-1917), leg. 670 son algunos de los ejemplos de concesionarios.



extraordinarios los días festivos a La Rábida; lo que parecía bastante acertado para la opinión pública, dada la importancia de la colonia que en el último año había pasado el verano en las playas de Punta Umbría<sup>449</sup>. Asimismo, dos años después se conoce que la playa de Punta Umbría conformaba un distinguido centro de reunión de veraneantes, por lo que se aprovechaba la facilidad de comunicación que ofrecía el vapor *Anita*. Por otra parte, la prensa informaba de la marcha a Inglaterra el rico fabricante Matías López para adquirir un barco de gran capacidad para el transporte de viajeros entre el Puerto y la playa de Punta Umbría, lo que demostraba que el desarrollo del disfrute de las playas iba en claro aumento y había que cubrir unas necesidades que, por otra parte, podrían proporcionar grandes beneficios a ciertos comerciantes de la época. En mayo de 1910, se conoció por el *Diario de Huelva*<sup>450</sup> que había fondeado en el Puerto el vapor *Isla de Saltés*, adquirido por el mencionado comerciante, que no sólo se dedicó al transporte de pasajeros a Punta Umbría, sino también a viajes de recreo en general<sup>451</sup>. Y las noticias en torno al tema siguen con un sinfín de notas interesantes, por lo que concluimos tal cuestión con una reseña dedicada al servicio diario del vaporcito *Rosario*, con un horario de salida del muelle de Huelva a las 7.00 de la mañana y a las 3.30 h de la tarde, mientras el precio del billete completo ascendía a 1,25 pesetas<sup>452</sup>.



Fotografía 5.24.- Vapor *Isla Saltés* (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 3192).

Abundando en la temática de las playas, pero referido a la propia ciudad, según informan los documentos analizados, los baños en la ría se remontan, como mínimo, a mediados del siglo XIX, como ya se hizo amplia referencia en el capítulo anterior; justamente, la Sociedad de Amigos del País en el año 1853 ya estableció unos baños flotantes para servicio público en la mencionada zona, “subviniendo así a la necesidad reclamada por la higiene y por los intereses generales de la población”. La *Guía de Huelva*

<sup>449</sup> *Diario de Huelva*, 7-4-1908. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 146.

<sup>450</sup> *Diario de Huelva*, 16-5-1910.

<sup>451</sup> *Diario de Huelva*, 27-3-1910. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 146.

<sup>452</sup> *Diario de Huelva*, 9-7-1917. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 146.

de 1905<sup>453</sup> indica que se colocaban todos los años en la ría durante el verano frente al muelle de Viajeros. Los beneficios obtenidos se destinaban a mejorar sus instalaciones, sufragar los gastos que ocasionaba la Escuela de Artes y Oficios y realizar obras benéficas. “Constaba de 36 cuartos bien desahogados y limpios, provistos de todos lo necesario para la mayor comodidad del público”. El servicio de transporte desde el muelle a los baños se seguía haciendo gratuitamente. Cada billete del baño para una o dos personas costaba, a principios del siglo XX, 0,85 pesetas, por lo que el precio se había reducido con respecto al que conocemos para 1892<sup>454</sup>.

Ahora bien, con respecto a los baños de playa en Huelva, comprobamos que, en 1914<sup>455</sup>, el Ayuntamiento solicitó a la institución portuaria la formulación de un anteproyecto para llevar a cabo unas obras con destino a establecer unos baños de mar cómodos y económicos, pero el Puerto no podía encargar a su personal trabajos de naturaleza ajena a la portuaria, aunque estaba de acuerdo en facilitar los antecedentes existentes en las oficinas. Como la propia Sociedad de Amigos del País indicaba, el desarrollo que se había producido en Huelva y las mayores exigencias de la población provocaron la transformación del servicio de baños, concretamente de los flotantes a los de playa. Por ello, en 1917, la Comisión ejecutiva de la proposición de balneario en la ría del Odiel de la sociedad mencionada solicitó habilitar una playa artificial en la zona sur del puerto, utilizando material de dragado de la institución portuaria y la construcción de barracas de madera desmontables y estacionales para el uso de los bañistas y del personal que controlaba la instalación<sup>456</sup>. En relación a estos baños públicos en la margen izquierda del Odiel, la Junta informó favorablemente “al ser una instalación atípica que hermosea aquel paraje, además de cubrir una necesidad de higiene en la ciudad”.

Con respecto a este frecuentado balneario en Huelva, existen referencias, algunas de ellas muy detalladas, que pueden ser de interés para conocer la instalación. Estaba a 750 metros del muelle de la Compañía de *Rio Tinto*, punto de referencia para la localización de las construcciones de la avenida Sur, actual avenida Francisco Montenegro. Su comunicación era fácil y cómoda y el lugar donde estaba ubicado, según la documentación investigada, invitaba a utilizar estos servicios; asimismo, se destacaba lo concurrido de la carretera. Con una rotonda de la que partía el viaducto del balneario y una práctica entrada de carruajes, este edificio constaba de dos instalaciones simétricas, para ambos sexos, y dividida en dos partes, respectivamente: casetas independientes y sala general. Todo ello comunicaba con la playa y en medio estaba el salón central en el que se podían celebrar fiestas y banquetes y que estaba comunicado con una enorme terraza abierta a la ría “desde la que se disfruta un panorama pintoresco y luminoso”<sup>457</sup>.

Siguiendo con la información, en la primavera de 1918 se accedió a que el arrendatario del Balneario *Odiel*, Manuel Mora Almanza, se suministrara de las cañerías de

<sup>453</sup> FERNÁNDEZ DE LOS REYES, José: *Op. cit.*, pp. 98-99.

<sup>454</sup> También en el caso de que excediera de este número el precio se redujo 0,05 pesetas.

<sup>455</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-3-1914, libro 36.

<sup>456</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Balneario de playa artificial en la margen izquierda del río Odiel”*. Sociedad Económica Onubense de Amigos del País, 1916-1941, leg. 1418.

<sup>457</sup> Para profundizar en otros detalles de la instalación, véase “Huelva y sus fiestas”. *Revista anual ilustrada*. Editorial Artística sevillana, Sevilla, 1918. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 255.

agua y de la red eléctrica. En 1919, el mismo concesionario pidió que se le facilitara el fluido eléctrico para la asistencia del café-restaurant que tenía establecido en el balneario, para lo que intercedió la propia Cámara de Comercio, al considerar la importancia del fin, pues atraía a los bañistas de la provincia con beneficio para el comercio y la industria. Por otro lado, entre la capital y el balneario se organizó un servicio de viajeros con un automóvil propiedad de Juan Llanes<sup>458</sup>. Como se advierte, la actividad de los baños cada año iba en aumento y era mayor el número de los que acudían a disfrutarlos, por lo que se requería unas mayores infraestructuras, incluso transporte público hasta el lugar.

En los años veinte se advierte en las revistas que se editan en la ciudad de los baños y playas con gran entusiasmo: “Las más concurridas por su economía y proximidad a la población son las del Balneario del Odiel, instalado en la Avenida de La Rábida. Posee un gran servicio de Restaurant, ofreciendo las mejores condiciones de acomodo y seguridad. La policía en ellos es exquisita, siendo absoluta la separación de ambos sexo”. Del mismo modo, se elogian los baños de mar, establecidos en la playa de Punta Umbría, con servicio de transporte, precisamente la canoa automóvil *Dolores*, aunque también hacen la travesía canoas particulares y barcos de vela; asimismo se destacan las cómodas casetas allí instaladas<sup>459</sup>.



Fotografía 5.25.- Balneario del Odiel.

Con el nuevo siglo, el Puerto amplió paulatinamente su zona de servicio, concretamente se conoce como se extendió a lo largo de la avenida Sur hasta la Punta del Sebo y también por la zona norte, en los que muchos terrenos sirvieron incluso para el emplazamiento de viviendas urbanas. Además de lugares para el tráfico portuario y todo las actividades que éste conllevaba, los límites de la entidad tuvieron un papel fundamental

<sup>458</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-7-1921, libro 64 y A.C.C.I.N. *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1919...*, p. 26, leg. 32.

<sup>459</sup> GARCÍA RODRÍGUEZ, Ricardo, LAGARES PÉREZ, Miguel y MALDONADO GALLO, Juan (eds.): “Huelva y sus fiestas 1921”. Talleres Tipográficos de Rafael Mojarro, Huelva. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 256.

para ocio y disfrute de los ciudadanos de Huelva. Se organizaron veladas, regatas, bailes, conciertos y festejos en general. Asimismo, todas los visitantes ilustres que llegaron a Huelva en estos años de nuestro estudio, se detuvieron en las instalaciones portuarias, tanto para visitarlas como para ser agasajados por la ciudad. Para vehículos de transporte se utilizaron, en gran cantidad de ocasiones, los barcos, y los muelles se engalanaron como parte del mobiliario urbano, sin distinción de Puerto y ciudad.

Entre todo despuntaron la visita del rey en 1904, las exposiciones organizadas por el Puerto o en las que éste ocupó un puesto destacado y las celebraciones de las Colombinas y de la patrona, la Virgen de La Cinta, que al ser en verano permitían que el entorno portuario luciera espléndidamente. Del mismo modo, apuntaremos la magnífica consideración de los paseos de los muelles y avenidas durante todo el año por su contacto con el mar. En verdad, la Junta de Obras invertía también pensando en que los onubenses disfrutaran del paisaje que envolvía a la ría. Para finalizar, no queremos olvidar lo que supuso la entidad en el desarrollo de la playa, semejante a lo que ocurrió con el resto de los puertos de la geografía española. En el caso de Huelva, la avenida Francisco Montenegro se llenó de bañistas, se instalaron balnearios, que se dotaron de todos los adelantos en infraestructuras del momento, y se facilitó el crecimiento de las colonias de veraneantes en Punta Umbría, que los ingleses descubrieron para Huelva. La comunicación supuso un puntal muy importante en todas estas actividades, sobre todo por mar, en una época en que las carreteras no habían comenzado su trazado en multitud de zonas de la provincia onubense. El río Odiel, los veleros, vapores y lanchas, los muelles... fueron vehículos y mecanismos que posibilitaron y potenciaron el inicio del turismo en la ciudad.

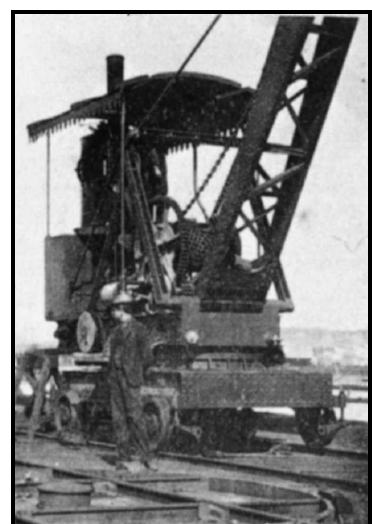
Para cerrar este capítulo de la historia portuaria onubense centrado en las dos primeras décadas de su desarrollo y englobando todos los planteamientos recogidos se puede concluir:

- Sin duda, el Puerto de Huelva asistió a principios del siglo XX a un avance comercial sin parangón en su historia por la enorme actividad extractiva en las minas onubenses y la salida del mineral al extranjero a través de sus instalaciones, que tenían que estar a la altura de la demanda: nuevos muelles, depósitos, tinglados y almacenes se levantaron en la zona de servicio del Puerto y el ingeniero director Francisco Montenegro fue la mente organizadora en el progreso de las infraestructuras portuarias.
- Pero en todo este proceso constructivo no debemos olvidar las obras de dragado, siempre presentes en la historia de la entidad, tanto interiores como exteriores, que se llevaron a cabo y que, además de permitir y potenciar la entrada y atraque de los buques de la etapa, contribuyeron a la extensión de la ciudad por los grandes terrenos que se ganaron al mar.
- Con respecto al tráfico de mercancías, el Puerto de Huelva formó parte de los circuitos nacionales e internacionales de comercio y con un puesto relevante por toneladas movidas, sobre todo piritas, que salieron al exterior, a países que estaban inmersos en el proceso industrializador. En contraposición, estos beneficios no redundaron significativamente en la economía provincial al tratarse de un tráfico colonial.
- Conviene no olvidar que la guerra se dejó notar con fuerza en el período con una clara caída del tráfico con Europa, pues esos países con los que se mantenían las mayores

relaciones eran los que se encontraban en conflicto. Esta afirmación contrasta con lo que ocurre en España en general, donde, gracias a su imparcialidad, el conflicto propició un aumento en las exportaciones con los países industrializados y, a consecuencia, un ciclo de bonanza. Por otra parte, el gran beneficiado en estos años fue el continente americano, que no tuvo competidores y cuya neutralidad facilitó los intercambios, a la vez que sus abundantes cosechas abarataron los precios.

- Con el final del conflicto se asistió a una paulatina recuperación, volviéndose a la situación de preguerra. A pesar de todo, no se supo aprovechar la bonanza económica que supuso la guerra para la economía española y en total hubo pocas inversiones.
- Por otra parte, son patentes los beneficios que el Puerto aportó a su ciudad y uno de los más claros está en los puestos de trabajo que generó. La plantilla de la entidad fue progresando, a la vez que mejoraron las condiciones de los trabajadores, acorde con la evolución de la legislación en dicha materia. No obstante, a pesar de la profusión normativa, no se puede hablar de Derecho laboral hasta la Dictadura de Primo de Rivera. Tampoco debemos pasar por alto los reglamentos de régimen interior para la buena marcha de la administración de la institución en general y de todos sus servicios de explotación.
- Pues bien, el Puerto de Huelva no fue una excepción en los avances laborales y, así, se conoció un aumento de los casos de licencias, por supuesto justificados, la organización del servicio de accidentes, aumentos de sueldo, gratificaciones, ayudas y auxilios, sobre todo en caso de enfermedad y muerte. En todo ello, un gran logro consistió en la creación del Montepío de Empleados y Obreros de la Junta de Obras del Puerto de Huelva. A pesar de todo, la guerra supuso una seria parada en esta andadura, pero poco a poco se recuperó lo conseguido.
- Finalmente, las relaciones del Puerto con la ciudad fueron gradualmente superiores con los años y se extendieron a diferentes ámbitos: organización de eventos destacados del mundo comercial en la provincia, caso de la Exposición Onubo-Extremeña, unido a múltiples festejos que cobraron gran tradición, como las veladas de las Fiestas colombinas o La Cinta. El verano constituía la estación con más animación porque el clima permitía sacar un enorme provecho de la zona portuaria para estos fines, predominando los paseos por la zona marítima y la práctica de deportes y baños, cada vez más populares, y en lo que tuvo mucho protagonismo el Puerto con la avenida ganada al mar que extendía Huelva por el sur y la acercaba a la Punta del Sebo. Por otra parte, la pequeña colonia que comenzó a veranear en Punta Umbría creció progresivamente y las facilidades de comunicación que proporcionaba la institución contribuían a este desarrollo.





## *CAPÍTULO VI.*

### *LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA*



Esta última sección de nuestra investigación está dedicada a la etapa de la Dictadura de Primo de Rivera, desde el punto de vista económico y social, pues la esfera política se ha relatado ya anteriormente. Por otra parte, las obras también tienen su lugar en nuestro análisis por su importancia durante esta época; de hecho, se caracterizan por encima de otras facetas por su avance en calidad y cantidad. Subrayamos la construcción del muelle de Levante, pero, además, se examinan otros proyectos que tuvieron su germen en los *Felices años veinte*, unos llegaron a ver la luz en esta fase o en años posteriores, aunque otros no encontraron terreno abonado para su desarrollo. También hablamos de la propuesta del puerto pesquero con todo tipo de instalaciones anexas para que su servicio estuviera al nivel de los más modernos de su clase, los accesos a los muelles de Moguer y Palos, el dragado para la ampliación de la canal del Padre Santo y las importantes gestiones que se llevaron a cabo desde la Junta de Obras del Puerto de Huelva para localizar un aeropuerto en la ciudad, en lo que se destacaban, por parte del Gobierno, las magníficas características de Huelva y su puerto aduanero tan próximo a Portugal.

Otra faceta sobresaliente que se analiza es el tráfico, y nos detenemos en detalles de cabotaje y movimientos a Europa y a América -referido a todo el continente-, estudiando los puntos de llegada y procedencia de las mercancías para incidir en los entresijos comerciales. Finalmente, hay un apartado dedicado a las relaciones del Puerto con la ciudad, que va más allá del estudio que se introdujo en nuestra publicación anterior centrada en los años veinte, pues se analizan cuestiones novedosas en ámbitos como la Exposición Iberoamericana, la ubicación durante años en terrenos del Puerto del Museo Provincial... También el tema de personal se trata ahora en profundidad, tanto en aspectos profesionales y de seguridad social, como en la evolución, en global, de las condiciones obreras en relación con el derecho laboral existente en estos años. Asimismo, el nuevo aporte gráfico en este período es una realidad. Nos referimos a las fotografías, planos y documentos, en general, que permiten contextualizar mejor la etapa, así como a los gráficos y tablas que aclaran y abundan en detalles reseñados en los textos.

## **I. UN EMPUJE A LAS CONSTRUCCIONES**

Evidentemente, se corrobora la tesis, largamente defendida por multitud de autores que han investigado la década de los años veinte, relativa al progreso de las obras públicas en España en estos años. Prueba de ello es este epígrafe destinado al estudio de las obras

de infraestructura en el Puerto de Huelva<sup>1</sup>. Con el inicio de los años veinte, la situación económica de la Junta mejoró y se trató de avanzar en los trámites para la construcción del muelle de Levante<sup>2</sup>. El cambio producido en el valor de los materiales y en la mano de obra y la conveniencia de aprovechar los adelantos técnicos del momento propiciaron que se revisara el proyecto primitivo<sup>3</sup>, que se modificó para variar los precios después de la Primera Guerra Mundial. Asimismo, se propuso otro tipo de cajón más práctico y sólido, con menos tendencia al deslizamiento y con las armaduras protegidas por una fuerte capa de hormigón<sup>4</sup>. En la propuesta reformada, Montenegro defendía, concretamente, un nuevo tipo de cajón, denominado *Priok*, por sus mayores ventajas -el tipo elegido en el proyecto primitivo, llamado *Rotterdam*, tenía unos moldes más complicados-.

Con respecto a la proposición reformada, el Consejo de Obras Públicas acordó que las obras se adjudicaran mediante subasta, lo que las retrasaría y encarecería. Por ello, el secretario viajó a Madrid y, posteriormente, también lo hicieron el presidente y el director del Puerto. Entre todos presionaron al director general de Obras Públicas y a los responsables de la Sección de Puertos para que la obra se llevara a cabo por administración. Al final, para facilitar la resolución se tuvo que elevar la petición al Directorio Militar<sup>5</sup>. Se justificaba con los beneficios que aportaría la rápida ejecución de la obra, pues paliaría la crisis obrera intensificada con el paro forzoso en la región minera y con la decadencia en que se encontraba el Puerto, en el que no entraba más de un barco cada día -frente a la media de 15-20 buques diarios en tiempos pasados-. Era una realidad que las obras proporcionarían trabajo<sup>6</sup>. El resultado no se hizo esperar y el Gobierno de Primo de Rivera fue el propulsor efectivo de la construcción del muelle de ribera al apoyar y facilitar la ejecución sin pérdida de tiempo. Precisamente, como ya se ha expresado, este período histórico destacó por el progreso de las obras públicas y el Puerto de Huelva no constituyó una excepción, sino todo lo contrario, como se tendrá ocasión de examinar.

Siguiendo el hilo argumental, por Real Orden de 13 de noviembre de 1923 se aprobó el proyecto reformado del “Muelle de fábrica”<sup>7</sup>; asimismo, se autorizó al Puerto de Huelva a ejecutar por administración la fase de explanación del mismo<sup>8</sup>. Claramente, las gestiones

<sup>1</sup> Encontramos una relación de los proyectos redactados y las obras emprendidas entre 1923 y 1928 en el Puerto de Huelva en *El Avance de la provincia de Huelva...*, pp. 25-29.

<sup>2</sup> El proceso de construcción del muelle de Levante se encuentra estudiado con todo detalle en MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...* De la misma autora: “La construcción...”.

<sup>3</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: proyecto reformado*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 30-3-1925, leg. 212.

<sup>4</sup> El proyecto reformado se redactó el 1 de mayo de 1923, con un presupuesto de 15.936.431,01 pesetas, parte por administración y parte por contrata. *Libro de Puertos...*, p. 95.

<sup>5</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-11-1923, libro 67.

<sup>6</sup> *La Provincia*, 16-11-1923.

<sup>7</sup> El presupuesto ascendía a 19.573.264,66 pesetas. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-8 y 26-11-1924, libro 69.

<sup>8</sup> Es interesante destacar el Real Decreto de 11 de julio de 1924, que modificó el artículo 68º del Reglamento aprobado por Real Decreto de 11 de julio de 1912, referente a los permisos para la extracción de arenas o piedras en la zona marítimo-terrestre. A juicio del legislador, era necesario aclarar este punto, al ser peligroso como aprovechamiento temporal, pues los socavones y desigualdades que se producían podían persistir indefinidamente. *Gaceta de Madrid*, 12-7-1924.

realizadas habían dado su fruto<sup>9</sup>. Por otra parte, la Comisión Permanente aprobó el concierto de un destajo entre la Dirección y Adrián Bos, contratista de los dragados, para mejorar el terreno y cimentar el muelle de fábrica<sup>10</sup>. Concretamente el día 18 de diciembre de 1923, la prensa dedicó bastantes líneas a la asamblea magna que se celebró esa misma tarde en el local de la Junta de Obras del Puerto en relación con la construcción del muelle de fábrica. Al día siguiente, una manifestación a favor de las obras, que se inició en el Ayuntamiento, recorrió la ciudad hacia el muelle Sur, donde las autoridades recibieron a los manifestantes<sup>11</sup>.

Recapitulando, si el 13 de septiembre de 1923 Primo de Rivera tomó el poder en España, cuatro meses más tarde, exactamente el día 27 de enero de 1924, se inauguraron las obras de construcción de los muelles definitivos -que llevaban trece años en tramitación-, con gran participación de la ciudadanía onubense, que era consciente de la importancia del evento<sup>12</sup>. Sobre la trascendencia de este acontecimiento para la ciudad y los festejos que se llevaron a cabo existen unos interesantes datos, recogidos del rico legado de Díaz Hierro, por los que conocemos que, incluso, se organizó una procesión con objeto de conducir a la patrona al muelle para que autorizara “con su mística presencia” la inauguración de las obras -el día antes la imagen había sido trasladada desde su santuario hasta el templo parroquial de San Pedro-. Por la tarde, a las tres, se organizó una manifestación que partió del Gobierno, a la que acudió el infante don Carlos de Borbón y el arzobispo de Sevilla, a los que “seguía el pueblo en masa sin distinción de edades ni clases”. Cuando la manifestación llegó al muelle, las autoridades embarcaron a bordo de varios vaporcitos y la Virgen apareció en el remolcador *Odiel*, escoltada por marinos. La prensa describe el acto con gran realismo “entre una gran confusión de bocinas, sirenas y cohetes, se dirigieron las citadas embarcaciones al Muelle Norte [tras el discurso y bendición del arzobispo], el señor Montenegro dio orden de que la draga comenzara a funcionar, moviéndose seguidamente los pesados cangilones. El momento no era para ser descrito. El entusiasmo llegó al paroxismo [...].”<sup>13</sup>.

Ya a principios de 1925 se habían dragado 80 metros de longitud por 15 metros de profundidad en la zona de cimiento del muelle de fábrica y, posteriormente, se vertió el primer cargamento de arena de la draga *Cosmopolit* -significó la colocación de la primera piedra de la obra-. A renglón seguido, el 30 de marzo de 1925 se redactó otro proyecto reformado<sup>14</sup>, según las prescripciones de la Superioridad, cuyo presupuesto se elevaba a

<sup>9</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 14 y 21-12-1923, libro 68.

<sup>10</sup> El precio alcanzaba 1,32 pts./m<sup>3</sup> dragado, transportado y vertido en la margen izquierda del río Odiel. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 8-2-1924, libro 68.

<sup>11</sup> *La Provincia*, 18 y 19-12-1923.

<sup>12</sup> La Cámara de Comercio fue una de las instituciones que estuvo muy entusiasmada con la terminación del proyecto, pues tenía claro que con los muelles definitivos las operaciones de carga y descarga podrían realizarse rápida y económicamente, lo que iba en gran beneficio del comercio onubense. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1923-24 redactada en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 65 del Reglamento general del 14 de marzo de 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1924, p. 40 bis, leg. 32.

<sup>13</sup> FLERY: “Huelva bajo la dictadura del general Primo de Rivera”. *Diario de Huelva*, 21-2-1930. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1147.

<sup>14</sup> Aprobado por Real Orden de 7 de octubre de 1925. *Libro de Puertos...*, p. 96.



17.921.654,99 pesetas. Pero al dilatarse la tramitación, el riesgo de paralización de las obras de dragado y terreno, que se tenían que realizar en conjunto con las del muro de fábrica, aumentaba. Por ello, Tomás Domínguez Ortiz, presidente del Puerto de Huelva, se desplazó a Madrid para gestionar la finalización del expediente. El resultado fue que el Consejo de Ministros del día 22 de abril de 1926 dio su visto bueno<sup>15</sup>.

En cuanto a la construcción, su longitud total alcanzaba 1.200 metros lineales de muelle de costa paralelo a la margen y 90 metros de anchura en su parte más estrecha. La cimentación, tanto del nuevo muelle como del terraplén definitivo, consistió en sustituir el terreno, fango, por arena fuertemente comprimida. Para ello se dragó una zanja -de 50 metros de anchura a 15 metros en bajamar viva- con taludes suaves y se rellenó con arena limpia, encima de la que se formó un terraplén compresor de 20 metros de coronación y 9 metros de altura sobre la bajamar. Por último, se recortó hasta la profundidad de 10 metros para preparar a esa cota la solera de asiento de los grandes bloques o cajones de hormigón que constituían la infraestructura del muelle<sup>16</sup>. Ahora bien, en el muelle se distinguen dos partes claras: la infraestructura, siempre sumergida y formada por 30 cajones de hormigón armado, que se rellenaron de arena limpia; y la superestructura, encima de la anterior y conformada por un muro escalonado de cuatro metros de altura, de hormigón en masa, paramentado al exterior de sillarejo de granito y reforzado del lado del terraplén con mampostería en seco, la estructura de atraque y las obras accesorias<sup>17</sup>.

Las obras se adjudicaron por Real Orden de 6 de agosto de 1926 al mejor postor, Mariano Baselga y Jordan, gerente y representante de la Sociedad Anónima *Vías y Riegos* por 8.778.000 pesetas. Con respecto al proyecto, la prensa coincidía en que “era un trabajo que honraba a la Ingeniería española, habiendo llamado la atención en Madrid”<sup>18</sup>. Ciertamente, en estrecha relación con la ejecución de esta significativa obra estuvo la asignación de una subvención de 30.000.000 pesetas durante diez años -3.000.000 pesetas anuales- al Puerto de Huelva por el Ministerio de Fomento. Asimismo, el Gobierno aprobó en su totalidad el Plan de obras que le envió la Junta. En resumen, se confiaba en que en diez años el Puerto de Huelva sería uno de los principales, además de los mejores equipados de España. En todo tuvo mucho que ver, tanto el propio potencial del Puerto como las ayudas inyectadas, que posibilitaron el desarrollo de las instalaciones portuarias en años de crecimiento económico, causa y efecto del aumento del tráfico.

<sup>15</sup> *La Provincia*, 1-5-1926.

<sup>16</sup> Rotterdam fue el primer puerto en el que se empleó este sistema. También en Kobe, Nápoles y Río de Janeiro. Todos de la misma época de construcción que el muelle de Levante. España ha sido una de las naciones pioneras y de las más importantes en la puesta en práctica de esta tecnología con la obra que nos ocupa. La medida más normal utilizada en cajones ha sido de 20 metros de puntal, aproximadamente, como encontramos en proyectos para el Puerto de Tarragona, mientras en Huelva se construyeron de 40 metros. De este tipo de muelles se obtienen normalmente buenos resultados, aunque, a veces, encontramos algunos problemas relativos al apoyo en cimientos y al sellado de las juntas entre cajones. Para su construcción son necesarios medios adecuados, como diques flotantes o diques secos, aunque hoy en día ese inconveniente está controlado por la fabricación expresa de cajones para tal fin -son ejemplos la ampliación del Puerto de Málaga, la dársena de Escombreras, en Cartagena, la extensión del Puerto de Motril, el muelle adosado de Barcelona y otros-. VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, pp. 73 y 451.

<sup>17</sup> *Libro de Puertos...*, p. 96 y *Revista de Obras Públicas*, 15-6-1925, núm. 2431, tomo I, p. 279.

<sup>18</sup> *La Provincia*, 22-7-1926.

Como es obvio, Montenegro siguió con la gestión de la proposición, y hasta el último momento estudió y se asesoró antes de llevar a cabo su construcción. Buena prueba de ello es el cuestionario que en 1927 envió a todos los directores de puertos de España<sup>19</sup>, en el que les informaba de la importante y trascendental obra de hormigón armado que estaba a punto de acometer, y les solicitaba datos sobre su experiencia en este tipo de construcciones que les pudieran ser de utilidad. Concretamente, el 18 de diciembre de 1927 se botó al agua el primer cajón de cemento de los 30 que llegaron a componer la infraestructura de los muelles de fábrica. El proyecto era una realidad y llegó a recibir la visita del ministro de Fomento, dedicándole palabras de entusiasmo a la obra<sup>20</sup>. Este primer bloque se trabajó hasta la altura de seis metros en el dique flotante, propiedad de la empresa constructora, que quedaba completamente cubierto en la pleamar y con un metro fuera del agua en la bajamar<sup>21</sup>. No cabe duda de que se convirtieron en los mayores bloques levantados en Europa hasta el momento. Con posterioridad, el 3 de marzo de 1929 quedó colocada la primera sección de los muelles compuesta por ocho cajones de hormigón armado. Eran ya 320 metros longitudinales y, a continuación, se procedió al relleno de estos cajones, ya ubicados, con piedras<sup>22</sup> (véase un detalle de su construcción a través de la Fotografía 6.1).

Poco después, la Comisión Permanente dio su visto bueno al segundo proyecto reformado del “Muelle de fábrica”, redactado por el subdirector José Albelda y Albert<sup>23</sup>, que se elevó inmediatamente a la Superioridad para que las obras de dragado, movimiento de tierras y construcción del muelle no sufrieran interrupción<sup>24</sup>. Aunque la Dirección General resolvió que se modificara la propuesta, en consideración con el contratista y con las consecuencias negativas que el paro de la obra podía derivar en la ciudad, por la crisis de trabajo, se permitió que continuara por administración. Es interesante destacar la colaboración del Vizconde de la Palma del Condado, que resultó de suma importancia para resolver el asunto. Pero las dificultades no terminaban aquí, pues el Estado tenía pendiente el pago del crédito, que imposibilitaba las obras complementarias en el muelle de fábrica; por lo que el presidente, el director y el secretario, junto con Manuel Siurot, se trasladaron otra vez a Madrid, donde consiguieron el capital necesario.

Entrando en detalle, según informan las fuentes, existió un gran control durante todo el desarrollo de la obra de manera periódica –notas, informes...-<sup>25</sup>. Sobresalen los datos

<sup>19</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”*: escrito de los ingenieros directores de las Juntas de Obras de los Puertos de Santander, 16-2-1927; Cádiz, 17-2-1927; Barcelona, 18-2-1927; Algeciras, 18-2-1927; La Coruña, 18-2-1927; Valencia, 19-2-1927; Bilbao, 21-2-1927; Ceuta, 21-2-1927; Castellón, 26-2-1927; Cartagena, 5-3-1927; Alicante, 24-3-1927, etc. a Montenegro, contestando al cuestionario, leg. 210.

<sup>20</sup> *La Provincia*, 7-5-1928.

<sup>21</sup> Tenía, como los demás de su serie, las siguientes dimensiones: 40 metros de largo por 17 de ancho en su base, y 11 de alto, con 1.000 m<sup>3</sup> de hormigón en su composición, que suponía 2.500 toneladas de peso.

<sup>22</sup> *Diario de Huelva*, 4-3-1929.

<sup>23</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”*: segundo proyecto reformado. Ingeniero autor José Albelda y Albert, 22-10-1929, leg. 214.

<sup>24</sup> El presupuesto adicional ascendía a 1.569.330,27 pesetas, que representaban un 19% de aumento sobre el anterior. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 29-10-1929, libro 74.

<sup>25</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”*: nota de lo hecho en el muelle de fábrica hasta el 31 de

recogidos de reducción del empuje lateral del terraplén y aumento de la resistencia del subsuelo para soportar el peso del muro y del terraplén de relleno. Sin duda, un principio fundamental, poco valorado o desconocido, que causó la mayoría de los fracasos en los muelles de Rotterdam, fue el enorme empuje lateral provocado en los terrenos fangosos por efecto de su fluidez, mayor que la escasa resistencia a la compresión de estos terrenos. La solución estaba, simplemente, en la sustitución del terreno malo por otro bueno –así ocurrió en Rotterdam, donde la arena sustituyó al fango–, y esto es lo que al final se llevó a cabo en Huelva para la construcción del muelle de fábrica.



**Fotografía 6.1.- Construcción del Muelle de fábrica (A.P.H.).**

Justamente en abril de 1930, estaban fabricados 28 de los 30 cajones que componían el muelle y 23 colocados en su lugar definitivo, mientras el resto de la obra se desarrollaba con normalidad, de acuerdo a la propuesta<sup>26</sup>. El 4 de octubre de 1930 se volvió a redactar el segundo proyecto reformado, una vez rectificado según lo ordenado por la Dirección General de Obras Públicas<sup>27</sup>; y el 8 de enero del año siguiente se recogía en la prensa: “[...] llenos de entusiasmo, hemos asistido hoy, a las once y media de la mañana al acto de colocación del último bloque, de los treinta que constituye el muelle de atraque del puerto de Huelva”. Asimismo en este proceso, el 10 de junio de 1932, la Dirección facultativa presentó a la Comisión Permanente la liquidación del proyecto, redactada nuevamente por el director, José Albelda y Albert<sup>28</sup>. Seguidamente, se elevó a la Superioridad, que la aprobó por Orden Ministerial de 22 de junio de 1933. Aunque hasta el día 7 de julio de

diciembre de 1929. Dirección facultativa del Puerto de Huelva, leg. 210.

<sup>26</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: datos relativos a la construcción del muelle de fábrica en el Puerto de Huelva*, 30-4-1930, leg. 210.

<sup>27</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: segundo proyecto reformado*. Ingeniero autor José Albelda y Albert, 4-10-1930, leg. 214.

<sup>28</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Muelle de fábrica”: informe de la Dirección facultativa sobre la liquidación del Muelle de fábrica*, 2-5-1933, leg. 210.

1931 no se llevó a cabo la recepción de los últimos trescientos metros, desde febrero de este mismo año, los *Libros de Actas del Consejo de Administración* informaban de un oficio de la Dirección facultativa en el que se comunicaban las órdenes de servicio que se habían dado para el régimen provisional del tráfico en el muelle de fábrica en sustitución del de mareas, que se estaba demoliendo en esos momentos<sup>29</sup>.

Actualmente, el muelle de Levante, el primero de su clase en España y uno de los más importantes de su tipo en el mundo<sup>30</sup>, novedoso técnicamente no sólo por la construcción de los cajones en dique flotante, sino también por la precarga que se realizó para la mejora de la cimentación, sigue en activo. La única avería producida tras finalizar la obra, y que demuestra lo complicado de la infraestructura, consistió en una fuga de arena entre las juntas de los cajones. Aun cuando hubo una cuidadosa ejecución, se produjeron pequeñas separaciones entre cajones, de 5 a 15 centímetros, que no se sellaron al final de la obra. Debido a la finura de la arena y a la amplitud de la marea se producía un arrastre del relleno del trasdós, originando asientos en su superficie. Para solucionarlo, en primer lugar se inyectó cemento en las juntas para sellarlas, pero la operación no resultó al escaparse las lechadas; definitivamente, se optó por colocar, por debajo del agua, cuñas de roble seco en el paramento del muelle para después volver a inyectar la lechada, que esta vez sí que formó una masa sólida, solucionando la dificultad<sup>31</sup>.

Ahora bien, todavía hoy en día uno de los problemas más frecuentes de los puertos es la cimentación bajo el agua, que sigue siendo una técnica muy compleja y con gran riesgo por lo que conlleva de lucha contra la acción del oleaje, las corrientes de marea y la previsión de los efectos. Ya a finales del siglo XVI existía una obra o tratado de carácter general sobre arquitectura y técnica, donde se recogen las tecnologías portuarias conocidas sobre las construcciones bajo el mar<sup>32</sup>. Concretamente, las técnicas de cimentación bajo el agua o en terrenos pantanosos, como la realizada a través de cajones flotantes, ya se utilizaron por los romanos. Consistían en la construcción de cajones de madera que se rellenaban de piedra, y se llevaban flotando hasta la zona donde se pensaban fondear, llenándose allí de agua hasta que se hundían, conformando una base sobre la que se elevaban las estructuras portuarias. También se llegaron a emplear viejos barcos para idéntico fin, aunque no se consiguió la misma buena nivelación con estos últimos. El mayor inconveniente provenía de la poca resistencia de la madera al agua, al salitre o a la broma, mientras que soportaban bien el oleaje y las corrientes<sup>33</sup>.

En la misma línea de política de mejoras durante estos años, y coincidiendo con una época de bonanza económica, se promulgó la Real Orden de 18 de julio de 1927, con el fin de que todas las Juntas de Obras de Puertos y Comisiones Administrativas de

<sup>29</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 27-2-1931 y 11-7-1933, libros 75 y 78.

<sup>30</sup> VENTOSA, Javier R.: *Op. cit.*, p. 14. Claramente es la primera obra de atraque construida en España mediante un tipo estructural muy característico y usual de la ingeniería portuaria: los cajones flotantes de hormigón armado. Para conocer otras construcciones similares en España, véase VV.AA.: *Obras de atraque de cajones en España*. MOPU. Dirección General de Puertos, Madrid, 1988, pp. 1, 11 y ss.

<sup>31</sup> VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Op. cit.*, pp. 474-475.

<sup>32</sup> El manuscrito de *Los Veintiún Libros de los Ingenios y de las Máquinas*, amén de obras clásicas como *Los diez Libros de Arquitectura* de Vitrubio o el tratado homólogo de León Baptista Alberti.

<sup>33</sup> ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles...*, pp. 214-215.



Arbitrios redactasen y remitiesen, con la mayor brevedad, las bases de concursos para establecer aparatos mecánicos modernos en los puertos, y así obtener facilidad, rapidez y economía en la carga y descarga de mercancías<sup>34</sup>. Pero en Huelva era imposible en esos momentos cumplir la orden dada porque la obra del muelle definitivo no estaba terminada y los almacenes proyectados no se podían aún construir en los terrenos ganados a la ría. Los proyectos sólo se podían redactar a medida que se necesitaran y las condiciones lo permitiesen<sup>35</sup>. Así, próximo a finalizar la construcción del muelle de fábrica, se redactó la propuesta de “Adquisición de 14 grúas eléctricas de pórtico” destinadas a la carga y descarga de mercancías en el muelle, que se aprobó por la Comisión Permanente el día 21 de junio de 1929 con un coste de 1.800.000 pesetas. Poco antes de esta normativa tenemos noticias, a través de los Reales Decretos de 26 de marzo de 1926 y de 14 de noviembre de 1927, de la autorización para adquirir una locomotora con motor de combustión interna para el servicio de maniobras y una grúa flotante de 80 toneladas de carga<sup>36</sup>. Finalmente, para completar la dotación de la zona de servicio del muelle, a media ejecución, se firmó el proyecto de “Alcantarillado y distribución de agua potable en la zona de los muelles”<sup>37</sup>, que con un presupuesto de contrata de 591.336,18 pesetas se aprobó a final de 1929<sup>38</sup>.

Resulta evidente que el mayor consumo de agua lo tenían los muelles de fábrica y Norte para dar servicio a los barcos, por lo que convenía disponer de la mayor cantidad posible, debiendo existir, al mismo tiempo, bocas de riego e incendio -el consumo aproximado se valoraba en unos 200 m<sup>3</sup>-. También eran puntos destacados de gastos de agua la Cochera de locomotoras, los tinglados de mercancías, la zona descubierta, los almacenes de depósito, la zona edificable y el riego del arbolado y pavimento de las avenidas. En resumen, 500 m<sup>3</sup> entre la zona del muelle Norte y muelle de Río Tinto. Igualmente, convenía tener en cuenta las instalaciones para abastecer las necesidades del puerto comercial y pesquero y, asimismo, de industrias particulares. El agua, pieza clave y primordial para el progreso de los servicios portuarios, sería suministrada por el nuevo abastecimiento de la ciudad y el ramal que bajaba por la calle Almirante Hernández Pinzón, actual calle Marina. La obra se adjudicó el 22 de mayo de 1931 a Emilio Panduro Cadaval.

Siguiendo con la cuestión de la dotación de infraestructura del Puerto de Huelva, tenemos la propuesta de puerto pesquero, que se presentó en 1927, aunque comenzó su

<sup>34</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 12-8-1927, libro 72.

<sup>35</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-3-1928, libro 73.

<sup>36</sup> *Gaceta de Madrid*, 27-3-1926 y 15-11-1927 y A.P.H. *Expediente de Adquisición de bienes y servicios. “Grúa flotante de 80 toneladas de potencia”*, 1927-1930, leg. 2093.

<sup>37</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Alcantarillado y distribución de agua potable en la zona de los muelles del Puerto de Huelva”*; *memoria del proyecto*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 5-2-1929, leg. 69.

<sup>38</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-11-1929, libro 74. Claramente, este proyecto de colectora buscaba dar salida a las aguas de la zona del muelle de fábrica, derivándose hacia la alcantarilla municipal el entorno de los depósitos de minerales y de la avenida Norte. Pero la zona del antiguo muelle Sur y el de la *Compañía de Río Tinto* también necesitaban una colectora especial. Por otra parte, la ejecución de la obra tenía una importante finalidad, la traída de agua de buena calidad, con bastante presión y a buen precio, y el Ayuntamiento la estaba poniendo en marcha.



gestación tres años antes. Por entonces, el director del Puerto de Huelva visitó algunos puertos extranjeros, en Inglaterra y Holanda. La obra suponía más de 500 metros de línea de atraque y sobre el muelle se planeaba construir varios edificios; además, se proyectaba un establecimiento completo para fábrica de hielo y cámaras frigoríficas. Del mismo modo, habría terrenos para que los particulares construyeran industrias y depósitos<sup>39</sup>. Todo comenzó, justamente, en la sesión del día 8 de febrero de 1924 de la Comisión Permanente, cuando el comandante de Marina, Amando Pontes, recalcó la importancia de la industria pesquera en el Puerto de Huelva, insistiendo en sus posibilidades de aumentar su desarrollo si se la dotaba de los medios precisos. Para las instalaciones del puerto pesquero consideraba conveniente la Punta del Sebo, donde se podrían construir todo tipo de edificios relaciones con la actividad. La idea se recogió con gran interés por la Presidencia, que propuso el nombramiento de una comisión que asesorara al director en la redacción de la propuesta, contando para la misión, además, con los armadores y remitentes de pescado<sup>40</sup>. Obviamente, representaban los inicios de un importante proyecto que se gestó a final de los años veinte, aunque no vio la luz hasta la década de los años cuarenta. Por otra parte, a pesar de que nunca se explotó el muelle pesquero, hay que valorar la gran actividad que se desarrolló en la etapa que estudiamos a favor de su construcción y, significativamente, originó un movimiento en el que toda Huelva estuvo inmersa, apoyándolo en la prensa, en las calles, etc., por lo que suponía en puestos de trabajo y progreso económico para la provincia<sup>41</sup>.

En este sentido, destacamos el *Escrito elevado por la Cámara de Comercio al Excmo. Sr. Ministro de Fomento solicitando el establecimiento nacional del Puerto pesquero en Huelva*, con fecha 31 de julio de 1927, en el que se incide en las condiciones naturales del Puerto de Huelva, “que sirven para sostener con fundamento y con pleno derecho, la aspiración formulada, se completan, por el hecho de disponer su Junta de Obras, de más de 100 hectáreas de terreno, en las márgenes de los ríos Tinto y Odiel, de cuya extensa superficie, puede segregarse el necesario para el establecimiento de los servicios y dependencias auxiliares del puerto pesquero [...]”. Asimismo, se hace referencia a los buenos enlaces ferroviarios de la provincia, que permitirían la fácil y rápida provisión de los productos de la pesca a las poblaciones del interior de España; además, dicho abasto ya se realizaba desde el Puerto desde hacía tiempo<sup>42</sup>. Como colofón, tenemos que remarcar del informe la alusión a las facilidades que proporcionaría la cantidad de terrenos existentes, que hoy sigue siendo una realidad, solucionando problemas de costosas expropiaciones, y al estado floreciente de la industria pesquera, por las iniciativas particulares surgidas, que mejorarían hasta extremos sorprendentes con la necesaria dotación de servicios auxiliares precisos.

En relación con este tema, por Real Orden de 20 de noviembre de 1927, núm. 1576, la Comisión encargada del Estudio de la Crisis Pesquera fue autorizada para proponer las bases por las que se debían reglamentar las operaciones que se realizasen en las lonjas, lotas, rulas y demás establecimientos dedicados en los puertos a transacciones, depósitos, preparación y envase del pescado con destino al interior del país. Posteriormente, por Real

<sup>39</sup> *La Provincia*, 12-8-1927.

<sup>40</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 8-2-1924, libro 68.

<sup>41</sup> El presupuesto de gastos para el estudio y redacción del proyecto de puerto pesquero se remitió para su aprobación a la Superioridad, tras su presentación a la Comisión Permanente, y se autorizó por Orden de la Dirección General de 19 de agosto de 1926. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-6 y 27-8-1926, libro 71.

<sup>42</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1927...*, pp. 32-35, leg. 32.

Orden de 7 de febrero de 1928, núm. 50, para estudiar las características que deberían tener los puertos pesqueros a la hora de redactar su proyecto, se nombró otra comisión integrada por personal especializado en asuntos relacionados con la construcción y explotación de dichos puertos. El 21 de enero de 1928, esta segunda Comisión presentó un extenso informe, con anejos referidos al entorno de los puertos pesqueros europeos y doce conclusiones en las que se condensaba su trabajo, y que se debían tener en cuenta:

1. Concentrar el tráfico de cada región -cantábrica, atlántica norte, atlántica sur y mediterránea- en un gran puerto pesquero para un mejor abastecimiento del mercado nacional y el fomento de las industrias y poblaciones pesqueras.
2. La ubicación y la seguridad en la entrada, buscando el abrigo de los temporales, que abaratarían las obras de defensa.
3. Dedicar exclusivamente las instalaciones especiales del puerto pesquero para la pesca, separadas de las comerciales.
4. Una dársena de aguas tranquilas con una serie de elementos concretos.
5. Medidas adecuadas del muelle.
6. Un tinglado contiguo al muelle de igual longitud que éste y 35 metros de anchura.
7. Una línea férrea y estación.
8. Los buques pesqueros deberían hallar en el mismo puerto los elementos que exigiese su tráfico -combustible, hielo, varaderos...-
9. Posibilidad de ampliación del puerto pesquero.
10. Terrenos con extensión, al menos, de un cuádruple de la destinada al puerto y bien comunicados para establecer industrias auxiliares derivadas del tráfico de la pesca.
11. Para que el puerto funcionara desde un principio, en el plan de ejecución debían aparecer todas las obras, establecimientos y medios auxiliares que se indicaban en este documento.
12. Finalmente, en lo referente a la administración y explotación del puerto pesquero, la entidad encargada debía ser lo suficientemente autónoma y estar dotada de los recursos y atribuciones necesarios.

Por otra parte, se creó una delegación para estudiar y determinar, de manera complementaria y en el plazo de dos meses, entre los puertos que en el momento tenían tráfico pesquero, cuáles debían ser elegidos para la instalación de puertos pesqueros; lógicamente, debía responder a las conclusiones que exponía el informe detallado anteriormente<sup>43</sup>. Con el puerto pesquero se buscaba centralizar todos los servicios de pesca en un mismo lugar, evitando los problemas ocasionados en todo el proceso desde que llegaba el pescado al muelle hasta que pasaba al mercado o a la estación. En verdad, esta actividad representaba en Huelva progreso, por el desarrollo que posibilitaba para la flota pesquera, las industrias de salazones, conservas y frigoríficas, astilleros, etc. Ya en ese momento, la pesca en la provincia onubense constituía un elemento principal de la economía, a pesar de los rudimentarios medios con los que contaba el sector<sup>44</sup>. Existían todas las condiciones necesarias en Huelva para emplazar un gran puerto pesquero:

<sup>43</sup> *Gaceta de Madrid*, 24-11-1927 y 18-3-1928.

<sup>44</sup> La industria pesquera, que poco antes se ejercitaba por unos cuantos veleros, progresó con tal rapidez que llegó a ocupar el tercer lugar de las nacionales por el número de vapores y, probablemente, por cantidad de pesca el primero. A veces, incluso concurrían barcos de Isla Cristina y Ayamonte, dos importantes flotas. Prueba de la evolución del sector son los datos estadísticos del pescado entrado y salido de la Pescadería municipal de Huelva entre 1921 y 1926, recogidos en MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, p.111.

comunicaciones, depósitos de combustibles, fluido eléctrico, terrenos para localización de servicios, fábricas de conservas y salazones, etc. Huelva apostaba por ser el gran puerto pesquero del sur que pensaba ubicar el Gobierno<sup>45</sup>. Al final, el director del Puerto de Huelva remitió el proyecto con un presupuesto de 7.643.555,64 pesetas y se propuso ejecutar con fondos propios<sup>46</sup>.

Ante esta situación, en mayo de 1928 se creó en Huelva una Comisión pro-puerto pesquero que marchó a Sevilla, en donde se encontraba el rey, que les recibió. Montenegro<sup>47</sup> fue el principal portavoz que defendió la propuesta y comunicó que la Junta apoyaría las obras con 7.000.000 pesetas, con lo cual sólo ascendería a 3.000.000 la aportación del Estado, incluso esa última cantidad estaban dispuestos a desembolsarla. En ese mismo mes, la Comisión oficial encargada por el Gobierno de estudiar las características que reunían cada puerto aspirante, que ya había estado en Huelva, volvió para recabar mayor información. Realmente, si la proposición se subvencionaba por el Gobierno, se abarataría el pescado ante el consumidor, pues conformaba uno de los artículos de primera necesidad<sup>48</sup>. Una vez aprobado definitivamente el proyecto de “Puerto e instalaciones pesqueras”, en la margen izquierda de la ría del Odiel, por Orden de la Dirección General de 4 de febrero de 1930, con un presupuesto de contrata de 6.196.003,43 pesetas, se incluyó en el Plan de obras de ejecución inmediata de Andalucía por la Ley 29 de agosto de 1931<sup>49</sup>, aunque la liquidación se firmó en el año 1945.

Otra cuestión también importante en estos años, a pesar de que no siguió adelante, fue la de la navegabilidad del río Tinto, pues la Junta optó por priorizar la navegabilidad del río Odiel, ya que el capital no era abundante<sup>50</sup>. Por otra parte, el pueblo de Moguer necesitaba un muelle y una carretera de acceso. Por ello, se presentó a la Comisión Permanente el proyecto de “Muelle y carretera de acceso del puerto de Moguer”<sup>51</sup>, en sustitución al de “Canalización del río Tinto”<sup>52</sup>, y con un presupuesto mayor. Como

<sup>45</sup> Entrevista realizada al presidente del puerto, Tomás Domínguez Ortiz. *La Provincia*, 30-7-1927.

<sup>46</sup> Evidentemente, la institución portuaria estaba satisfecha con el proyecto, pues fomentaría la industria pesquera local y reportaría grandes beneficios. Realmente, no querían perder esta gran oportunidad. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-12-1927, libro 72.

<sup>47</sup> La prensa también recoge, en varias ocasiones, el gran apoyo brindado por Tomás Domínguez Ortiz. *La Provincia*, 3-4 y 13-4-1928.

<sup>48</sup> *La Provincia*, 2 y 4-5-1928

<sup>49</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Puerto e instalaciones pesqueras”: proyecto reformado*, 30-6-1932, leg. 217.

<sup>50</sup> La mejora del cauce del río Tinto para adaptarlo a la entrada de barcos hasta San Juan del Puerto fue una cuestión muy debatida desde principios de siglo, sobre todo porque suponía un coste elevado y la Junta no contaba con todos los recursos económicos necesarios. Además, el río Odiel era la arteria principal. El proyecto de “Canalización del Tinto” se aprobó por Real Orden de 10 de septiembre de 1903, con algunas modificaciones en el trazado y reduciendo la profundidad en bajamar de equinoccio a dos metros, con objeto de hacer navegable este río desde su desembocadura en el Odiel hasta el puente de San Juan del Puerto, o sea, en 15 kilómetros. El comienzo de la obra quedó subordinado a la financiación de los dragados del Odiel y, en verdad, nunca se llevó a cabo.

<sup>51</sup> El proyecto se sancionó por Real Orden de 13 de diciembre de 1926. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-8 y 25-9-1925 y 22-12-1926, libros 70-71.

<sup>52</sup> Para un mayor conocimiento sobre este tema, véase A.M.M. *Expedientes que contienen antecedentes sobre el ferrocarril de San Juan del Puerto a La Rábida y proyecto de canalización del río Tinto (1892-1929)*, leg. 574 y CARRASCO PEREA, Sebastián: “El ferrocarril San Juan-La Rábida y la canalización del

conclusión, el Real Decreto núm. 558, de 24 de marzo de 1927, autorizó al Ministerio de Fomento a contratar por subasta la ejecución de las obras por 407.308,45 pesetas<sup>53</sup>. Igualmente, con la intención de mejorar la zona de servicio del Puerto de Huelva, el día 12 de diciembre de 1928 se inauguró la obra de ampliación y dragado del muelle de Palos, que benefició el transbordo de mercancías, aunque tuvo que ser acompañada de la construcción de una carretera que uniera el muelle con la población para facilitar el acarreo de mercancías. La proposición de “Camino en Palos desde la carretera al embarcadero”, con un presupuesto de administración de 49.916,69 pesetas, abonado con cargo a los fondos de la Junta<sup>54</sup>, se aprobó por Orden de 18 de febrero de 1929. A partir de entonces se pudieron llevar a cabo las operaciones de tráfico con la capital, su principal medio de vida, sin tener que esperar, como antes, a que la marea permitiera la navegación. Verdaderamente, la mejora de los puertos de Palos y Moguer contribuía a desarrollar en conjunto a gran parte de la provincia onubense, y sobre todo en fechas cercanas a la Exposición Iberoamericana de 1929, como deduciremos de análisis posteriores. La atracción de los lugares colombinos era un puntal en el que el Puerto de Huelva se quería apoyar para que la zona avanzara desde el punto de vista turístico e industrial.

En cuanto a los dragados, siempre han tenido una gran trascendencia en el Puerto de Huelva, como ya hemos mencionado en páginas anteriores, necesitando una gran inversión para mantener en buen estado el río Odiel, vía de comunicación de las instalaciones de los muelles de la institución portuaria con el mar. Como las fuentes confirman, desde sus comienzos, el Puerto no dejó de dragar, caracterizándose las primeras campañas por su gran envergadura, hasta que estuvo asegurada la navegabilidad de la zona. Pero esa actividad no paró en años, aún hoy se sigue dragando para mantener los fondos con un calado constante. De su importancia durante los años veinte habla Santos Caña en su trabajo, concretamente de que la institución portuaria se vio beneficiada con 30.000 pesetas de inversión por parte de la Diputación Provincial; precisamente, su significación en la economía onubense justificó el desembolso de los gestores, muy interesados en su buena marcha<sup>55</sup>. Una de las obras destacadas en estos años resultó ser el proyecto de dragado para la ampliación de la canal del Padre Santo de la Barra, devuelto por Orden de la Dirección General de 1 de diciembre de 1928 para incluir las aportaciones del mar durante el plazo de ejecución de las obras<sup>56</sup>. Al fin se adjudicó al mejor postor, Jacobo Bos Woordengan, representante de Adrián Bos y Recourt, por 1.580.500 pesetas.

Así pues, existen otras experiencias de dragados, además de la mencionada del río Tinto, que tampoco se llevaron a cabo, también por la escasez de capital y la necesidad de priorizar la navegación principal; uno de los casos lo constituye la petición de los armadores de embarcaciones a vela y vapor dedicados a la pesca en Huelva, Ayamonte e

---

Tinto: dos proyectos para salir de la crisis de principios del siglo XX”. *Revista Montemayor*. Ayuntamiento de Moguer, Moguer, 1984, pp. 33-38.

<sup>53</sup> *Gaceta de Madrid*, 26-3-1927. Sobre el dragado del río Tinto podemos completar la información en MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 93-94.

<sup>54</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Camino en Palos de la carretera al embarcadero”*: oficio del presidente de la Junta de Obras del Puerto de Huelva al director de la misma, 28-2-1929, leg. 71

<sup>55</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: *Historia de la Diputación provincial...*, p. 338.

<sup>56</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Ampliación de la Canal del Padre Santo de la Barra”*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1928-1939, leg. 111 y A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 24-8 y 20-12-1928, libro 73.

Isla Cristina que solicitaron el dragado del estero Domingo Rubio en agosto de 1925. El director dejó bien claro que se necesitaba, pero no como lugar de abrigo, como aducían los empresarios, pues había otros, sino para mejorar el acceso a la importante y floreciente fábrica de salazones de pescado que había en el interior del estero. El Puerto no se oponía ofreciendo, a su vez, la draga de rosario, de la que se podía prescindir en el muelle de fábrica un tiempo; no obstante debían contribuir los peticionarios, aunque algunos vocales insistían en que fuera la Junta, únicamente, la que interviniera por el interés general de la industria. Finalmente, la Dirección General se opuso a la petición, argumentando que si a la fábrica de conservas le interesaba que presentara el proyecto y la instancia necesarios.

En suma, se comprende que el dragado ha resultado siempre una experiencia constante y muy costosa en términos financieros, sin la que es imposible que los puertos sigan evolucionando, sobre todo aquellos similares a los de Huelva, cuyos fondos necesitan de una asidua limpieza de arena; y no debemos olvidar que consume, a menudo, gran parte de las inversiones necesarias para las instalaciones portuarias y utillajes, sobre todo en épocas de menos recursos. Otros puertos sin el gran *handicap* de los aterramientos debieron tenerlo más fácil. Ante el desarrollo gradual de las técnicas de navegación, los barcos aumentaron su porte y calado, lo que ha significado tener que dedicar más inversión de capital al sostenimiento y profundización de los fondos marinos para que el comercio no decayera.

Otro apartado que también abordamos trata del urbanismo y la edificación en la zona de servicio, y destacamos, en líneas generales, que a lo largo de su avance, la entidad portuaria no ha sobresalido, precisamente, por la construcción de edificios que realzaran la ciudad, pues no era, en verdad, uno de sus objetivos, pero sí es cierto que se dan algunos casos que hoy en día siguen en pie, como huella y testimonio de las funciones portuarias – lógicamente, son construcciones históricas-, y en algunas ocasiones como patrimonio artístico y cultural. Asimismo, no podemos olvidar que lo característico de un puerto es su particular infraestructura -muelles, pantalanés, diques...-, mientras que los edificios pasan más a un segundo plano. Además de la proyección y ejecución de obras relacionadas con la actividad propia del mundo portuario, el entorno de los muelles requería ser urbanizado. Así, uno de los expedientes notorios en este sentido en Huelva fue el de “Renovación de las vías de circulación de este puerto”<sup>57</sup>; también hubo adoquinados de las carreteras del noroeste y suroeste y de la plaza de ingreso al puerto, de los que encontramos datos entre finales de 1927 y 1928<sup>58</sup>.

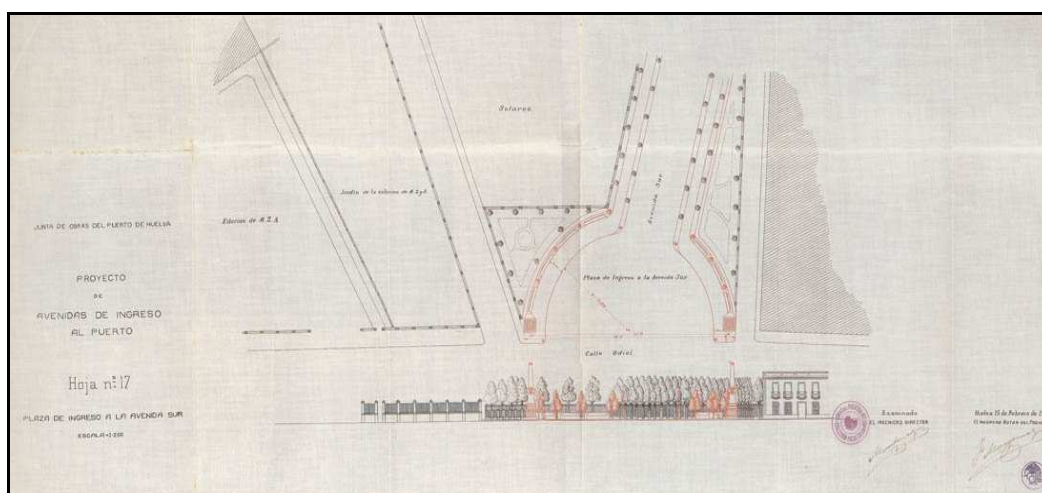
Por otra parte, en el proyecto de “Muelle de Fábrica” se recogía, a su vez, una propuesta de ronda. Para que la zona de muelles tuviera fácil acceso por la población se proyectó una vía de ronda, que partiendo de la carretera de Gibraleón, en las inmediaciones de la plaza de toros, en el norte de la capital, circunscribiera la zona de muelles en toda su extensión, hasta unirse con la carretera de Sevilla cerca de la estación de este nombre, al sur. Igualmente, dos avenidas que partirían de una plaza semicircular

<sup>57</sup> El material necesario fue suministrado por *Altos Hornos de Vizcaya, S.A* por 240.419 pesetas. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 24-8-1923, libro 67.

<sup>58</sup> Hay un artículo en *Las Noticias*, 29-6-1927 sobre la rotonda de la plaza XII octubre, obra de Quintero Báez, que está tocando a su fin las obras. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 31. Véase además A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Obras “Ampliación de la plaza de ingreso al puerto”: proyecto*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1928, leg. 355.



situada hacia la mitad de la zona, servirían para enlazar la parte central de la población con la de los muelles. La redacción de este proyecto estaba supeditada a la resolución del muelle de fábrica, pues de él dependía gran parte del trazado y secciones de la ronda mencionada<sup>59</sup>. Todo ello se puede considerar un antecedente de la proposición de “Avenidas de ingreso al puerto”, que se firmó en 1930 y que, a su vez, formaba parte del muelle de fábrica. Éste, además de las vías de circulación dentro de su zona, necesitaba tener conexión con la población de manera práctica y cómoda; no era fácil, pues la estación y vía de ferrocarril de Zafra a Huelva interceptaban una zona importante de acceso y obligaba a construir una larga avenida para conectar el muelle con la zona norte. Ciertamente, la zona central era la que más movimiento iba a tener al acumularse con más intensidad el tráfico de mercancías y viajeros; así, se proyectaba en estos años comunicar la escalera central del muelle con la avenida de enlace por una pasarela para salvar las ocho vías férreas que ocupaban longitudinalmente toda la extensión. Por otra parte, las calzadas que se articulaban en esta zona –Almirante Hernández Pinzón, Odiel y Gibraleón, actuales Marina, Avenida de Italia y de Alemania- concurrirían en una pequeña plaza, XII de Octubre, y desde aquí arrancarían las avenidas noroeste y suroeste –actuales Real Sociedad Colombina Onubense y Sanlúcar de Barrameda- hasta salir al muelle en su tercio central.



**Fotografía 6.2.- Plano de la Plaza de ingreso a la avenida Sur, 15-2-1930 (A.P.H. Expediente de Obras “Avenidas de ingreso al puerto”, leg. 72).**

Con respecto a los edificios que rodearían a la plaza, se refería: “por el lado de la población, las casas extremas de las tres calles mencionadas, el centro de la parte curva la ocupará la Oficina Central de la Junta de Obras del Puerto y los dos pabellones de las avenidas, el sector de la derecha la Oficina de la Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva y el de la izquierda un hotel de viajeros cuya concesión tiene pedida el Ayuntamiento de la Capital”. Finalmente, por la parte sur también se precisaba disponer de una avenida de ingreso que conectara con la carretera de Sevilla que recogía un enorme tráfico del condado de Niebla y la Sierra y con las estaciones ferroviarias de M.Z.A. y *Rio Tinto*, con las que había mucho tráfico de pescado, sobre todo con la primera. En definitiva, se necesitaba para hacer la conexión del Puerto con la ciudad las avenidas Norte, Sur, Noroeste y Suroeste y, por supuesto, una avenida de enlace de éstas con el muelle para derivar por ella la circulación de vehículos desde el muelle y tinglados hasta la

<sup>59</sup> A.P.H. *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras, 1904-1913...*, p. 225, leg. 2251.

correspondiente avenida de acceso, evitando que la circulación se llevara a cabo por la zona de depósito de mercancías. Como podemos observar en un plano del Puerto actual, gran parte de este proyecto llegó a ser una realidad, aunque no en su totalidad<sup>60</sup>.

Realmente, en esta época no se levantaron edificios sobresalientes en la zona que estudiamos, sino más bien funcionales y prácticos. Al principio de la etapa, localizamos datos del proyecto “Instalación provisional de las oficinas en el tinglado número 1 y arreglo de la antigua cochera de locomotoras”, que se presentó en la sesión del 22 de febrero de 1924. Con la intención de instalar las oficinas de Secretaría se reformó y aprobó con un presupuesto de 7.513,2 pesetas. Otro proyecto característico de 1924, año de gran actividad, del que tenemos noticias es el de “Calefacción central para las oficinas técnicas y administrativas de esta Junta”, que se acordó remitir rápidamente a la Jefatura con la finalidad de aprovechar para el establecimiento de los tubos las obras que en ese año se realizaban en el edificio<sup>61</sup>. También encontramos, en este último año reseñado, la gestión de la proposición “Pabellón de aislamiento de enfermos infecciosos en la estación sanitaria de este puerto”<sup>62</sup>. Según el Real Decreto de 25 de febrero de 1924, en los puertos donde existían Juntas de Obras, éstas debían dotar a las estaciones sanitarias de instalaciones y medidas<sup>63</sup>.

En principio, Sanidad marítima presentó un anteproyecto, redactado por el arquitecto José M<sup>a</sup> Pérez Carasa, que, básicamente, recogía la construcción de un pabellón para hospitalizar hasta ocho enfermos infecciosos, situado en una de las islas del estuario del río Odiel<sup>64</sup>. La Comisión prestó su conformidad al presupuesto de contrata que ascendía a 97.518,39 pesetas<sup>65</sup>, pero la obra tuvo que ser modificada y el 10 de febrero de 1926 se redactó un nuevo proyecto firmado por Carlos G. Espresati, con el mismo estilo que el de

<sup>60</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Avenidas de ingreso al puerto”: memoria del proyecto*. Ingeniero director, Francisco Montenegro y Calle, 15-2-1930, leg. 72. La Fotografía 6.2 permitirá hacernos una idea más clara de todas las explicaciones dadas en estas líneas.

<sup>61</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10-11-1924, libro 69.

<sup>62</sup> Tenemos noticias por Real Orden de 12 de enero de 1915 de la aprobación al Ayuntamiento para instalar en un solar de la Junta de Obras un edificio para este menester. Se tenía claro que era un servicio público de gran conveniencia y necesidad y el emplazamiento muy acertado por la proximidad a las estaciones de los ferrocarriles que afluían a la ciudad. Se procuraba darle la mayor protección posible y no se le imponía canon alguno. Incluso, se preveía que si las necesidades de defensa lo exigían, podría ser ocupado por el ramo de Guerra. *Gaceta de Madrid*, 19-1-1915.

<sup>63</sup> Las dificultades en la aplicación de esta normativa crearon la necesidad de normalizar los preceptos existentes en relación a los puertos y aconsejaron que se dictasen disposiciones aclaratorias, en forma análoga a lo dispuesto por Real Decreto de 13 de septiembre del mismo año, autorizando a las Juntas de Obras de Puertos a ejecutar la construcción de edificios, mejorar los existentes y habilitar locales para estaciones sanitarias. Todo ello se puso en marcha a partir del Real Decreto de 27 de octubre de 1924, previa propuesta de Ministerio de la Gobernación, que facilitaría el programa de necesidades. *Gaceta de Madrid*, 28-10-1924.

<sup>64</sup> A.P.H. *Expediente de Obras “Pabellón de aislamiento de enfermos infecciosos en la estación sanitaria de Huelva”: memoria del proyecto*, ingeniero autor del proyecto Carlos G. Espresati, 10-2-1926, leg. 152 y A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-3 y 11-4-1924, libro 68.

<sup>65</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-4-1925, libro 69.

Pérez Carasa, aunque más completo<sup>66</sup>. En esta misma línea sanitaria, en noviembre de 1925, el Director General de Obras Públicas autorizaba a la Junta a redactar un presupuesto para la adquisición de los aparatos de desratización y desinfección de la estación sanitaria, por los casos de pestes ocurridos en Marsella, y el grave riesgo que constituía para los puertos. Montenegro lo presentó a la Comisión Permanente, que lo aceptó por un importe de 12.300 pesetas, con la conformidad del director de Sanidad marítima.<sup>67</sup> Asimismo, se sometió a aprobación otro proyecto para la compra de “Muebles y enseres para el pabellón de aislamiento de enfermos infecciosos en la estación sanitaria de este puerto”<sup>68</sup>, al que la Superioridad dio su visto bueno al año siguiente.

A continuación, hablaremos de una propuesta muy interesante que existió en la década de los años veinte, y que consistió en la construcción y explotación de aeropuertos en varias capitales de España. En verano de 1927, la Comisión Permanente, una vez que conoció que el Consejo de Aeronáutica estaba gestionando tal propuesta, acordó su implantación en Huelva, incluso costeándolo la propia Junta<sup>69</sup> -ya desde 1926 hubo una campaña pro-aeropuerto, y también la prensa apoyó enormemente el proyecto-. Las autoridades eran conscientes de su importancia para la economía onubense, concretamente el Puerto de Huelva valoraba lo que supondría para el comercio la mejora de las comunicaciones. En una entrevista con Francisco Montenegro, el director afirmaba que “era la aspiración de todo aquél a quien preocupara el engrandecimiento de Huelva”. En cuanto a su ubicación, se hablaba desde el principio de la Punta del Sebo, porque había extensión suficiente para el aterrizaje, establecimiento de hangares, etc. A pesar de todo, Montenegro exponía que el tema estaba aún muy inmaduro y había que gestionarlo en Madrid, a través del alcalde y el presidente de la Diputación, perfectos interlocutores por su gran relación con el Gobierno central; además, él también se ofrecía para participar en la comisión que en Madrid defendiera el proyecto. Hubo otros personajes que se solidarizaron abiertamente con el asunto, como el presidente de la Cámara de Comercio, Pedro Luis Casto Ramírez, por su importancia comercial<sup>70</sup>.

En este sentido, en la sesión del día 8 de julio de 1927 de la Comisión Permanente se presentó una exposición dirigida al presidente del Consejo de Ministros, al ministro de Marina y al presidente del Consejo Superior de Aeronáutica en la que se ofrecía todo el terreno necesario para las instalaciones terrestres y auxilios, tanto navales como mecánicos. Por su parte, en la Real Orden del presidente del Consejo de Ministros de 13 de julio de 1927 se recogía que la designación de aeropuertos marítimos obedecía a la facilidad existente para despegar y tomar agua en sus puertos, pero que no se oponía a que se aprovechara por hidroaviones las magníficas condiciones de Huelva y su puerto aduanero tan próximo a Portugal, y se acordó hacer un estudio. Pocos días después, el

<sup>66</sup> Se autorizó la construcción a José Peguero Hierro por 76.789,64 pesetas. *Gaceta de Madrid*, 7-10-1926.

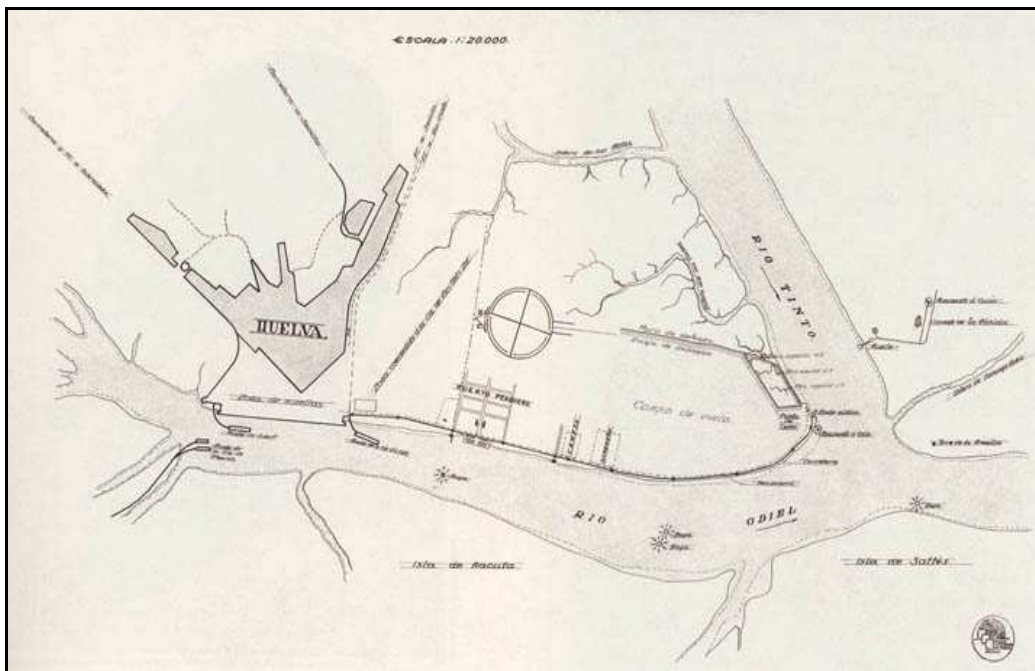
<sup>67</sup> Finalmente, por Real Orden de 15 de febrero de 1926 se aprobó el presupuesto para la adquisición de “Aparatos y materiales para la desratización y desinfección de la estación sanitaria”. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-11-1925 y 1-3-1926, libro 70.

<sup>68</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 4-3-1927, libro 71.

<sup>69</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-7-1927, libro 72.

<sup>70</sup> *La Provincia*, 24-2-1926, 6 y 11-3-1926. Obviamente, coincidió con todo el desarrollo del vuelo del *Plus Ultra*, etapa en que la opinión pública estaba especialmente sensibilizada con la importancia de la aviación y las potencialidades de Huelva.

Real Decreto Ley de 19 de julio de 1927, artículo 11º, disponía que el puerto marítimo de Huelva, entre otros, se habilitara para la hidroaviación con función aduanera propia<sup>71</sup>.



Fotografía 6.3.- Plano general de emplazamiento del proyecto de Campo de vuelo en Huelva (A.P.H.).

Con todo, el tema quedó parado un par de años, y en 1929 se retomó con la Real Orden de 26 de marzo, que aprobó las instrucciones para la organización de los servicios de la Navegación aérea comercial o particular, por la que se declararon abiertos varios puertos marítimos y bahías, pero no los que se proyectaron en un principio. A renglón seguido, la Orden de la Dirección General de Navegación y Transporte aéreo de 22 de noviembre recogía que para tener posibilidad de éxito Huelva en su candidatura, tendría que construir un aeródromo terrestre, además de que debía informar ampliamente del terreno<sup>72</sup>. Con esta situación se llegó a finales de los años veinte, y aunque toda Huelva estuvo con el proyecto, el aeropuerto no se llegó a construir. Ya en 1930, la Real Orden de 30 de abril, núm. 204<sup>73</sup>, declaró abierto a la navegación aérea comercial y particular los puertos marítimos de Huelva, Santander y Valencia. Al final, todo quedó sólo en proyecto.

En referencia a la esfera del urbanismo, justamente de equipamiento urbano con ornato, encontramos una faceta nada prolífica en la institución en esta etapa que estudiamos, la de los monumentos, entre los que destacamos el que se levantó a la memoria de Manuel Vázquez López<sup>74</sup>. Se construyó en 1930 por suscripción popular y se

<sup>71</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 15 y 22-7-1927, libro 72 y *Gaceta de Madrid*, 20-7-1927. También recogemos un dato del Gobierno, a modo de balance de su trayectoria, con respecto a haber sido atendida “[...] la solicitud de los elementos representativos de la Ciudad, entre los cuales figura esta Corporación, para la concesión del Aeropuerto de Huelva”. *El avance de la provincia de Huelva...*, p. 71.

<sup>72</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-10 y 4-12-1929, libro 74.

<sup>73</sup> *Gaceta de Madrid*, 2-5-1930.

<sup>74</sup> VELA CRUZ, Manuel: *Catálogo histórico-artístico de monumentos conmemorativos en la ciudad de Huelva y*



localizó, en un principio, en la carretera de la Punta del Sebo, actual avenida Francisco Montenegro. Díaz Hierro, en sus trabajos, detalla que el 20 de mayo de 1921, reunido el Ayuntamiento en sesión ordinaria leyó un escrito de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación en el que se recogía el interés por dedicar un homenaje a Manuel Vázquez López y a Guillermo Sundheim por su contribución al avance de la ciudad<sup>75</sup>. Las fuentes confirman que se solicitó en un principio a la Junta, en julio de 1921, para ubicarse en dos de las rotondas de la avenida Sur<sup>76</sup>; pero después de realizada las maquetas de dos monumentos individuales para la admiración de ambos próceres, sólo se inauguró la obra dedicada a Vázquez López en la avenida mencionada<sup>77</sup>.

En la década de los cincuenta se trasladó la obra a los Jardines del muelle y años después se desmanteló. En los ochenta se reconstruyó para instalarla en los jardines de acceso a la Oficina principal de la Autoridad Portuaria de Huelva, donde se encuentra actualmente con algunas modificaciones. Se recuperó el medallón y la inscripción en bronce del primitivo monumento, mientras que la parte central de la obra se rehizo<sup>78</sup>. El día de la inauguración del monumento se recogió con gran orgullo por la prensa del momento. Según se relata, fue un domingo, 1 de febrero de 1931, y desde la diez de la mañana, en la plaza XII de Octubre, la banda municipal interpretó un concierto mientras el pueblo se congregaba. Organizados todos los representantes públicos y prestigiosos personajes de la población -a los que le seguían numerosísimo público junto con la banda municipal-, se dirigieron al muelle Sur, tomando el tren totalmente engalanado para la ocasión, y desde allí hasta el lugar del monumento, donde se hallaban los hijos de Manuel Vázquez López. En el acto, que según la prensa revistió extraordinaria brillantez, Tomás Domínguez Ortiz se expresó admitiendo, claramente, que si el 2 de septiembre de 1902 la Junta acordó asociarse oficialmente a todos los actos que honraran la figura de Vázquez López, a pesar del tiempo transcurrido, este acuerdo estaba vivo, como quedaba demostrado<sup>79</sup>.

En resumen, tenemos que decir que en esta etapa se produjo un adelanto cuantitativo y cualitativo en las construcciones portuarias desde los inicios del Puerto. De todas, las obras de los muelles supusieron un progreso en la infraestructura y en la economía onubense, destacando el muelle de Levante y el muelle pesquero, aunque de este último sólo se redactó el proyecto en estos años. Ahora bien, si desde la constitución de la Junta el apoyo de la ciudadanía onubense a todo tipo de propuestas había sido un hecho, en la década de los veinte se manifiesta aún con más intensidad, y sobre todo con el tema de las obras públicas, a las que consideraban un bien para la ciudad en general, por la mejora reflejada en los puestos de trabajos generados. A pesar de que las Juntas de Obras no tuvieron como misión construir edificios para realce de la ciudad, no podemos negar que,

---

*los lugares colombinos (1892-1936)*. Universidad de Huelva, 1998, pp. 244 y ss. Tesis de Licenciatura inédita.

<sup>75</sup> La Cámara en sus *Memorias* apoya que se homenajee a Manuel Vázquez y a Guillermo Sundheim. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año de 1921-22...*, pp. 25-27, leg. 32.

<sup>76</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Terreno para instalar dos monumentos a la memoria de Manuel Vázquez López y Guillermo Sundheim"*. Ayuntamiento de Huelva, 1921-1925, leg. 1332.

<sup>77</sup> Díaz Hierro, Diego: "Huelva y sus monumentos conmemorativos". *Odiel*, 9-2-1966.

<sup>78</sup> A.P.H. *Expediente de Obras "Monumento a Vázquez López": memoria del proyecto*. Ingeniero Jefe de sección, Joaquín Barba Quintero, 8-12-1987, leg. 109.

<sup>79</sup> *La Provincia*, 2-2-1931 y *Diario de Huelva*, 3-2-1931.



en algunos casos como en Huelva, se puede hablar de una arquitectura que ha llegado hasta nuestros días por ser considerada de interés su conservación y, en algunos casos, está claro su carácter histórico artístico.

Por otra parte, este apartado deja claro la especificidad constructiva del Puerto, que marca la ciudad con su paisaje característico y permite afirmar la influencia recíproca puerto-ciudad; de tal manera, que estudiados los edificios, utillajes y tdo el entorno paisajístico portuario, se puede detectar su avance y el de la provincia. No pasa por alto que la tecnología portuaria ha evolucionado a grandes pasos y los muelles de este momento y su zona de servicio son bien distintos a los levantados a fines del siglo XIX.



**Fotografía 6.4.- Maqueta de proyecto de Monumentos a la memoria de Manuel Vázquez López y Guillermo Sundheim (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 255).**

En otro orden de cosas, pero en relación con la importancia del Puerto de Huelva, de sus instalaciones, problemas de navegación, dragados, aterramientos... y, por su puesto, de su director, está su participación en varios Congresos Internacionales de Navegación. Conocemos que por Real Orden de 7 de junio de 1923 se designó al ingeniero director Francisco Montenegro para acudir a una nueva edición de los mencionados Congresos que se iba a llevar a cabo en Londres, en julio de ese mismo año<sup>80</sup>, formando parte de la Delegación oficial nombrada por Real Orden de 18 de abril de 1923. Pocos años después, también participó en el XIV Congreso Internacional de Navegación, celebrado en El Cairo. Verdaderamente, fue un profesional, un técnico al que le gustó muchísimo publicar, transmitir sus conocimientos, inquietudes y logros al resto de la humanidad; por lo que no debemos extrañarnos de que un trabajo del Puerto de Huelva se aprobara para presentarse a nivel mundial y, además, demuestra su evidente interés. Asimismo no debemos olvidar el enorme esfuerzo de la institución para asistir al citado evento. Concretamente en 1926, en El Cairo, el director presentó durante la segunda sección, dedicada a navegación marítima, la tercera comunicación, sobre dragados por succión en mares agitadas, titulada:

<sup>80</sup> Con un presupuesto de casi 5.752 pesetas. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-6-1923, libro 67. Sobre este Congreso, véase *Revista de Obras Públicas*, 1923, núm. 2385, tomo I, pp. 97-98; 1923, núm. 2386, tomo I, pp. 113-114 y 1924, núm. 2399, tomo I, pp. 67-69.

“Dragages intensifs par succion, netamment en mer holeuse”<sup>81</sup>. En su alocución, Montenegro describía pormenorizadamente el Puerto de Huelva y detallaba los aterramientos en la costa de Huelva, teniendo en cuenta los vientos, olas, mareas, corrientes... que propiciaban los constantes dragados. Finalmente, concluye:

“dans les 12 km. de barre les atterrissements sont minimum à l’endroit qu’ occupe actuellement le canal d’ entrée. Ils croissent à partir de cet endroit vers l’Ouest pour arriver à un maximum au méridien de la Casajera et au Cabezo de los Prácticos. Le Point où se trouve aujourd’hui l’entrée du canal paraît n’avoir pas une importance nécessaire si on considère les inconvénients au point de vue des travaux projetés”<sup>82</sup>.

## II. EL MOVIMIENTO COMERCIAL

Este interesante apartado de la investigación va a tratar diferentes aspectos que darán luz sobre el tráfico que tiene lugar en el Puerto de Huelva en los años de la Dictadura de Primo de Rivera. Nos ocuparemos en un primer momento del servicio portuario, completando lo apuntado en páginas anteriores, para proseguir con la normativa promulgada referente a este sector. A renglón seguido, la cantidad de buques entrados en el Puerto se tomará como referente del progreso comercial en Huelva, siempre comparándola con otras ciudades litorales de la geografía nacional, que ayudará a no perder de vista el sistema portuario español. A su vez, el estudio de las nuevas habilitaciones de diferentes puntos en la costa onubense permitirá ampliar este objetivo. Por último, una introducción general del tráfico de exportación e importación, en contraste con los puertos más preponderantes del panorama español, dará paso al estudio detallado del movimiento comercial en el Puerto de Huelva, según los tipos de tráfico: cabotaje, Europa y América -como se ha indicado, en relación a todo el continente-, tanto en entrada como en salida.

En principio, comenzaremos este apartado completando con algunas notas más lo ya puntualizado sobre el término de servicio portuario en anteriores capítulos, según relata Acero en su obra. Si bien este concepto en la Ley de Puertos de 1880 quedó claro al implantarse un procedimiento de atribución de competencias sobre los distintos servicios que concurrían en el ámbito portuario, interesa el hecho de que haya llegado hasta nuestros días. Concretamente, el artículo 22º dividía en dos clases el servicio de los puertos: el relativo al movimiento general de las embarcaciones -entrada, salida, fondeo, amarre, atraque, desatraque, remolque y auxilio marítimo-, competencia del Ministerio de Marina, y el de la ejecución y conservación de las obras y edificios, operaciones de carga y descarga en los muelles, circulación en los mismos, atribución del Ministerio de Fomento. Posteriormente, en los artículos 36º y 37º se hablaba de los servicios anejos. A pesar de la clara definición, siguieron los conflictos de competencias entre organismos. Por ello, por Real Decreto de 27 de mayo de 1903 se trató el tema, basándose en los criterios de una comisión compuesta por los dos ministerios implicados. Se anularon todas las normas que contradijeran la Ley de Puertos de 1880 y en adelante todo lo promulgado en materia de puertos se tenía que ajustar a ésta. A continuación, el Reglamento de la mencionada Ley

---

<sup>81</sup> Real Orden de 20 de agosto de 1926 y *Revista de Obras Públicas*, 1926, núm. 2464, tomo I, pp. 477-478.

<sup>82</sup> MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Dragados intensivos por succión en mar agitada”. En *XIV Congreso Internacional de Navegación*. Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación, Bruselas, 1926, pp. 1-24.

aclaró aún más la situación, disponiendo que el director o el ingeniero jefe designaría las zonas de los muelles en las que debían operar las mercancías y se lo comunicaría al capitán del puerto, que ordenaba el atraque y amarre de los buques.

Por otra parte, también la normativa reguladora de las Juntas de Puertos se refiere a los servicios portuarios desde el Reglamento de 1898 de manera escueta, pero se va ampliando con la legislación siguiente, que obtiene su mayor expresión en el artículo 2º de los Reglamentos de 1923 y 1928 cuando se les atribuye la “dirección y organización de todos los servicios del puerto, así como los de policía y uso público”. Asimismo, el establecimiento y explotación de instalaciones, servicios complementarios y especiales y, para finalizar, una larga lista de enumeraciones generaliza con “todo lo necesario para facilitar el tráfico marítimo portuario [...]”<sup>83</sup>.

A continuación, se analiza la legislación que en esta etapa recoge la esfera del tráfico portuario y del comercio marítimo, así como de la organización de los puertos a cargo del Estado, en general, para entender mejor la evolución existente en esta materia. Comenzaremos por el Real Decreto de 18 de diciembre de 1923, promulgado a los pocos meses del inicio del régimen dictatorial, por el que se estableció un gravamen o canon sobre el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías que realizaran los buques nacionales o extranjeros en puertos españoles. Su producto se destinaría al pago de los quebrantos causados a los navieros que realizaron servicios de requisa a flete reducido y reconocidos por la Comisión Liquidadora del Comité de Tráfico. El tema se remontaba a la Primera Guerra Mundial y a las consecuencias de la Ley de Subsistencia que facultó al Gobierno para incautar los buques de la Marina mercante española, con idea de que su tonelaje hiciera posible la marcha de la vida económica de la nación. Justamente, la Junta de Transportes marítimos primero, creada por Real Decreto de 3 de marzo de 1916, y el Comité del Tráfico marítimo después, por el ya mencionado Real Decreto de 16 de octubre de 1917, conformaron los órganos encargados de intervenir en el tráfico marítimo, regulándolo y encauzándolo para mantener el abastecimiento nacional y la marcha de la vida industrial. Las medidas consistieron en la imposición de fletes mermados en toda clase de importaciones, pero sobre todo en las mercancías de abastecimiento imprescindible en la economía española –trigo, carbón, fosfatos y patatas de importación y fruta de exportación-. Para el naviero, la imposición de este flete reducido produjo el quebranto de la diferencia con el precio existente en el mercado. Las pérdidas llegaron a 125 millones y se solventaron en 50, pues la cancelación de la cifra total resultó imposible por la crisis económica de la posguerra, amenazante a principios de 1920 -el tráfico mundial quedó contraído a 2/3 del normal de preguerra-<sup>84</sup>.

Otra normativa interesante, que ya apuntamos en líneas superiores, con el mismo objetivo que hemos estudiado en la fase anterior de renovar el tráfico portuario y, en consecuencia, el comercio marítimo fue la iniciativa emprendida por la Junta Central de Puertos con la finalidad de mejorar el funcionamiento de los servicios portuarios, abaratándolos y dotando a las entidades del material necesario, adecuado al tipo de tráfico dominante. En este sentido, en 1927 la Junta Central remitió a las locales, a través de la Dirección General de Obras Públicas, la siguiente circular:

<sup>83</sup> ACERO IGLESIAS, Pablo: *Op. cit.*, pp. 303-306.

<sup>84</sup> *Gaceta de Madrid*, 19-12-1923.

“[...] se dispone que todas las Juntas de Obras redacten y remitan las bases de concurso para establecer aparatos mecánicos y para su explotación, a fin de obtener facilidad, rapidez y economía en las operaciones de carga y descarga de los productos de mayor tráfico de cada puerto y en especial de los que se refieren a sus carbones”.

Estas disposiciones generales no encontraron pronta aplicación, pues chocaron con dificultades específicas en cada lugar, así en Sevilla y en el asunto de los carbones hubo problemas por las características de los muelles. En cuanto al abaratamiento de los gastos que gravaban el tráfico marítimo, la Junta Central encargó un detallado estudio para buscar soluciones posibles, al tiempo que intentó que las Juntas locales tuvieran más agilidad en su gestión. Del informe emitido hay que destacar la gran cantidad de gastos existente en el comercio y en el transporte por mar, tanto en la temática de los buques como en la de mercancías, y la diversidad de organismos receptores de estos gravámenes. Los gastos variaban, dependiendo del tonelaje, calidad del cargamento, clases de navegación y puntos de origen y destino. El montante, muy alto, se repartía así: 10% para el Ministerio de Fomento, 60% para el de Hacienda, sobre todo por el impuesto de transporte, 8% para el de Marina y el de Gobernación y 22% para otros servicios del puerto. Otros arbitrios, importantes más por su significado que por su valor, eran los que se pagaban en ciertos lugares a la Cámara de Comercio o algunas imposiciones provinciales y locales, que distorsionaban el carácter nacional que se pretendía dar a los puertos.

En cuanto a la parte correspondiente directamente a las Juntas, ésta era la más reducida, pero todavía se podía bajar si desaparecían los impuestos con que el Estado las gravaba y que ya no tenían sentido. Otro factor que también encarecía el tráfico era la discontinuidad entre los medios terrestres y marítimos, por la falta de coordinación que incrementaba los costos. Por otro lado, existía una multiplicidad de operaciones que se aplicaban a las mercancías desde la bodega del barco hasta el muelle, y desde aquí hasta su destino final, que estaban asignadas a los consignatarios<sup>85</sup> y que eran muy elevadas. Obviamente, estos personajes, grandes interesados en el aumento del tráfico portuario, obtendrían más ventajas en la medida en que éste se intensificara, aunque se hiciera a costa de su abaratamiento. Como cabe esperar de lo tratado, el resumen del informe fue bastante clarificador:

“El tráfico marítimo está excesivamente gravado en España, aunque lo que corresponde a las Juntas de Obras de Puertos tiene muy poca importancia. Se ve que existe una verdadera desorganización en el conjunto. Ocurre una paradoja: la nación gasta su dinero en construir un puerto para favorecer el tráfico marítimo, e inmediatamente destruye con sus impuestos todo el beneficio que iba a conseguir”<sup>86</sup>.

Se apuntaron varias soluciones, que iban desde la creación de un sistema de fiscalización nuevo que unificara tarifas, hasta el desarrollo de un modelo de gestión distinto para administrar los puertos. El abono de los arbitrios se basaba en dos criterios diferentes: por un lado, se gravaban las mercancías con independencia del buque que las transportaban y, por otro, al barco, sin tener en cuenta el tipo de carga que movía. Se

---

<sup>85</sup> Según el *Diccionario de la lengua de la Real Academia Española*, es la persona que, en los puertos de mar, representa al armador de un buque para ocuparse de los asuntos administrativos que se relacionan con su carga y pasaje.

<sup>86</sup> BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Op. cit.*, pp. 237-244.

estudió la posibilidad de pagar un impuesto único por la carga y otro por tonelada de arqueo de barco y día de estancia. El modelo de gestión, realmente avanzado para el momento, no se llegó a desarrollar, si bien, con el paso del tiempo, una parte importante se recogió con la constitución de los puertos autónomos. Se resume así:

“La unidad de dirección, la simplificación de servicios, la supresión de derechos y patentes, la reducción del personal, permiten abaratar los puertos. Esta organización no exige necesariamente, que el puerto sea autónomo e independiente, de toda intervención estatal, pues se trata solamente de una organización administrativa que coloca todos los servicios bajo dirección única, que es la encargada de recibir y cumplir las órdenes que emanan de todos los ministerios que intervienen en los puertos”<sup>87</sup>.

Ahora bien, en esta misma línea, en referencia a la Real Orden del Ministerio de Marina de 30 de diciembre de 1927, el Comandante de Marina estableció que se declararan servicios urgentes los despachos y descargas de buques tanques que transportaran productos petrolíferos por cuenta del monopolio y que se les diera preferencia de atraque “después de los vapores correos”<sup>88</sup>. Por otra parte, ante la necesidad de agrupar los puertos a cargo directo del Estado, tanto los de interés general como los de refugio, dependientes hasta el momento de las Jefaturas de Obras públicas de las respectivas provincias marítimas, nombró una comisión que estudiase dicha agrupación<sup>89</sup>. Asimismo, constituyó un cometido también de la citada comisión el estudio del régimen administrativo y económico de dichos puertos y la implantación de arbitrios que compensaran el desembolso que el Estado venía haciendo y debía realizar en lo sucesivo para la terminación de aquellas obras. Esta organización, que respondía al plan general esbozado en el Real Decreto Ley de 30 de abril de 1924 de creación de la Junta Central, se tenía claro desde el principio que produciría grandes ventajas, como rapidez y economía en la ejecución de las obras e instalación de los servicios. Concretamente, a la Junta de Obras del Puerto de Huelva quedaron afectos los puertos de Isla Cristina y Ayamonte<sup>90</sup>. Una última reglamentación que también afectaba al tráfico recayó en el Real Decreto 1912/1929 del presidente del Consejo de Ministros que creó el Patronato para el Fomento del Consumo de artículos nacional<sup>91</sup>.

Así, pasamos a tratar los buques que entraron entre 1923 y 1930 en el Puerto de Huelva: se alcanzó la cifra de 14.209, con un máximo en 1929 seguido de los años 1924 y 1923. No cabe duda de que los barcos de vapor iban aumentando frente a los de vela a una velocidad nada desdeñable. Si nos ocupamos de la cifra de 1923 se advierte que los barcos de vela significaban todavía casi un 50%, pero ya en 1930 sólo son un 27%, con lo que su descenso fue considerable en un corto espacio de tiempo. Asimismo, los buques con toneladas de registro menores de 100 pasaron de 883 al principio de la Dictadura a 410 al final, lo que supuso, también, un buen desarrollo del porte de las embarcaciones. Por otra parte, como ya expusimos en anteriores investigaciones, el número de buques

<sup>87</sup> ZAPATA TINAJERO, Amalia: *La reconversión ...*, pp. 133-134.

<sup>88</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-1-1928, libro 73.

<sup>89</sup> Designada por Real Orden de 18 de enero de 1928, su trabajo se concretó en trece conclusiones. Dado lo extenso de sus estudios, se le concedió una prórroga por Real Orden de 9 de mayo de 1928. *Gaceta de Madrid*, 23-5-1928.

<sup>90</sup> Real Decreto 22-7-1928, núm. 1316. *Gaceta de Madrid*, 24-7-1928.

<sup>91</sup> *Gaceta de Madrid*, 4-9-1929.



tendió a bajar, aunque no así la cantidad de mercancías transbordadas, lo que tiene una explicación lógica, pues cada vez los mercantes aumentaban más su tamaño y su capacidad de carga, en lo que tuvo un papel primordial el avance en las técnicas de construcción y navegación, de las que hemos hablado ampliamente en el capítulo segundo. Con respecto a la nacionalidad de los barcos, sabemos por los estudios realizados que el mayor número correspondía a los españoles, no obstante, a lo largo del período, la diferencia se acortó, y está constatado el descenso en la construcción de barcos nacionales, por lo que no hubo más remedio que acudir a los de bandera extranjera; aún así, hay que tener en cuenta la gran cantidad de empresas de otros países que comerciaban en el puerto. A pesar de todo, el empleo de barcos españoles para el comercio con la propia España, indiscutiblemente, abarataba los costes frente al uso de barcos con bandera de los países de origen de las compañías mineras<sup>92</sup>.



**Fotografía 6.5.- Buque *Navasota*, que partió el 22 de noviembre de 1927 con castañas para Argentina (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 3192).**

A renglón seguido, queremos hacer una comparativa, igual que hemos llevado a cabo en el capítulo anterior, de la cantidad de buques que se movían en otros puertos españoles para conocer la importancia de Huelva a nivel nacional. Empezamos por Tarragona<sup>93</sup>, que frente a los 1.929 buques que entraron en Huelva en 1929, sólo recibió en la misma fecha 1.378, pero a pesar de ser un puerto con un tráfico menor, también vemos un aumento con respecto al inicio de los años veinte, y aún mayor que en Huelva —en éste 111 buques y en aquél 282<sup>94</sup>—. Ya refiriéndonos a los puertos mayores, Bilbao y Barcelona, conocemos

<sup>92</sup> Todos estos datos se encuentran detallado en MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 154 y ss.

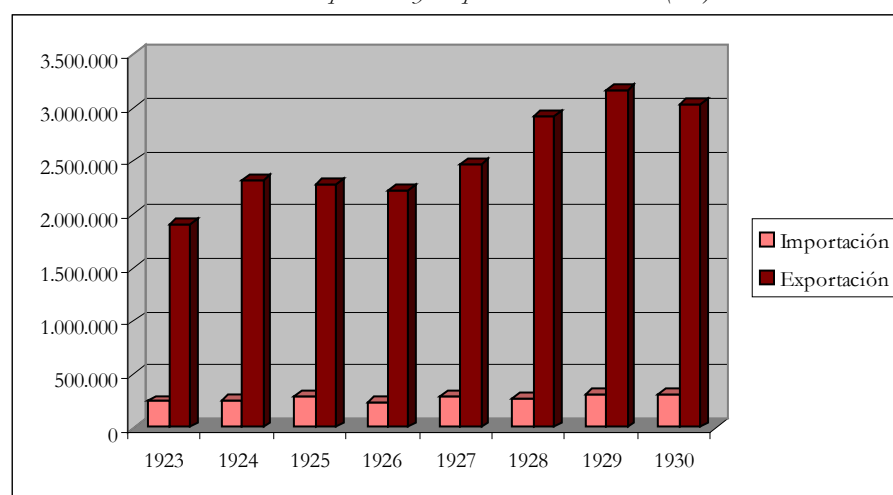
<sup>93</sup> A.P.T. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1929*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1930 y *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Tarifas. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1930*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1930.

<sup>94</sup> A.P.T. *Memoria sobre el Estado y Progreso de las Obras y Servicios del Puerto, durante el 2º semestre de 1923 y los años 1924-25-26 y 27. Gestión administrativa de la Junta. Datos estadísticos del tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1927*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1928.

que en el primer puerto entraron en 1929, 3.655, mientras en el segundo 5.501 barcos; de lo que deducimos que los barcos que entraban en Barcelona eran de menor tonelaje que los de Bilbao ya que el tráfico del primero en ese año superó al del segundo en 776.636 toneladas<sup>95</sup>.

Finalmente, antes de entrar en los datos concretos del tráfico del Puerto onubense se recogerán las habilitaciones de distintos puntos en la costa para la entrada y salida de mercancías. En efecto, por Real Decreto de 9 de septiembre de 1925, ante la petición de Aurelio Díez Torre, se amplió a su favor la legalización del Molino de la Vega para la importación y cabotaje de petróleos y aceites a fin de evitar los gastos de transporte y movimiento de mercancías, no obstante se le concedió sin carácter de exclusividad<sup>96</sup>. Asimismo, la Cámara recogió en sus *Memorias*, referente a los años 1924-1925, su informe favorable en el expediente incoado por la Junta para facultar a la Punta del Sebo para tráfico de viajeros y mercancías<sup>97</sup>. Y ya en 1929, por Real Orden de 20 de julio, núm. 644, se capacitó al punto de las Cascajera, en la isla de Saltés, para el embarque de toda clase de efectos y materiales de almadraba en régimen de bahía con destino a Huelva<sup>98</sup>.

GRÁFICO 6.1  
*Movimiento de Importación y Exportación 1923-1930 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...*<sup>99</sup>. Elaboración propia.

En verdad, y ya lo comentamos para la etapa estudiada en el capítulo anterior, la exportación primaba sobre la importación durante la Dictadura de Primo de Rivera (90% y 10%, respectivamente) —claramente representado en el Gráfico 6.1.—. Pero el tráfico en general tuvo una progresión ascendente —desde 2.158.000 toneladas en 1923<sup>100</sup> a casi

<sup>95</sup> RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Op. cit.*

<sup>96</sup> *Gaceta de Madrid*, 24-9-1925.

<sup>97</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1924-25 y su ampliación hasta el 31 de diciembre del último año citado, redactada en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 65 del Reglamento general del 14 de marzo de 1918*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1927, p. 45, leg. 32.

<sup>98</sup> *Gaceta de Madrid*, 9-8-1929.

<sup>99</sup> A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1924-1931.

<sup>100</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques*,

3.500.000 en 1929-, sobre todo en la exportación, en la que 1929 representó un claro referente de la bonanza económica que se alcanzó -3.476.833,240 toneladas, 312.712,253 de importación y 3.164.119,987 de exportación-<sup>101</sup>, año en que, paradójicamente, se produjo la crisis económica más fuerte del siglo XX, con la brutal caída de la bolsa, el denominado *crack del 29*. Con respecto a la fase precedente, las cifras refieren en su conjunto que se va superando la bajada producida en la guerra y posguerra, no obstante habrá que esperar al final del período para que casi se alcancen las cifras de tráfico de 1912. La recuperación tuvo una causa muy clara, la vuelta a la normalidad en el tráfico de minerales, y así de las cuantías dadas en exportación para 1929, 1.451.442,620 correspondían a piritas de hierro y 581.181,580 a piritas ferrocobrizas<sup>102</sup>. Por su parte, la mayor compañía exportadora, *Rio Tinto*, a través del presidente de su Consejo de Administración, en la Junta General celebrada el 24 de abril de 1928, alentaba sobre el futuro del tráfico exportador de mineral que, a su juicio, se encontraba en perfecto estado de salud. Asimismo, se refirió a los próximos proyectos con un nuevo destino para la pirita sin cobre de Riotinto, la fabricación de abonos, por la alianza de la *Rio Tinto Company* con la *Davison Chemical Company* de Estados Unidos. También eran prometedores los beneficios por la cooperación de la inglesa con la *Silical Corporation* de Baltimore<sup>103</sup>.

En efecto, el mayor movimiento de tráfico recaía en los minerales, sobre todo la pirita de hierro y ferrocobrizas, aunque destacaran otros y el resto estaba conformado por mercancías que podemos considerar menores, si bien alguna tuviera una cierta importancia, como estudiaremos en las líneas siguientes. Para constatar la mejora en la producción se ha consultado un informe que se llevó a cabo en la época, aunque haya que tratarlo con cierta reserva, pues, indiscutiblemente, está implícita la propaganda del régimen. Concretamente, hallamos una memoria comparativa entre los años de 1915 a 1924 y 1924 a 1928 en el distrito minero de Huelva, tanto en el laboreo como el beneficio. El Gobierno existente justificaba el crecimiento “porque siendo parecidas las dificultades con que los productos en los mercados, tuvieron que luchar, la tranquilidad anterior [sic], de que antes no se había disfrutado, permitió el desarrollo normal de los trabajos y su alto rendimiento”. Pero, también, había una agria crítica al poco aprovechamiento de la riqueza mineral, a la vez que se incidía en que la abusiva salida de estos productos, sin reservas, traería, consecuentemente, una importación del mismo producto en un futuro por su importancia: “No hay mas que pensar que los dos elementos de que el mineral principalmente se compone, Azufre y Cobre, son de vital interés para el desenvolvimiento de la riqueza patria, y para su defensa, y en el momento actual de los transportes de fuerza, y de las grandes regiones que se transforman de secano en regadío, necesitarán de día en día, nuevas cantidades, que en manera alguna debemos ser tributarios al extranjero”<sup>104</sup>.

Ahora bien, comparándolo con el total nacional en 1928, como se presentó en anteriores estudios, el Puerto de Huelva ocupaba el tercer lugar -con 3.201.097- tras Bilbao -3.973.000-<sup>105</sup> y Barcelona -3.361.000-<sup>106</sup>, excediendo a puertos de considerable

1923. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1924, p. 5, leg. 2252.

<sup>101</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1929*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1930, p. 5, leg. 5460.

<sup>102</sup> Se puede conocer la producción provincial de todos los minerales explotados en la provincia a través de las *Memorias* de la Cámara de Comercio.

<sup>103</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 137 y ss.

<sup>104</sup> *El Avance de la provincia de Huelva...*, pp. 31-32.

<sup>105</sup> A.P.BI. *Memoria que manifiesta el estado de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de los*

importancia de la etapa -Gijón, Valencia, Sevilla, Melilla...- y muy cerca de Barcelona, que se encontraba en segundo lugar<sup>107</sup>. Ciertamente, el auge vino parejo al crecimiento económico durante los años veinte, a lo que la paz exterior y la tranquilidad interior contribuyeron en gran medida. Del mismo modo, constituyó un fiel reflejo de lo que acontecía en la Europa del momento, como ya hemos comentado; y ese bienestar hizo que las explotaciones mineras onubenses en manos extranjeras, europeas, se vieran aumentadas enormemente. A consecuencia, “hubo también beneficios en estos años en la ciudad de Huelva y en su puerto, aunque no en la medida que hubiese sido posible con otro tipo de economía, que hubiera revertido más en el sector industrial”<sup>108</sup>.

A propósito del comercio, no podemos olvidar una significativa mercancía como fue el pescado en la provincia de Huelva, con unas características pesqueras muy importantes como hemos visto desde el inicio de nuestro estudio, así como hemos detallado la cantidad de gestiones que llevó a cabo la Junta para instalar en la provincia el puerto pesquero nacional del sur. Para mejor entender esta cuestión, creemos interesante reflejar la importancia onubense a través de una relación pormenorizada de sus condiciones en este aspecto, recogida en el *Escrito elevado por la Cámara de Comercio al Excmo. Sr. Ministro de Fomento solicitando el establecimiento nacional del Puerto pesquero en Huelva*<sup>109</sup>. Conocemos que la categoría de Huelva era tal que el radio de acción de los pescadores se extendía, dentro de la ría, en su canal, a brazos y esteros adyacentes, y fuera de ella, desde Punta Sagra (Cabo San Vicente) hasta las proximidades de Cádiz y en el litoral africano, desde Larache hasta Mazapán, disponiendo de una numerosa flota que aumentaba constante y rápidamente<sup>110</sup>. El número de buques de vapor y de motores de aceite, dedicados a los artes de arrastre y tarrafa, ascendía a 68, elevándose a más de 100 los que utilizaban la vela. Mientras, las flotas de Huelva, Isla Cristina y Ayamonte representaban un valor aproximado con los aparejos y embarcaciones auxiliares de 15 millones de pesetas.

Del incremento del Puerto en el ámbito pesquero da una idea el valor del pescado blanco capturado en 1920 por los buques pesqueros onubenses de unos 3 millones de pesetas, en progresión ascendente hasta 1925, años en que se consiguieron 7,5 millones de pesetas, aproximadamente, sin incluir el importe de lo pescado en los buques pequeños dedicados a palangres, nasas, caballas, etc. Pues bien, existen unas estadísticas bastante interesantes recogidas por la Cámara<sup>111</sup>, referidas a la sardina y demás pescados de todas clases entrados y salidos entre 1920 y 1926; y a estos datos se añaden también los de la pesca del atún, que tenía mayor aportación, como la más trascendental de las realizadas en las costas de Huelva por el valor del producto. En efecto, la pesca apresada por las almadrabas de las Torres, la Higuera y la Cinta entre 1920 y 1926, que era la que se calaba en la jurisdicción de Huelva, ascendió a 98.981 atunes, con un peso total de 4.998.649

---

*gastos efectuados durante el año de 1929*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1930, p. 132 y ss.

<sup>106</sup> A.P.B. *Memorias*, 1926-1929. Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1930, pp. 309-310.

<sup>107</sup> Para conocer el tráfico de los principales puertos españoles en este año destacado de 1928, véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, p. 138.

<sup>108</sup> *Ibidem*.

<sup>109</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1927...*, pp. 28-35, leg. 32.

<sup>110</sup> En las *Memorias* de la Cámara se recoge una relación de la flota pesquera de Huelva, con el nombre del armador y del vapor, el tonelaje bruto y la clase de pesca a que se dedicaba. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928...*, pp. 89-90, leg. 32.

<sup>111</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1927...*, pp. 30-31, leg. 32.

kilogramos. Además se argumentaba en el escrito citado que “para desenvolver esa riqueza pesquera, y para la fabricación de las conservas de pescado a que da lugar, se tienen invertidos en la provincia de Huelva, importantísimos capitales, así como, una numerosa población obrera de mar, y en los establecimientos industriales”.

Para terminar con esta introducción general al comercio onubense, queremos dejar claras unas nociones generales con respecto al comercio de cabotaje, a la vez que llevar a cabo un pequeño balance de lo que ha significado a lo largo de todo el trabajo realizado. Es primordial para entender este tráfico conocer que no se pagaban derechos de importación y exportación, al existir libertad de comercio interior a partir del Arancel de 1841. Pero sí se costeaban los impuestos de carga y descarga en cada puerto, a la vez que los derechos menores –faros, iluminación..., lazareto, multas, etc., en su mayoría para la Renta de Aduanas. En la misma línea, y con el fin de evitar el contrabando, se implantaron dos procedimientos de control de circulación de las mercancías por las Ordenanzas de Aduanas de 1870, 1884, 1894 y 1924: primero, para las mercancías no gravadas por el arancel de exportación a través de permisos y revisiones para salir de un puerto y entrar en otro, por los que las aduanas se avisaban unas a otras, y así el barco y la carga estaban perfectamente controlados en todo su recorrido; y segundo, para las sujetas al pago de derechos de exportación. En este caso, además de las reglas anteriores, el remitente tenía que prestar fianza en el puerto de salida para justificar la posibilidad de no llegar al puerto español de destino. Pero, a pesar de todo, el contrabando quedó lejos de ser erradicado entre 1857-1920.

En cualquier caso, el comercio de cabotaje estuvo reservado a los buques nacionales en el Código de Comercio de 1829 y las Ordenanzas de Aduanas mencionadas anteriormente. Incluso en el artículo 258º de las Ordenanzas de 1924, las condiciones se endurecieron más y el tráfico quedó “únicamente para los buques de bandera y construcción nacionales”<sup>112</sup>. Ahora bien, todo el período de 1890 a 1934 presentó un crecimiento fuerte y mantenido, con escasas oscilaciones anuales, hasta que se dejó sentir la influencia de la Primera Guerra Mundial, reflejada en el gran incremento entre 1914 y 1918, posterior caída entre 1919 y 1922, volviendo a sus niveles propios, para tener, a partir de entonces, una recuperación<sup>113</sup>.

A continuación, se detallan la entrada y salida de mercancías en el Puerto de Huelva, ateniéndonos a los tipos de tráfico: cabotaje, Europa y América. Nos hemos apoyado en unos gráficos, que son bastante esclarecedores del progreso de la institución en volumen de mercancías movido por sus muelles, a la vez que en unas tablas recogidas en el apéndice de la investigación, que detallan, igual que en el capítulo anterior, las diez mercancías preponderantes de la etapa con sus toneladas correspondientes.

## 1. Entrada

La Cámara de Comercio al principio de esta fase proporciona unas *Noticias sobre la provincia de Huelva y sobre su vida Mercantil e Industrial...* para el Consulado General de México, que pretende establecer un consulado en la ciudad de Huelva. De este texto se desprende

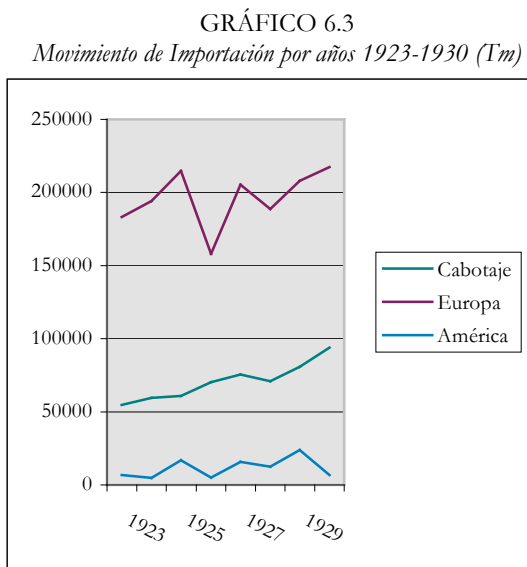
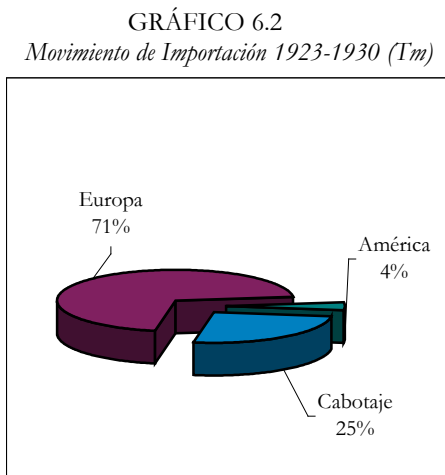
<sup>112</sup> FRAX ROSALES, Esperanza: *Puertos y comercio de cabotaje en España*. Banco de España, Madrid, 1981, pp. 10-11.

<sup>113</sup> *Ibidem*, p. 35.



que las circunstancias económicas han mejorado notablemente y distan mucho de lo que describía Madoz en su *Diccionario*, y que ya recogimos en el capítulo primero:

“Posee Huelva fábricas de harinas, de superfosfatos y de abonos animales, dos fábricas de electricidad (una de ellas en construcción), una fábrica de hielo, salinas, talleres de fundición de hierro, así como dos fábricas de salazón y conservas de pescados, proyectándose otras dos que serán instaladas en la zona sur del puerto; cuenta además, con alguna flota pesquera y numerosos almacenes de cereales, cuyo comercio es activo y uno de los más importantes de la plaza”<sup>114</sup>.



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...* Elaboración propia.

Al comparar los Gráficos 6.2 y 6.3 con lo estudiado en el capítulo anterior -Gráficos 5.2 y 5.4-, observamos que el tráfico, en proporción, en sus diferentes modalidades -cabotaje, Europa y América- no ha variado prácticamente; sólo Europa ha aumentado en un 1% en este período, mientras que el cabotaje ha disminuido en la misma cantidad. Por otra parte, las tres modalidades anotadas no se acercan en ningún momento, manteniendo una progresión bastante uniforme, distinto de lo ocurrido en la etapa estudiada en el capítulo quinto, en el que vemos que la guerra acercó los tráficos a la baja sobre todo en sus años finales. Realmente, las cifras que se mantienen en un alza más estables ahora son las de cabotaje, mientras que las otras, aunque ascienden, son más oscilantes entre 1923 y 1930, especialmente las europeas.

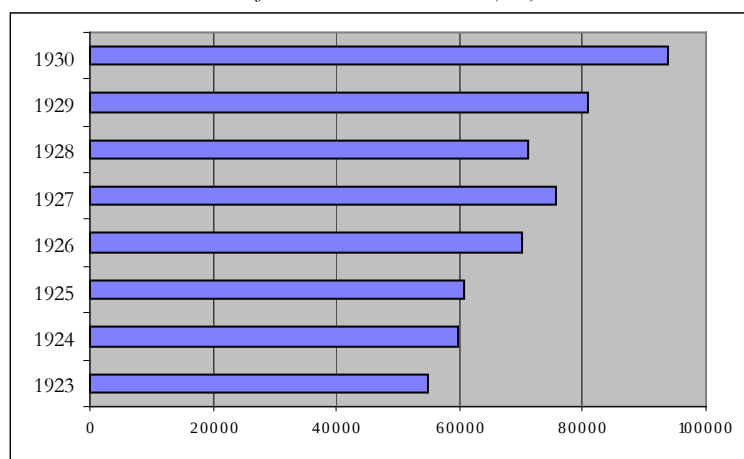
En cualquier caso, la importación pasó de 244.685 a 318.193 toneladas, o sea, ascendió, si bien su proporción no se puede comparar con la exportación. Sólo hay dos años en los que se rompió el ritmo, 1926 y 1928, receso que también se comprueba en la salida y se relaciona con la crisis de los negocios onubenses. Ahora bien, el mayor volumen lo tuvieron en la entrada, en general, por este orden, el carbón, cuyo tráfico estuvo siempre en torno a unas cantidades verdaderamente estables, con un mínimo en 1926 y un máximo en 1930, en el que sólo mediaron 28.862 toneladas y ascendió en general a más de 1.300; el hierro, sin embargo, conoció mayores oscilaciones, que

<sup>114</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1922-23...*, pp. 23 y ss., leg. 32.

alcanzaron desde 17.592 toneladas en 1923 a 37.163 en 1924, pero el total no tiene comparación con el anterior, logrando casi 242.000 toneladas; el fosfato de cal, el cemento y la madera representaban otras mercancías con un lugar en las tablas, aún así, las cantidades eran mínimas, sobre todo la madera que no llegó ni a 55.000 toneladas en toda la fase<sup>115</sup>. En trabajos anteriores ya habíamos comparado las cifras de entrada de Huelva con Sevilla, refiriéndonos a que la vecina ciudad duplicaba en tráfico a la onubense. Queda explicado por el tamaño y población de Sevilla, que demandaba, como es lógico, más productos para cubrir las necesidades alimenticias, industriales, etc. Ambos puertos coincidían en que el carbón era la mercancía que presentaba más volumen, aunque en Sevilla acompañado de la madera, sobre todo hasta 1925, por la fiebre constructora a la que asistió la ciudad en aquel ciclo<sup>116</sup>.

Por otra parte, como se dijo al hablar de las instalaciones portuarias, por el Puerto entraban y salían mercancías no sólo por los muelles estatales, sino la mayoría por los embarcaderos o pantalanes de las compañías extranjeras, justamente *Tharsis* y *Rio Tinto*. Pues bien, interesa conocer el volumen de unos y otros para marcar la importancia de estas dos empresas, pues el resto comerciaba a través de los muelles de la Junta de Obras. De hecho, éstos movieron un 40% de tráfico en comparación con los de las compañías - con lo que la cantidad es similar, en algunos años, a la estudiada en la etapa anterior-. Éstas se dedicaban, sobre todo, a la exportación de minerales, mientras que la entrada no tenía mucho significado, estando muy equiparada con la que vemos por los muelles Norte, Sur y de mareas. El año de mayor movimiento en la entrada fue, igual que en la salida, 1929, que supuso un 41% en los últimos muelles mencionados; pero, a pesar de todo, las compañías mineras siempre llevaban la preeminencia.

GRÁFICO 6.4.  
*Cabotaje de entrada 1923-1930 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...* Elaboración propia.

Los productos que más entraban por cabotaje eran el carbón mineral y el cemento, aunque el primero –con un máximo de unas 29.000 toneladas en 1923, mientras que 1924 representa el de menos consumo, exactamente la mitad del anterior- a gran distancia del

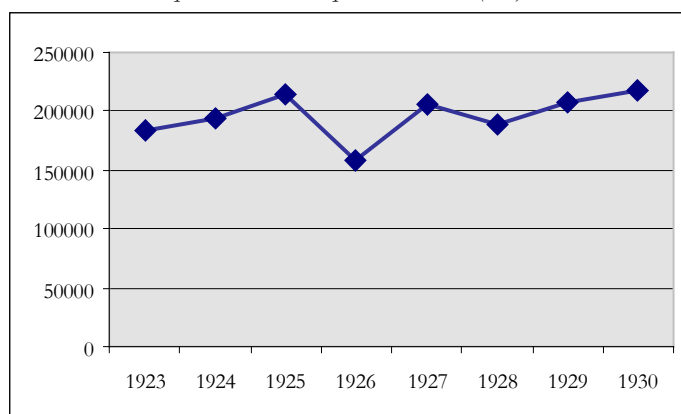
<sup>115</sup> A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...*

<sup>116</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, p. 147.

segundo la mayoría de los años; a pesar de todo, el cemento consiguió en 1930 el primer lugar –con más de 22.000 toneladas, sobrepasando casi en mil toneladas al carbón mineral-. Otra mercancía que sobresalió a lo largo del período es el arroz, presente todos los años, al ser un producto principal para la alimentación, que mantiene unas cantidades constantes, entre 1.700 y 2.500 toneladas. Por otra parte, los explosivos, tan necesarios en las explotaciones mineras, tienen su lugar, aunque no muy destacado, a pesar de que algún año sobrepasó las 2.250 toneladas<sup>117</sup>. Las traviesas de madera también hablan de la Huelva del momento con el desarrollo del ferrocarril. Para finalizar, haremos hincapié en la entrada de hierro, en barras, lingotes y viejo. Despuntaba, sobre todo en cantidad, el hierro en lingotes, que llegaba, principalmente, desde Bilbao -7.157.000 toneladas- y Santander -2.173.000-<sup>118</sup>, materia prima principal para la fabricación de maquinaria, raíles y todo lo relacionado con el mundo minero e industrial que se estaba llevando a cabo en la provincia onubense; concretamente se mantuvo en tercer lugar entre 1927 y 1930 e, incluso, en segundo en 1926, y en 1928 sobrepasó las 11.000 toneladas. En fin, el tráfico en el cabotaje de entrada creció paulatinamente, con un máximo en 1930, distinto como veremos a la importación europea y americana que prevaleció en 1929 (véase Gráfico 6.4).

Así, entramos a ocuparnos de la importación europea, de la que el Gráfico 6.5 muestra un gradual aumento en el tráfico -general en todas las entradas de esta etapa-, aunque con un descenso notorio en el año 1926 -pasó de 214.797 toneladas en 1925 a 158.002 en 1926-, que igualmente percibimos en la entrada de América, si bien más marcadamente -de 16.941 a 5.044 toneladas en las mismas fechas-, pero no en el cabotaje que, precisamente en ese año, aumentó para seguir creciendo con dinamismo, lo que demuestra, desde luego, que, en entradas, el comercio interior no siguió las mismas pautas que el exterior.

GRÁFICO 6.5.  
*Importación de Europa 1923-1930 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...*  
Elaboración propia.

<sup>117</sup> A través de las *Memorias* de la Cámara se puede conocer el consumo de explosivos en la provincia, por ejemplo el año de 1927, cuando se elevó a 846.953.050 kilogramos. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1927...*, p. 81, leg. 32.

<sup>118</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1926...*, p. 10, leg. 5463.

A pesar de la protección al carbón nacional, la proporción de lo que entraba por cabotaje e importación europea -la mayor aportación- no tiene comparación. Frente a las 148.213 toneladas que entraron desde Europa en 1925, el año de mayor proporción, sólo llegaron por cabotaje 17.101 —un 1,14%—<sup>119</sup>. Sobre la ayuda del Gobierno a este combustible, conocemos la Real Orden de 15 de octubre de 1925, por la que, de acuerdo con lo consignado en el Real Decreto de 1 de octubre del mismo año, se otorgó a los carbones minerales de producción nacional, incluso aglomerado y cok, que salieran de los puertos españoles, bien en régimen de cabotaje, exportados al extranjero o para ser consumido por los buques que efectuaran navegación por cabotaje —incluido los buques pesqueros, según Real Orden de 5 de agosto de 1922—, así como a los carbones nacionales que se condujeran al litoral por ferrocarril una compensación en metálico<sup>120</sup>.

El comercio que se llevaba con Europa, en cuanto a la importación, coloca, naturalmente, al carbón mineral junto al carbón de cok —aunque este segundo en un puesto inferior- en primer lugar, y procedía sobre todo de Inglaterra —destacando Port Talbot, Glasgow y Newport como puntos desde donde se embarcaban las mercancías- y a bastante distancia de Holanda<sup>121</sup>. De su importancia y trascendencia ya hemos hablado en capítulos anteriores. Las toneladas entradas se mantienen estables todo el período, despuntando los años 1925 y 1927 con 148.000 y 135.000 toneladas, respectivamente<sup>122</sup>. Con respecto a la etapa anterior, muy marcada por la guerra y la posguerra, la entrada del combustible remonta todos los contratiempos anteriores, pues hay que tener en cuenta que su importancia para el progreso del país era fundamental. Si bien el resultado de la guerra trajo un enorme crecimiento de la producción interior que demostró la elasticidad del negocio, por supuesto a costa de una merma de la calidad, al explotarse una serie de yacimientos secundarios, con un producto que sólo la escasez permitía su comercialización; ya finalizada la guerra, los empresarios lucharon porque los altos precios que había obtenido el carbón por la cartelización del mercado se mantuvieran, pero el proyecto no prosperó ante la falta de coordinación entre ellos. Por tanto, al reanudarse las

<sup>119</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1925...*, p. 10, leg. 5463.

<sup>120</sup> *Gaceta de Madrid*, 17-10-1925.

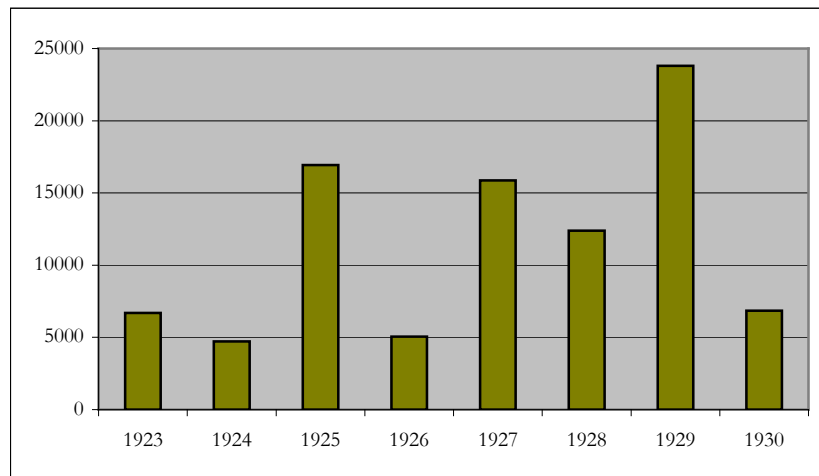
<sup>121</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1927...*, p. 15 y ss., leg. 5460.

<sup>122</sup> El carbón era ya conocido y explotado en Francia y China desde la Edad Media, pero su verdadera importancia afloró en Inglaterra en el siglo XVI ante la escasez de bosques. Su marcado desarrollo fue parejo con el de la máquina de vapor y la siderurgia moderna. Precisamente, en los países carboníferos de Europa es donde se produjo el desarrollo industrial. Con el nombre de carbón o carbón mineral se designa a una roca sedimentaria que se puede extraer en explotaciones subterráneas o al aire libre, mientras que existe también un carbón vegetal o carbón de leña, obtenido por carbonización de la madera. El carbón es altamente apreciado por su elevada potencia calorífica y su fácil combustión. También se caracteriza por su sencilla transformación en coque mediante un calentamiento a alta temperatura (hasta 100°C), que recibe el nombre de coquización, aunque el coque puede obtenerse además de la destilación del petróleo y se puede decir que es un carbón artificial con gran poder calorífico. Es el reductor por excelencia, en la actualidad, de la metalurgia de los minerales metálicos y el combustible empleado en los altos hornos, pero también se utiliza como combustible en la industria cementera. La mejora de las técnicas de extracción y tratamiento del carbón fue la base del progreso de la siderurgia en el siglo XVIII, con un aumento espectacular en la producción de fundición primero y de acero después. No cabe duda de que las necesidades crecientes de la siderurgia llevaron a la industria del coque a su actual desarrollo. Larousse 2000. Larousse Planeta, Barcelona, 1998, tomo III, pp. 996-997.

importaciones de carbón inglés muchas compañías mineras entraron en crisis; lo que se intentó remediar presionando al Estado español, concretamente en 1922.

De inmediato, se instauró un sistema de primas mediante subvención a la tonelada métrica producida. Esta protección<sup>123</sup>, a su vez, se reforzó durante la Dictadura, que creó el Consejo Nacional del Combustible en 1926, organismo corporativo conformado por una representación estatal del sector de la producción carbonera y de los combustibles líquidos y de las principales industrias consumidoras. El Consejo coordinaba toda la política estatal en el sector del combustible, aplicando el Estatuto hullero, cuya finalidad era la protección directa e indirecta de las empresas hulleras. Por otra parte, este órgano instauró un régimen comercial de control completo, con medidas de expansión de la producción, que, efectivamente, creció entre 1918 y 1930 en 600.000 toneladas. En este contexto, interesa resaltar que uno de los sectores de mayor importación y consumo de carbón era el naviero, que, además, aumentaba a medida que la navegación a vapor iba ganando terreno a la vela. Al final, el consumo de carbón nacional era obligado, aún siendo más caro que el inglés, por la protección al mercado y producción española, a pesar de la gran cantidad de quejas. La doctora Lourdes Miró en su trabajo recoge que la diferencia mensual entre el carbón nacional y el de Cardiff alcanzaba más de 777 pesetas, por lo que los armadores tenían que invertir casi unas 9.327 pesetas más al año. Por ello, el coste de la producción creció, se encarecieron los productos y menguó el consumo y la fabricación. Muchas empresas cerraron o trabajaron a medias, con un incremento del paro, sin olvidar que las entidades que más sufrieron fueron las pesqueras<sup>124</sup>.

GRÁFICO 6.6.  
*Importación de América 1923-1930 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...* Elaboración propia.

El hierro viejo era también otra mercancía llegada desde Inglaterra, la mayoría desde el Puerto de Londres<sup>125</sup>, en una proporción bastante superior al cabotaje. Una de las

<sup>123</sup> Real Decreto 22 de diciembre de 1923. *Gaceta de Madrid*, 23-12-1923 y Real Decreto Ley de 6 de agosto de 1927. *Gaceta de Madrid*, 9-8-1927.

<sup>124</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 362-363.

<sup>125</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1924...*, pp. 15 y ss., leg. 2252.



razones del estancamiento de esta minería la encontramos en que España fundamenta gran parte de su siderurgia integral, y casi toda la no integral, en el suministro de chatarra, lo que, en verdad, supone un ahorro fuerte de energía; asimismo, esta chatarra procede sobre todo de la importación y de la recogida interior<sup>126</sup>. Otras mercancías eran el fosfato y superfosfato de cal como abono, no muy abundantes, pero sí oscilantes; además el cemento, sobre el que conocemos que en 1923 funcionaban 18 fábricas, con una capacidad de producción de un millón de toneladas, mientras que en 1930 hallamos siete fábricas más por el aumento de la demanda –si en 1923 entraban poco más de cinco millones de toneladas, en 1930 llegaba casi 23 millones-. No se movía prácticamente nada desde América, pero sí desde Europa y, sobre todo, desde los puertos nacionales, Barcelona y Pasajes, aunque este segundo realmente lejos del anterior<sup>127</sup>. Además, destacaba la madera de pino para la construcción, en general<sup>128</sup>, y de barcos, en particular –en cabotaje de entrada tuvo poca relevancia, proviniendo sobre todo de Rusia y Suecia-; el acero y un combustible nuevo que comienza a tener auge en esta etapa, la gasolina, fruto de la evolución que la industria y los avances tecnológicos estaban cobrando. Igualmente, también sobresalía la entrada de maquinaria para la minería y la industria, la hojalata<sup>129</sup> para las fábricas de conservas y, en relación también con el consumo, la pipería, las habas<sup>130</sup>, el maíz, el trigo y el bacalao, aunque en puestos más secundarios.

Pues bien, el Gráfico 6.6 representa un movimiento comercial con América bastante fluctuante en cantidad de toneladas, destacando 1925, 1927 y, marcadamente, 1929, como se ha comprobado también en el comercio con Europa. El maíz aparece como la mercancía por excelencia, con un máximo en 1925 de casi 11.000 toneladas. Con este cereal no conocemos la protección que se tuvo con el trigo –por su difícil cultivo en España-. Claramente, en las tablas recogidas en el apéndice se refleja la poca cantidad que entraba de trigo desde exterior en los años de la Dictadura; tampoco en la etapa anterior hubo mucha incidencia, pero las cifras son algo más altas, pues las cosechas no fueron muy buenas y no hubo más remedio, algunos años, que importar. Asimismo, precisamente en el año 1928, en el que se observa el mayor tráfico, se promulgó la Real Orden de 22 de febrero de 1928, núm. 279, con el fin de asegurar el suministro de trigo y garantizar los intereses de los productores españoles.

En consecuencia, se estableció desde el 1 de marzo hasta el 31 de agosto una reducción del 10% en los precios señalados en las tarifas vigentes de los ferrocarriles españoles para los transportes de trigos que desde el interior de la península se dirigieran a

<sup>126</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 284.

<sup>127</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 150-151.

<sup>128</sup> Con razón, Ben-Ami, Shlomo refiere en su obra que “La dictadura se recordó por mucho tiempo, y con razón, como una era de cemento y carreteras”. BEN-AMI, Shlomo: *La Dictadura...*, p. 168.

<sup>129</sup> El estaño es un metal dúctil y maleable que, generalmente, se presenta en la naturaleza en forma de bióxido estánnico o casiterita. Forma parte de aleaciones fácilmente fusibles y antifricción. Su aplicación más importante la encontramos en la fabricación de hojalata, producida al cubrir con una delgada lámina de estaño la chapa fina de acero. La hojalata se emplea en la fabricación de envases para la industria conservera al ser inatacable por la mayor parte de los ácidos orgánicos. TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, p. 348.

<sup>130</sup> En 1926 la superficie sembrada alcanzaba las 3.628 hectáreas, con una producción de 29.972 quintales métricos, que al parecer no era suficiente para cubrir totalmente las necesidades alimenticias de la población ya que se tenía que importar, aunque en pequeña proporción. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1926...*, p. 65, leg. 32.

los puertos, no obstante nunca sobre los trigos procedentes de importación<sup>131</sup>. Esto hace pensar que habría problemas en las cosechas, a la vez que se trataba de proteger la producción nacional; y tras consultar las *Memorias* de la Cámara se confirma esta idea<sup>132</sup>. A pesar de que se salvaguardaran los intereses nacionales del cereal, si había problemas en la producción no había más remedio que importar. Por consiguiente, frente a las cero toneladas entradas en el Puerto de Huelva en 1927, en 1928 llegaron unas 35.000 –31.000 por cabotaje, un 89%, mientras que desde América provenía un 7% y desde Europa el 4%- . Todavía en 1929 se nota la escasez, aunque ya entró algo menos, 26.000, pero en este año el 69% tuvo su origen en el exterior, justamente en América<sup>133</sup>.

En cuanto al laboreo de los cereales, de todas las especies conocidas, al menos doce se aprovechan en suelo español, aunque sólo el cultivo de siete llega a alcanzar importancia económica certera: trigo, cebada, maíz, avena, centeno, arroz y sorgo. Los cereales transformados en harina se utilizan en la panificación y en otras aplicaciones de la industria alimenticia. Verdaderamente, la harina más apta para la fabricación del pan es la de trigo; mientras que el pan de maíz y el de centeno, denominado pan negro, en otro tiempo consumido en las regiones más aisladas, se ha ido sustituyendo, a la vez que crecía la renta *per capita*, por el consumo del pan de trigo que hoy se encuentra totalmente extendido. Éste constituye un alimento muy completo al contener un 10% de proteínas, un 10 % de grasas y con una parte de salvado incluso suministra las vitaminas más importantes. Su cultivo se lleva a cabo en la zona interior de España. Con respecto a los cereales secundarios y los forrajes, nombre con el que se conoce el grupo formado por la cebada, el maíz, la avena, el centeno y el sorgo destacaremos que se utilizan para pienso del ganado, en verde o en grano. La cebada presenta tantas dificultades como el trigo, pero es más precoz y resiste mejor la sequía y la humedad. El centeno, por su parte, se caracteriza por su resistencia a la sequía y se adapta a la poca calidad del terreno, por lo que se siembra en zonas impensables para el trigo y la cebada; además empobrece poco la tierra y no exige mucho laboreo. Por último, el maíz es el cereal secundario con un futuro más brillante; de rápido crecimiento, debe cultivarse en terrenos bien abonados y con abundante sol y agua, por lo que el medio natural español no resulta el más adecuado<sup>134</sup>.

## 2. Salida

En general, las cifras de exportación, a las que ya nos hemos referido por su gran importancia en el comercio total, sin comparación con las de importación<sup>135</sup>, aunque bastante estables, tienen una clara tendencia al crecimiento continuo –desde 1.913.000 en 1923 a 3164.000 en 1929-. El año de mayor movimiento fue 1929, pues, a pesar de que 1930 tuvo un tráfico total mayor que el anterior, concretamente en exportación ya se advierte un descenso. Y como sabemos, el gran protagonista siempre fue el mineral. Por

<sup>131</sup> *Gaceta de Madrid*, 23-2-1928.

<sup>132</sup> La cosecha de cereales fue muy mala y el negocio al por mayor sufrió aquellas crisis existente ya desde hacía algunos años, y concretamente en 1928 seguía por la desaparición de importantes casas dedicadas a este comercio. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928...*, p. 38, leg. 32.

<sup>133</sup> A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1927-1929...*

<sup>134</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 133 y ss.

<sup>135</sup> La proporción de exportación en el comercio total de la etapa dictatorial alcanzó el 90,14% frente a la importación que representó sólo un 9,86%.

ello, por Real Orden de 1 de febrero de 1929, núm. 49, tras estudiarse el expediente instruido por la Junta del Obras del Puerto de Huelva para la revisión de las tarifas de arbitrios que estaban vigentes, se le autorizó a rebajar, temporalmente, en un 50% las tasas de fondeo que gravaban las piritas de hierro en toda clase de navegaciones, y con idéntica proporción las referentes a la navegación de cabotaje para las demás mercancías. Todo ello como caso especial y en atención a la crisis por la que atravesaba la industria minera y el comercio de Huelva. Por consiguiente, el carácter de esta medida fue temporal, ya que la merma suponía para la Junta una pérdida en sus ingresos de más de 250.000 pesetas<sup>136</sup>.

Al hilo del mismo tema, el año 1929 es el de más empuje en los muelles del Estado – Norte, Sur y de mareas, conociendo que el segundo muelle dejó de funcionar en 1926-. Si el total del tráfico en salida logró en toda la etapa 20.364.706 toneladas, sólo 3.526.368,172 partieron por los muelles de la Junta, o sea una proporción muy exigua, 17%. Y en el año 1929, el de más tráfico, las cifras se alejan un punto con respecto a la cifra del tráfico general del ciclo, o sea un 16%. Por consiguiente, queda claro que a más tráfico la proporción siempre es mayor para los muelles de las Compañías mineras de *Tharsis* y *Río Tinto*, líderes en el tráfico exportador y en la explotación del subsuelo onubense. A pesar de todo, interesa anotar que si comparamos la entrada con la salida, la participación de los muelles de la Junta es 23 puntos mayor en la entrada que en la salida.

Ahora bien, en los años 1925 y 1926 hay un claro receso en el tráfico de salida, que se percibe en la navegación de cabotaje, pero, sobre todo, en la exportación europea, y para confirmar esta información que proporcionan las estadísticas del tráfico conseguidas en el Archivo del Puerto de Huelva, hemos acudido a las *Memorias* de la Cámara de Comercio de la misma ciudad, que describen un estado en los negocios provinciales nada halagüeño durante 1925, y en términos generales se afirmaba que las fuentes de riqueza y producción habían estado paralizadas: las minas, los vinos, los cereales, las conservas, los corchos y los frutos del país, en palabras textuales “no han dado ocasión por las circunstancias que han gravitado en los mercados respectivos, para que los negocios se hayan desarrollado, ni desenvuelto en condiciones francas y con buenos resultados económicos”<sup>137</sup>. Por su parte, la investigadora Lourdes Miró también destaca este receso en los negocios onubenses en su obra ya señalada en varias ocasiones<sup>138</sup>.

En el caso de dos puertos andaluces, Sevilla y Málaga<sup>139</sup>, las mercancías exportadas no tienen nada que ver con las onubenses, pues en ambos casos observamos productos agrícolas: aceite, vino frutas..., si bien coinciden, como reflejamos en investigaciones anteriores, en el tipo de exportación, de materias primas principalmente, propio de provincias no industrializadas<sup>140</sup>. Por otra parte, con respecto a las cifras, Huelva no tiene comparación con los dos puertos anotados, pues mientras en 1928 asistimos a un movimiento total de más de 3.200.000 toneladas en esta provincia, en Sevilla constituye la mitad –y exactamente, en la exportación en Huelva es de casi tres millones, mientras en Sevilla sólo de 726.000 toneladas- y en Málaga no llega a las 700.000 toneladas<sup>141</sup>.

<sup>136</sup> *Gaceta de Madrid*, 7-2-1929.

<sup>137</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1924-25...*, p. 59, leg. 32.

<sup>138</sup> MIRÓ LIANO, Lourdes: *La estructura y evolución...*, p. 389.

<sup>139</sup> NADAL SÁNCHEZ, Antonio: *Andalucía ante el advenimiento de la República. Coyuntura política y movimientos huelguísticos en la Málaga de 1930*. Universidad de Málaga, Málaga, 1981, pp. 49-50.

<sup>140</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 139-140.

<sup>141</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial del año 1927...*, pp. 4 y ss., leg. 32. Además, es la tónica que ha

Indiscutiblemente, en Sevilla terminaron ya aquellas etapas de un importante comercio con América que la colocaban en un lugar principal a nivel mundial. En ello había tenido mucho que ver el ser un puerto fluvial, que lo había alejado de las rutas mercantiles atlánticas, relegándolo a un comercio de menor relevancia. Cádiz, por su parte, también andaluz, tiene un movimiento total mínimo, y por dar una cifra nos referiremos a 1923, que a distinción de lo que ocurre, en general, en los puertos españoles representa el año de más tráfico en esta provincia, 135.910 toneladas<sup>142</sup>. Si nos detenemos en otros puertos, como el caso de Tarragona, las mercancías movidas en 1928 alcanzan sólo 566.408 toneladas, y en exportación, concretamente 217.365, lo que demuestra que es un puerto de menor escala aún que los dos anteriores<sup>143</sup>. Asimismo, analizaremos Santander<sup>144</sup>, de cuyas fuentes resaltamos la potente bajada en 1926 –que se acusa sobre todo en los minerales–, si bien, al año siguiente hay una rápida recuperación, y junto con 1929 representa el de mayor tráfico, pasando ampliamente el millón de toneladas. No obstante, nada tiene que ver con las cifras de los grandes puertos estudiados, entre los que está Huelva. Sin duda, como ya hemos referencia en líneas superiores, los puertos parejos con Huelva en tonelaje eran Bilbao y Barcelona.

Con respecto a Barcelona, interesa apuntar que, a partir de 1920, Cataluña se convirtió en el principal mercado peninsular para los crudos y las gasolinas. La harina de trigo, por otra parte, logró una de sus máximas cotas en 1930, mientras los cereales, a pesar de su gran peso, quedaron por debajo. El algodón en rama, los hierros y aceros siguieron con su tónica de crecimiento y varios artículos, de enorme volumen y poco precio, se desarrollaron con fuerza: fosfatos naturales de cal, minerales y piritas de hierro, sal común y, novedad, las sales potásicas. Todos a la vez, junto con el cemento y el petróleo, mostraron una pauta diferente a la anterior y los proyectos de expansión portuaria estuvieron íntimamente relacionados con las expectativas de desarrollo de este tráfico. El período se caracterizó por el predominio de las entradas sobre las salidas, aunque éstas crecieron más deprisa que aquéllas, inverso al anterior ciclo. El máximo alcanzado en 1913 sólo se superó en 1929<sup>145</sup>. Se puede hacer un seguimiento del tráfico en los puertos de Bilbao y Barcelona a través de las *Memorias* de estas entidades, que hablan de un crecimiento sostenido, que, tras la guerra, logra nuevamente despuntar y acercarse a las cifras de los buenos años de preguerra e, incluso, en el caso de Barcelona superarla ampliamente<sup>146</sup>. No sucede así con Bilbao –que si en 1913 llegó a una cota de 4.766 toneladas, en 1929 sólo alcanzó 4.513–. Justamente en 1927, conocemos que el tráfico va experimentando alzas a pesar de la crisis minera, que actuaba con verdadera gravedad para este puerto, y el cambio de régimen sobre carbones nacionales.

Ya en 1928, las *Memorias* recogen que las causas del aumento estriban, además de en el desarrollo natural y lógico del puerto, en las circunstancias favorables que propiciaron la competencia en el tráfico de cabotaje –que, necesariamente, tuvo que desviar hacia el mar parte del tráfico terrestre de ferrocarriles–. Asimismo, debemos mencionar también la

---

llevado hasta entonces este puerto, incluso en los años anteriores sus cifras son más bajas.

<sup>142</sup> PONCE CALVO, Rafael A. y PONCE CORDONES, Francisco: *Op. cit.*, pp. 225 y ss.

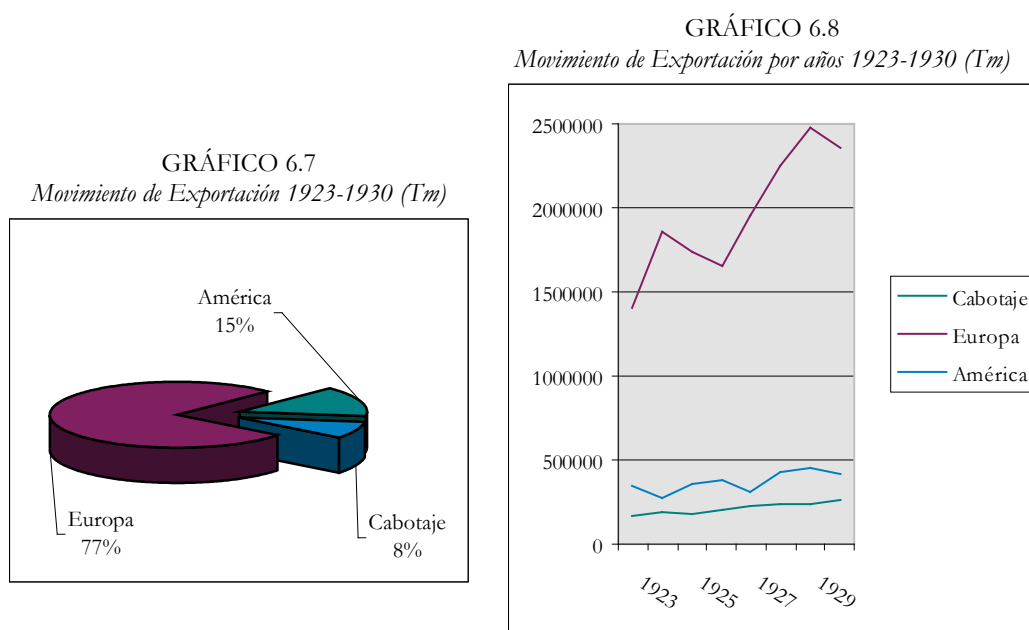
<sup>143</sup> A.P.T. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1928*. Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1929.

<sup>144</sup> A.P.S. *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1925-1931, ambos inclusive*. Junta de las Obras del Puerto de Santander, Santander, 1932, p. 93.

<sup>145</sup> VV.AA.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona...*, pp. 125 y ss.

<sup>146</sup> A.P.B. *Memorias*, 1922-1935. Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1924-1935.

depreciación de la moneda y pensar que el aumento de importación de carga general del extranjero pudo ser debido a ciertas previsiones de los importadores. Finalmente, con respecto a que el tráfico de mercancías de este Puerto ocupaba el primer puesto a nivel nacional no tenemos la menor duda; si bien no estamos de acuerdo con la apreciación recogida en sus memorias de que fuera así, aun descontando el valor de los minerales de hierro<sup>147</sup>, al menos en comparación con los casos de Huelva y Barcelona, y los documentos investigados y mencionados a lo largo de este trabajo así lo confirman.



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...* Elaboración propia.

En general, la salida principal en todas las modalidades de tráfico -cabotaje, Europa y África- fue la de los minerales, aunque la exportación a Europa resultó la más fuerte, como se desprende de los Gráficos 6.7 y 6.8, destacando, como ya hemos dejado constancia en líneas superiores, las piritas de hierro y ferrocobrizas y por este orden -más de 18 millones en toda la Dictadura y en todas las modalidades-, siguiendo las pautas marcadas desde los inicios del siglo XX. A continuación, encontramos el mineral de hierro, a gran distancia de las piritas, con poco más de un millón de toneladas; en tercer lugar el manganeso -con 240.00 toneladas-; en cuarto, el cobre -211.000 toneladas- y en quinto el vino -169.000 toneladas<sup>148</sup>-.

En la navegación por cabotaje se aprecia un comportamiento en el tráfico similar al europeo en la década de los años veinte, en general ascendente aunque en una proporción menor (véase Gráficos 6.9 y 6.10)<sup>149</sup>; asimismo, en las mencionadas tablas del apéndice, que recogen las diez mercancías principales que se transbordan, no aparecen las piritas ferrocobrizas. Por su parte, la pirita de hierro va aumentando progresivamente, desde

<sup>147</sup> A.P.BI. *Memorias, 1923-1930*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1924-1931.

<sup>148</sup> A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...*

<sup>149</sup> Ambos también coincidieron en la pequeña bajada de 1925, aunque la exportación a Europa tuvo un considerable descenso de 1926 que no se acusó en el cabotaje de salida.



123.000 toneladas en 1923 hasta casi 222.000 en 1930<sup>150</sup>. Al contrario, el carbón mineral descende desde casi 9.500 toneladas en 1923 hasta 1.100 en 1929. Otros elementos a destacar son el manganeso<sup>151</sup> y el cobre en torales; el primero oscila entre 2.458.000 y 9.220.000 -precisamente, en 1923 y 1930 llega a ocupar el segundo lugar- y el segundo lo encontramos prácticamente en los últimos puestos, con un máximo que alcanza casi 2.200.000 toneladas en 1927. Por tanto, no conviene olvidar el peso específico del comercio de cabotaje dentro del comercio nacional interior. Efectivamente, antes de la construcción del ferrocarril era el medio de transporte por excelencia para los grandes volúmenes de mercancías y, dado el mal estado de las vías de comunicación terrestres, el único para puntos de la geografía costera alejados. A juicio de Frax Rosales, resulta difícil determinar si el transporte por ferrocarril acabó con una parte importante del comercio por cabotaje o sólo acaparó el tráfico terrestre, favoreciendo incluso un incremento de la oferta de mercancías a transportar. Lo más probable es que ambos tipos de transporte se complementaran desde un principio<sup>152</sup>.

En cuanto a los productos alimenticios, en esta época sobresalía el pescado seco, que era el más fácil de transportar en largas travesías en barco porque permitía una mejor conservación, en años en los que todavía no abundaban los buques frigoríficos y mucho menos para pequeñas distancias. Las conservas de pescado también se comerciaban por esta modalidad<sup>153</sup>, pero sin mucha trascendencia -lo que hace pensar que el grueso del comercio saldría directamente desde las poblaciones de Isla Cristina y Ayamonte-. Nunca pasó del cuarto lugar, acercándose a las 8.000 toneladas en 1923. No obstante, tampoco debemos olvidar el vino, del que se ha hablado ampliamente en los capítulos anteriores, y que solía ocupar un tercer o cuarto puesto normalmente.

Con respecto a la industria pesquera, a la que ya nos hemos referido, tenemos nuevos datos de interés para este período con respecto a la legislación. Comenzamos por la Real Orden de 1 de octubre de 1924, por la que para favorecerla atendía a la petición de la libre introducción, exclusivamente de la sardina, transportada en buques españoles y transbordadas por éstos a pesqueros también españoles donde quiera que se hallaran pescando. Ya que la pesca se hacía en buques de bastante tonelaje, la obligación de recalar en el Puerto provocaba un aumento del gasto que se presumía bajaría si se autorizaba a que otros de más pequeño porte pudieran recoger el producto y conducirlo a los puertos<sup>154</sup>.

Por otra parte, un contenido normativo muy importante y trascendente fue la creación del Consorcio Nacional Almadrabeto, del que ya hemos adelantado algo en el capítulo primero. Concretamente, el Real Decreto de 20 de marzo de 1928, núm. 560, recogía en su capítulo 1º el establecimiento de este Consorcio “entre el Estado y los almadrabetos, que se constituirán en Sindicato Nacional Almadrabeto de las provincias

---

<sup>150</sup> A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1930...*, leg. 5460.

<sup>151</sup> De todas formas, la Cámara habla de los embarques de pequeñas partidas que se producen, careciendo de importancia para el mercado mundial, mientras que algunas toneladas eran vendidas en el norte de España. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928...*, p. 38, leg. 32.

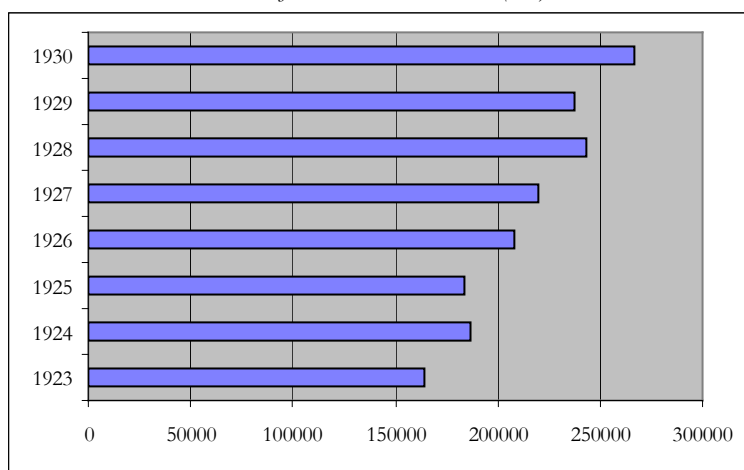
<sup>152</sup> FRAX ROSALES, Esperanza: *Op. cit.*, p. 57.

<sup>153</sup> Conservas de escabeche y aceite elaboradas en atún, sardinas y filetes de caballa.

<sup>154</sup> *Gaceta de Madrid*, 10-10-1924.

marítimas de Huelva, Sevilla, Cádiz y Algeciras, que tendrá por objeto la explotación de la pesca del atún en el litoral de aquellas provincias y, en general, de todas las clases de pescas con artes fijos, abarcando esta explotación el problema íntegro de pesca, transporte, industrialización y comercialización de todos los productos, con la base del estudio y de las experiencias científicas y técnicas que tiendan a racionalizar la explotación para obtener el máximo rendimiento”. Pretendía, claramente, la ordenación de la pesca en almadrabas según principios científicos y técnicos, la organización de las instalaciones con la intención de controlar la zona más amplia y apropiada con la movilidad que las corrientes favorables a la pesca aconsejaran en cada lugar, el ensayo de métodos o artes, la depuración y vigilancia de las marcas industriales y la conveniencia de formar para defensa de éstas un bloque nacional. En el Consorcio debían actuar tanto los elementos industriales que explotaban las concesiones -que podían aportar, sobre todo, su técnica experimental, y que se encargarían de la dirección y preparación de la pesca, industrias derivadas y actuación comercial-, como el Estado, al que se debía reservar la alta inspección y vigilancia, así como la organización científica y técnica. Asimismo, quedaba explícito en la ley que el Consorcio era nacional y en él no podía intervenir capital foráneo, aunque sí se podían establecer agencias o representaciones en todos los puntos del extranjero que se considerara<sup>155</sup>.

GRÁFICO 6.9.  
*Cabotaje de salida 1923-1930 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...* Elaboración propia.

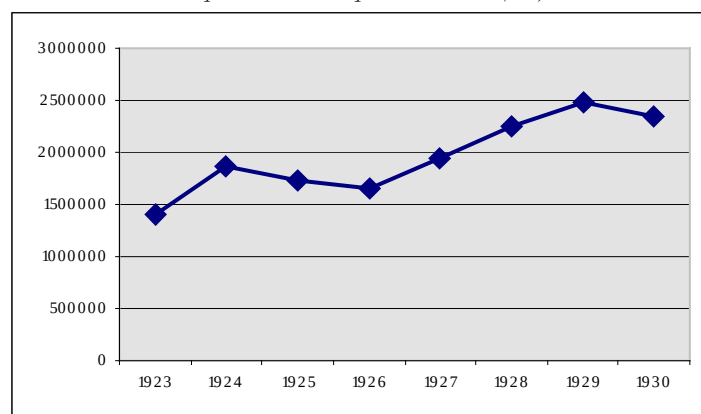
Otras mercancías que también observamos en este tráfico costero son el vino, los higos y la madera de pino; desde luego, eran los productos que abundaban en la provincia y, por tanto, los que ésta ofertaba al resto de la nación y al extranjero. Con respecto a esta riqueza provincial, entraremos en algunos detalles de sus cultivos y producciones, siguiendo los datos recogidos por la Cámara, que son una fuente fidedigna y de gran interés. Sabemos que al sur de la provincia, la parte llana, se cultivaban cereales, vid y olivo y la producción vitícola y vinícola era muy importante, igual que el activo comercio de exportación de vinos a Francia, principal mercado; pero, además, se enviaba a Marruecos, sobre todo a Casablanca y Kenitre y a los territorios españoles de la zona, destacando Larache. La parte sur de la provincia producía más aceite que el norte, no obstante este último de más calidad, a pesar de los primitivos procedimientos de elaboración. Por otra

<sup>155</sup> *Gaceta de Madrid*, 21-3-1928.

parte, se cultivaban también higos en Lepe, Cartaya y Gibraltón, expedidos en su mayoría a Francia e Inglaterra con sustanciosas cosechas de castañas, cuyo destino principal era el inglés. Igualmente, conocemos que otros mercados eran Buenos Aires y New York, aunque sobre este último la Cámara informaba en 1929 de su anulación, por las disposiciones dictadas por el Departamento de Sanidad y Horticultura. Asimismo, la producción maderera de la provincia se dedicaba a las entibaciones de las numerosas minas del entorno<sup>156</sup>.

Aunque se han introducido largas referencia a la vid y el vino en capítulos anteriores, no nos resistimos a dar unas últimas aportaciones que sirvan de balance de su cultivo para entender mejor su proceso y el descenso que acusó en esta etapa del estudio. El cultivo de la vid, que exige mejores suelos que el cereal y mucho trabajo, tiene un gran enemigo en las plagas. No sólo se aprovecha el fruto, la uva, para consumo directo en fresco y para la pasificación, sino que existe una variada industria derivada de la vid, tal como la fabricación de ácido tartárico, alcohol, vinagre, etc. A pesar de todo, el principal destino de la producción lo constituye la elaboración de vino, bebida alcohólica resultante única y exclusivamente de la fermentación del zumo de la uva fresca o mosto. Las favorables condiciones existentes en España para la vid permitieron en el pasado siglo una fuerte expansión del viñedo, llegando su superficie a dos millones de hectáreas. Su crecimiento obedeció no sólo a la demanda del mercado interior, sino en su mayoría a las enormes posibilidades que ofrecía el mercado extranjero. La crisis económica de 1929 significó una enorme caída en las exportaciones de vinos que ya estaban acusando la competencia de otros países productores<sup>157</sup>.

GRÁFICO 6.10  
Exportación a Europa 1923-1930 (Tm)



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...*  
Elaboración propia.

En referencia al comercio de exportación a Europa, las mercancías con más movimientos eran los minerales, igual que hemos visto en las etapas anteriores estudiadas,

<sup>156</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1922-23...*, p. 29, leg. 32 y A.C.C.I.N. *Memoria relativa al estado de los negocios en el año de 1929, que se eleva al Ministerio de Economía Nacional, en cumplimiento del artículo 83 del Reglamento general*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, Huelva, 1931, p. 6, leg. 32.

<sup>157</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...*, pp. 147 y ss.

concretamente la pirita de hierro, en primer lugar y, a continuación, la pirita ferrocobrizas, el mineral de hierro, el manganeso<sup>158</sup> y el cobre en cáscara, en torales y el mineral de cobre, y por este orden. Las cifras son bastante homogéneas con una diferencia entre el máximo y mínimo exportado de unas 500.000 toneladas en la pirita de hierro. Los países mayores demandantes de piritas fueron Francia, Bélgica, Inglaterra, Holanda y Alemania y en la fase analizada salieron más de 18 millones de toneladas de este mineral, según se desprende del trabajo.

Con respecto al mineral de hierro, la tercera mercancía en salida en la época analizada, creció prodigiosamente desde 1923 hasta 1930, aunque hubo años en que no se recoge en las tablas, exactamente entre 1924 y 1926. Fue representativo en la exportación europea -Alemania y Holanda, sobre todo-, pero no en el cabotaje o la salida hacia América. Aún así, no se debe perder de vista que la minería metálica del hierro ha ido perdiendo importancia teniendo en cuenta el período que analizamos en la totalidad de esta investigación. A principios del siglo XX proporcionaba 88.000 empleos, ya en la actualidad no alcanza ni los 2.000; también las explotaciones disminuyeron y de 562 pasaron a menos de una decena en el mismo tiempo. Sobre las posibles reservas de este mineral en España se han llevado a cabo diversas estimaciones y la primera de ellas la realizó el Congreso Internacional Geológico y Minero de 1910, que se celebró en Estocolmo y que lo cifró en 800 millones de toneladas. La localización de las reservas, en grandes áreas, nos lleva a hablar de una zona norte -comprende Vizcaya y Cantabria-, la zona noroeste -Asturias, Galicia y León-, la zona suroeste -Sevilla, Huelva y Badajoz-, la zona sureste -Murcia, Almería Granada, Málaga y Jaén- y la zona de levante -Soria, Guadalajara y Teruel-. La producción de mineral de hierro la establecía la demanda exterior y la industria siderúrgica nacional, y conviene destacar que la exportación llegó en 1917 a 10 millones de toneladas<sup>159</sup>. Asimismo, debemos apuntar que en los yacimientos de Huelva y Sevilla el mineral es normalmente de escasa calidad por su alto contenido en azufre.

Por otra parte, el cobre cuenta con gran cantidad de aplicaciones. Forma parte de aleaciones, como son el bronce -con el estaño- y el latón -con el cinc-; a su vez, se utiliza en la fabricación de conductores para la industria eléctrica y todo tipo de maquinaria eléctrica al ser el mejor conductor de la electricidad tras la plata. Del sulfato de cobre se hace uso en la agricultura como anticriptogámico, sobre todo para las viñas y los productos hortofrutícolas. El cobre metal, por su parte, puede ser de dos clases: cobre nuevo, obtenido por el beneficio de ciertos minerales y cobre recuperado, procedente del aprovechamiento de la chatarra del cobre. En España, el cobre nuevo puede provenir de alguna de las menas aprovechables a tales efectos -cuarzos y pórfidos cupríferos y piritas ferrocobrizas-, y a partir de éstas se obtienen concentrados que, tratados en hornos especiales, dan como resultado el cobre negro. Una vez trabajado, se obtiene el cobre blister, denominado en los países anglosajones *Bessemer Cooper* porque en su obtención tiene especial protagonismo los convertidores *Bessemer*. Este cobre se funde en placas que quedan listas para su refinado definitivo por procedimiento electrolítico tras el que alcanza

<sup>158</sup> Se trataba de un producto destinado a Europa, sobre todo a Francia, pues hacia América no lo vemos y en cabotaje de salida ocupaba el quinto lugar. Tras un enorme auge en la exportación entre 1923 y 1927, comenzó a descender -a diferencia del mineral de hierro- y llegó a tener un mejor puesto, en comparación, en la navegación de cabotaje. Véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 142-143.

<sup>159</sup> TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica...* pp. 338-341.

una ley de casi el 100%. También puede producirse cobre metal a partir de las cenizas de piritas que quedan como residuos en las fábricas de ácido sulfúrico<sup>160</sup>.

Otra mercancía a resaltar fue el vino, que tuvo una bajada considerable en 1925 y 1926, con un puesto cuarto o quinto en estos años; mientras las castañas y los higos ocuparon ya los últimos lugares de la clasificación<sup>161</sup>. Las fuentes consultadas, además, reseñan que en 1928, aunque se esperaban buenas cosechas, las lluvias y tormentas de septiembre perjudicaron el fruto, lo que trajo consigo el que los caldos fueran muy defectuosos. Al principio de la temporada hubo demandas por el estímulo de la exportación a Francia, pero como los vinos no aguantaban por su desequilibrio y mala composición, se destinaron para obtener alcohol, lo que hizo que cayera el precio<sup>162</sup>. En verdad, los puertos que más recibieron este producto fueron los franceses, destacando Rouen, y marroquíes -Casablanca, Kenitra, Larache y Rabat-<sup>163</sup>. Del mismo modo, la subida de aranceles afectó bastante la importación de duelas de roble y castaño, perjudicando aún más la situación crítica que atravesaba la industria del vino, tanto en España, en general, como en Huelva, en particular<sup>164</sup>.

A propósito de los higos, interesa señalar que para 1929 se conoce que hubo una buena cosecha, de unas 600.000 cajas de 10 kilogramos cada una. El consumo nacional estaba representado por unas 75.000 cajas y el resto se exportaba a Dinamarca, Suecia, Noruega, Finlandia, Alemania, Bélgica, Holanda e Inglaterra. Era clara la competencia de Esmirna, Argelia y Málaga que, por su elaboración esmerada, se preferían aún a mayores precios. Y debemos recoger la existencia de la Junta de Defensa Higuera dos años antes, con la misión que indica su nombre e integrada por los exportadores y productores. No obstante, su actuación no respondió según las previsiones, por lo que la producción continuó en unas penosas condiciones. En la misma línea, se constituyó una cooperativa de productores con la misión de instalar una fábrica de alcohol de higos, que consumiera diariamente unos 10.000 kilogramos y así se acabara con los problemas existentes. Como se advierte, las iniciativas en el sector abundaban<sup>165</sup>.

En cuanto a las conservas de pescado, sardinas sobre todo, tenían por principales mercados Francia, Italia, Alemania y España; en efecto, la pesca capturada por los vapores de Isla Cristina y Ayamonte estaba dedicada a la elaboración, mientras la de Huelva al consumo fresco. Concretamente en 1926, se sabe que Francia absorbía aproximadamente la mitad y el resto estaba dividido entre los demás países mencionados casi por igual<sup>166</sup>. Sobre la pesca incide nuevamente la Cámara en años sucesivos en sus *Memorias* y conocemos que, para 1928, las capturas por la flota de Huelva y provincia en pescado

---

<sup>160</sup> *Ibidem*, p. 345.

<sup>161</sup> Sabemos que para 1928 las castañas estuvieron muy mermadas por las primeras lluvias que dificultaron la recolección y las operaciones de secado, perdiéndose la mitad de la cosecha. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928...*, p. 39, leg. 32.

<sup>162</sup> *Ibidem*, pp. 38-39.

<sup>163</sup> A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...*

<sup>164</sup> MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *Sociedades mercantiles de Huelva 1886-1936*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1994, p. 137.

<sup>165</sup> A.C.C.I.N. *Memoria relativa al estado de los negocios en el año de 1929...*, pp. 5-6, leg. 32.

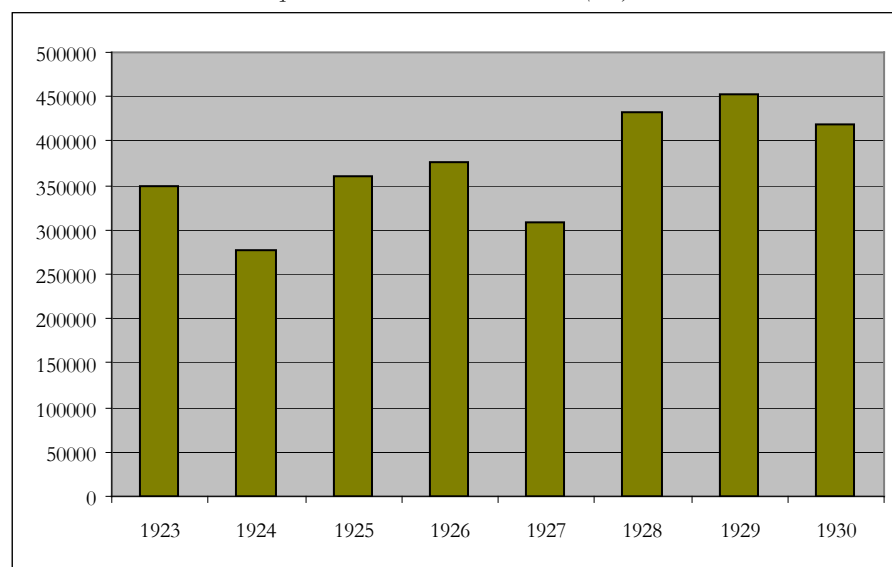
<sup>166</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1924-25...*, p. 56, leg. 32 y A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1926...*, p. 74, leg. 32.



blanco no tuvieron buenos resultados, sino indiscutiblemente inferiores a 1927, aunque el gremio de remitentes de pescado procuró abastecer el mercado interior. Las almadrabas, por su parte, obtuvieron buenos beneficios sin llegar a ser brillantes, mientras la pesca de la sardina fue escasa, sin embargo, mejor que la de años precedentes.

Por lo demás, las *Memorias* del Puerto de Huelva refieren una exportación a Europa desde sus instalaciones, en 1926, de 8 toneladas de pescado seco y de 190 toneladas en conserva; mientras, en 1928 salieron hacia el mismo destino sólo conservas, unas 39 toneladas, con lo que se confirma esa bajada comentada, también, apoyándonos en otras fuentes<sup>167</sup>. Ahora bien, en este tema corresponde reflejar la autorización del Gobierno con respecto a los aceites de cacahuete destinados a conservas; todavía los fabricantes no habían hecho uso de la mezcla de este con el de oliva o sólo –lógicamente, era una fabricación de menor calidad-. Realmente, se seguía con el de oliva puro sólo y se dedicaba a consumo interior y al mercado italiano. Pero la fabricación de conservas de inferior calidad tenía aceptación en los mercados de Oriente y América, incluso se prefería en ocasiones al de oliva. Su importancia estribaba en que permitía competir con Noruega, Portugal, Francia y Norteamérica, que los empleaban principalmente<sup>168</sup>.

GRÁFICO 6.11  
*Exportación a América 1923-1930 (Tm)*



Fuente: A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930...* Elaboración propia.

Con respecto al comercio con América, la Cámara de Comercio, en 1923, en un escrito dirigido al presidente del Directorio Militar le expuso que estaba próximo a vencer el convenio que regulaba las relaciones mercantiles entre España y Estados Unidos, precisamente el 5 de noviembre de 1923. El interés radicaba en la importancia de las mercancías exportadas al continente indicado durante los años de 1921 y 1922, por valor superior a 27 millones de pesetas, y que en detalle son recogidas en las *Memorias* de la Cámara. Esta institución temía el daño que podían producir en los negocios onubenses el

<sup>167</sup> A.P.H. *Memorias del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1926 y 1930...*, legs. 5463 y 5460.

<sup>168</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928...*, pp. 39-40, leg. 32.

recargo del 50% en las tarifas de la *Ley Fordney*, promulgada el 22 de septiembre de 1922 y en este momento en vigor. Visiblemente, un nuevo tratado favorecería la expansión comercial de España<sup>169</sup>.

A América la salida de mercancías representa un calco de lo que ocurría con el mismo tráfico a Europa, sobre todo en el grupo de minerales, aunque en una proporción bastante menor. También se exportaban al continente americano castañas e higos, pero, además, a diferencia con Europa, otros frutos secos como las almendras o las nueces, a la vez que desperdicios de algodón, corcho y cáñamo, si bien en menor entidad, y pieles sin curtir. Sobre las nueces se sabe que la cosecha fue mala y de calidad inferior en 1928, mientras que sobre la almendra conocemos en 1929 que el principal mercado era Estados Unidos, no obstante, por la elevación de los derechos arancelarios la exportación casi se anuló y el mercado europeo se estuvo abasteciendo de la almendra italiana, que se imponía por su enorme producción y por los precios, dada la cotización de la moneda de ese país<sup>170</sup>. Ya con respecto al corcho, las fuentes consultadas declaran que incrementó su exportación en plancha, pero la fabricación de tapones y cuadros seguía descendiendo de manera alarmante por el acaparamiento que se producía directamente con los productores por parte de las casas exportadoras<sup>171</sup>. Con respecto al vino, que tenía cierta entidad en el comercio con Europa, sólo se encuentra en la salida hacia América en 1929 y 1930, en muy baja proporción. En general, a través del Gráfico 6.11 se observa una evolución positiva, aunque el año de más movimiento fue 1929 y el de menos 1924.

Como conclusión al tráfico desarrollado por el Puerto de Huelva, afirmamos que la exportación prima sobre la importación sin ningún género de dudas -90,14% frente a 9,86%-, todo ello en términos generales, pero particularizando la importación:

- Su dinámica es ascendente, como ocurre en la exportación, aún así, las cifras no tienen parangón. El año de más volumen corresponde a 1930, no obstante seguido de cerca por 1929.
- Las mercancías que llegan nos hablan de una característica bastante importante y destacada en la etapa primorriverista: el desarrollo de la construcción, en general, y de las obras públicas, en particular. Así, el cemento y la madera, junto con el carbón, hierro y fosfato de cal tienen un importante movimiento en esta etapa.
- Las mayores relaciones de tráfico se dan, como en el caso de la exportación, con Europa, con un 71%, y con respecto al cabotaje aventaja a la salida en un 17%, mientras que en la navegación a América la exportación supera a la importación en un 11%.
- Finalmente, en cuanto al valor de los muelles de la Junta en la entrada de mercancías, diremos que es más significativa que la salida, con un 40%, lo que le diferencia con la entrada en 23 puntos; lo cual deja claro la importancia de las Compañías extranjeras de *Tharsis* y *Rio Tinto* en el tráfico exportador, sobre todo, que es el que les interesa.

Por su parte, del tráfico exportador se puede aseverar que:

<sup>169</sup> A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1923-24...*, pp. 29-31., leg. 32

<sup>170</sup> A.C.C.I.N. *Memoria relativa al estado de los negocios en el año de 1929...*, p. 6, leg. 32.

<sup>171</sup> Otro enorme problema radicaba en la ocupación que daba desde hacía algunos años a bastantes obreros del norte de la provincia. A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1928...*, p. 39, leg. 32.

- Es claramente ascendente con respecto a la fase anterior de guerra y posguerra. Las cantidades más altas las ocupa 1929. Al comparar el transbordo en los muelles de la Junta con los de los particulares encontramos unas cifras de 17% y 83%, respectivamente, de las que se concluyen la gran importancia de los segundos.
- De los cinco productos que salen con más fuerza, cuatro son minerales: pirita de hierro y ferrocobrizas, mineral de hierro, manganeso y cobre, y el quinto lugar lo ocupa el vino. Por lo que se puede deducir que constituye un tráfico fundamentalmente exportador y mineral, pues de todas las mercancías movidas en esta etapa, tan sólo las piritas supusieron un 89,85%.
- El comercio onubense, lo mismo que su economía, tiene caracteres propios de un territorio colonizado, con gran cantidad de extracción de materias primas por empresas extranjeras y pocas inversiones industriales en la región que no permiten prosperar. Nos referimos, por lo cual, a una economía primaria. Lógicamente, a ello contribuye una serie de particularidades económicas, sociales y políticas que marcan el contexto, no obstante hay que resaltar la existencia de un Gobierno bastante débil y poco emprendedor.
- De todos los tipos de navegación comercial que se encuentra –cabotaje, exportación europea y exportación americana- destaca la exportación europea tanto en la entrada como en la salida, pero con mayor incidencia en este último caso -77% frente a 71%-. Asimismo, el cabotaje ocupa un 8% y la salida a América un 15%.

### III. RECURSOS HUMANOS Y RELACIONES LABORALES

A continuación, y a lo largo de todo este apartado, se tratará de dar unas pinceladas de lo que se evolucionó durante los años 1923 a 1930 en la esfera de personal en el Puerto de Huelva. Como ya hemos relatado en otras ocasiones, lo que ocurre en esta provincia no es más que un reflejo de los acontecimientos nacionales y regulado, en todo momento, por una normativa en el ámbito laboral que llevará implícita la ideología del período, que el dictador trataba de impregnar y extender a todos los aspectos de la vida: económico, político, social...

Obviamente, las condiciones laborales de los obreros mejoraron gradualmente, y así, se recogen los expedientes de liquidación de quinquenios de algunos empleados: Francisco Vázquez Roja, Fernando de la Torre Mora y Pedro López Núñez, escribientes de la Dirección facultativa, por citar algunos casos. Igualmente, observamos que representaba una práctica común ya el cobro de pagas extraordinarias por Navidad, a la vez que se remuneraba adecuadamente el exceso de trabajo de los empleados. El director informó a la Comisión Permanente de que dada la gran cantidad de labores a realizar por José Ortiz Infante “por liquidaciones y extensión de listas para el abono de la paga extraordinaria a los obreros en fin de diciembre” consideraba de justicia que se le compensara con 100 pesetas, lo cual se aceptó<sup>172</sup>. Otro caso es el del oficial segundo y archivero Diego García Domínguez, que, a tenor de la Real Orden de 20 de noviembre de 1920, se le otorgó una gratificación de 200 pesetas por los trabajos extraordinarios desempeñados interinamente en el cargo de recaudador de los muelles. Poco después, por

---

<sup>172</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-1-1923, libro 67.

Real Orden de 22 de diciembre de 1925, en vista de las peticiones de las Juntas de Obras de Puertos, se recompensó al personal por los trabajos del año anterior, abonándoseles según cada caso, en particular.

The image consists of two photographs of a handwritten personal file for Andrés Bravo de Casas. The left photograph shows a form titled "Obras del Puerto de Huelva" with fields for "Departamento" (Nº 188), "Observaciones" (10-413), and "Residencia" (Huelva). The right photograph shows a section for "Causa de su salida del último trabajo" and "Firma del interesado" (Andrés Bravo de Casas).

Fotografías 6.6-6.7.- Ficha personal de Andrés Bravo de Casas, que ingresó en el Puerto el día 15 de abril de 1929 (A.P.H. *Expedientes Personales*, leg. 1596).

En esta misma línea de mejora de las condiciones laborales, referimos los casos de aumentos de sueldo. Realmente, en estas fechas no se recogen muchos ejemplos en este primer tema, pero hay algunos como el del factor Eduardo Azcárate a principios de 1923, con fondos propios de la Junta adicionales al plan<sup>173</sup>. Otro dato interesante es el nombramiento de una comisión que propusiera las gratificaciones que los ingenieros auxiliares debían cobrar, según el artículo 83º del Reglamento en vigor, además de todo el personal, técnico y administrativo, consignando los sueldos y la regulación de los ascensos y su cuantía —sin olvidar los años de servicio—. Otra alusión a estos aspectos del personal la encontramos cuando la plaza de sobrestante salió a concurso y no se presentó nadie. La Junta lo justificó por el bajo sueldo, por lo que se decidió pedir a la Superioridad un incremento<sup>174</sup>.

Por otra parte, por Real Decreto de 1 de septiembre de 1925 se sustituyó el artículo 26º de la Ley de Puertos de 1880 para reconocer la labor del ingeniero director y demás personal afecto a las Juntas de los Cuerpos facultativos de Obras Públicas, como servicios activos prestados al Estado<sup>175</sup>. Asimismo, se concedía el derecho de ascenso por cumplimiento de quinquenio a todos los empleados y funcionarios de las Juntas que hubieran ingresado al servicio de la misma a partir del 1 de enero de 1921 y se incorporaran en lo sucesivo<sup>176</sup>. También se regularon los sueldos de los secretarios, ya referido en el capítulo anterior, por Real Orden de 12 de diciembre de 1924. Finalmente, en 1929, ante una petición de los obreros, la Junta propuso a la Superioridad una serie de puntos para su mejora y por Real Orden se acordó aumentar los jornales y, con respecto a los socorros de enfermedad, se decidió que cobrarían una cuantía diaria de medio jornal, sin exceder de 5 pesetas durante 3 meses de licencia como máximo. La única condición

<sup>173</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-11-1925, libro 70.

<sup>174</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-6-1926, libro 71.

<sup>175</sup> *Gaceta de Madrid*, 4-9-1925.

<sup>176</sup> Las normas estaban recogidas en el Reglamento de 1923. *Gaceta de Madrid*, 6-12-1924.

era que el director podía comprobar la certeza de la enfermedad y denegar el socorro<sup>177</sup>.

Una cuestión interesante la tenemos en el avance que tuvo la legislación obrera con Primo de Rivera. Se consiguió una base para el Derecho del Trabajo con la promulgación del Código del Trabajo por Real Decreto Ley de 23 de agosto de 1926, cuya regulación estuvo centrada en el contrato de trabajo; aunque el Código no sería una ordenación completa laboral, como el propio Eduardo Aunós reconocía, por lo prematura que era en aquel momento. El otro punto clave era la Organización Corporativa Nacional, inspirada por el propio ministro Aunós, basada en la intervención del Estado en el problema social y en la necesidad de organización de la economía nacional. Se produjo un desplazamiento del poder normativo sindical en aras de organismos profesionales de Derecho público, constituidos en el aparato de la Administración de Trabajo. De hecho, en 1926, el Decreto Ley de Organización Corporativa Nacional creó los comités paritarios con funciones, sobre todo normativas delegadas y de prevención y conciliación en enfrentamientos laborales; pero, también, les atribuyó cometidos jurisdiccionales en lo relativo a conflictos sobre “reglamentación del trabajo, horarios, descansos, regulación del despido y demás condiciones que sirven de norma a los contratos de trabajo”. Siguieron existiendo los tribunales industriales, aunque con competencia restringida casi únicamente a accidentes de trabajo<sup>178</sup>. Otras medidas a considerar consistieron en el Real Decreto Ley de 20 de diciembre de 1924 sobre Emigración, el Real Decreto Legislativo de 21 de junio de 1926 sobre protección a las familias numerosas, el Real Decreto Ley de 22 de marzo de 1929, instaurando el seguro de maternidad, etc.<sup>179</sup>. Y al hilo de esta última normativa, hay que reconocer que son muy escasos los ejemplos de personal femenino que encontramos en la relación de empleados del Puerto de Huelva, incluso hasta bastante avanzado el siglo XX, y siempre se encuadran en tareas de limpieza.

Con respecto a las licencias, estudiaremos algunos casos que brindan los *Libros de Actas*, a través de los que se conoce el tratamiento que va teniendo la temática y su evolución con respecto a la etapa anterior. En principio, un ejemplo práctico es el de Juan Vides Gallardo<sup>180</sup>, que solicitó 15 días con sueldo para restablecimiento de su salud. Poco tiempo después, el factor de explotación del muelle Norte, José Anaya, disfrutó de un mes de licencia con sueldo por enfermedad. No obstante, a diferencia, al empleado de Secretaría Manuel de Mora Garzón, aunque solicitó 20 días de licencia, sólo se le concedió 15 con sueldo. Cuando terminó este permiso volvió a pedir un mes, que no se aprobó porque no era posible prescindir del único oficial disponible sin detrimento del servicio. Alfonso-Le Bourg, por su parte, tuvo que seguir un tratamiento médico que le impedía acudir al trabajo, y se le permitió seguir cobrando el sueldo durante 20 días. Aunque, en el caso de Manuel Mora, continuaba la enfermedad y tuvo que pedir un aplazamiento de su permiso por dos meses; ahora se le concedió la prórroga, pero con abono de medio sueldo durante los primeros 15 días y sin sueldo el resto<sup>181</sup>.

<sup>177</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-3-1929, libro 74.

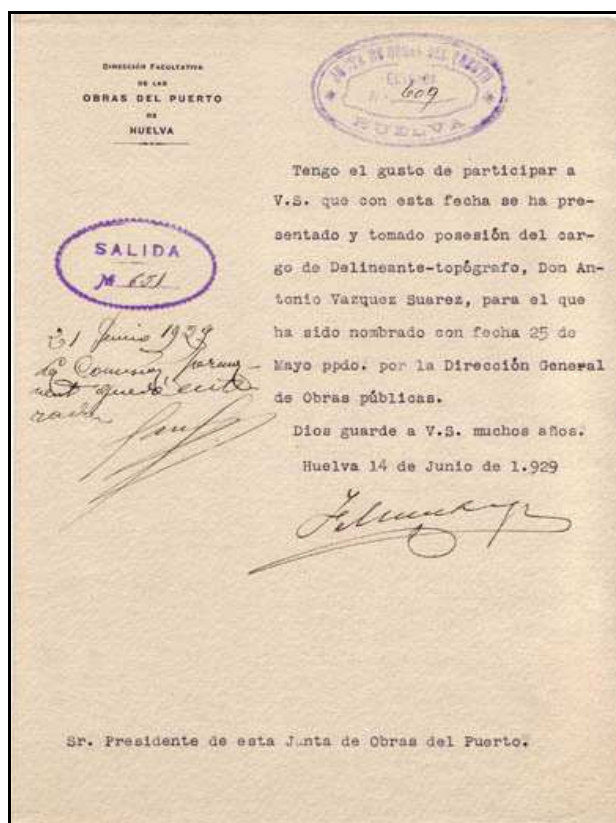
<sup>178</sup> ALONSO OLEA, Manuel: *Op. cit.*, p. 611.

<sup>179</sup> *Ibidem*, pp. 70-71.

<sup>180</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-2-1923, libro 67.

<sup>181</sup> Incluso se le permitieron algunos días más para someterse a un plan médico aconsejado.





**Fotografía 6.8.- Escrito informando al presidente del nombramiento de Antonio Vázquez Suárez como delineante topógrafo, 14-6-1929 (A.P.H. Expedientes Personales, leg. 1621).**

A veces se insistía en los pocos recursos de las familias para que las solicitudes fueran favorables al cobro de las licencias. En 1928, hallamos, nuevamente, algunos casos reincidentes, como el de Alfonso Le-Bourg, al que se le concedieron otros 25 días para tomar las aguas de Marmolejo<sup>182</sup>. Había también peticiones menores que, por tratarse de plazos inferiores a 15 días, competía concederlas a la Presidencia, según el Reglamento de Funcionarios<sup>183</sup>. Un último caso lo constituye el del director, Francisco Montenegro, al que se le concedió 30 días de licencia por enfermedad con goce de sueldo<sup>184</sup>, y esta autorización tuvo que ser publicada en la *Gaceta de Madrid*<sup>185</sup>. Se debe apuntar que no era muy común el empleo de estas solicitudes, con lo que pensamos que en los casos existentes la necesidad sería imperante. Tampoco era fácil llegar a los límites que analizamos en el caso de Pedro López Núñez<sup>186</sup> que, acogiéndose a la Real Orden de 12 de marzo de 1925<sup>187</sup>, se cesó por su enfermedad, que le impedía desempeñar su cargo en la Junta.

<sup>182</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 7-6-1924, libro 68. La toma de aguas termales era una práctica propia de la época para la que había algunas solicitudes, como en el caso del ingeniero Espresati en 1924.

<sup>183</sup> Real Decreto de 7 de septiembre de 1918. *Gaceta de Madrid*, 8-9-1928.

<sup>184</sup> Real Orden de 12 de diciembre de 1924. *Gaceta de Madrid*, 13-12-1924.

<sup>185</sup> *Gaceta de Madrid*, 19-11-1929

<sup>186</sup> En 1923 tuvo que prorrogar la licencia si sueldo, nuevamente, debido a su grave enfermedad. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-7-1924, libro 69.

<sup>187</sup> *Gaceta de Madrid*, 25-3-1925.

Como vemos, con la cuestión de las licencias no hay unas normas generales, sino que se trata cada caso, en particular, y según las necesidades de los servicios. Lo normal es que se concedan los permisos, pero hay casos bastante reiterativos, y llega un momento en que se siguen aprobando las autorizaciones aunque ya sin remuneración o con la mitad de ésta, aunque en estos ejemplos hay también excepciones, pues depende de la enfermedad del empleado e, igualmente, se tiene en cuenta las circunstancias económicas del enfermo. En comparación con años anteriores, se dan más casos en esta etapa estudiada, lo cual nos puede hacer entender que la Junta tenía una actitud más abierta y permisiva en estos asuntos.

Con respecto a las plantillas de personal, los reglamentos de las Juntas no entran en demasiado detalle hasta el año 1922, con la creación de la Comisión Permanente. Hasta ese momento se recoge como atribución de las Juntas: “Organizar el servicio económico y administrativo y proponer las plantillas y sueldos de todo el personal, oyendo al Ingeniero Director de las obras respecto al personal facultativo”; también propondría el nombramiento del secretario-contador. Las plantillas, que estarán en relación con la importancia de las obras y servicios de cada puerto, serán supervisadas y, una vez aprobadas, no podrán modificarse sino por los mismos trámites que se siguieron para su primera aprobación”. En 1901, en las disposiciones generales y transitorias, se reseña que las vacantes de los empleos administrativos y técnicos de las Juntas de puertos serán provistas con arreglo al artículo 17º de este reglamento. Ya 1922 las competencias se amplían y detallan, pues la Comisión, a su vez, nombrará al personal al servicio de la Junta, aunque siempre de acuerdo a las plantillas aprobadas. El personal administrativo se designará, previo examen de aptitud ante un tribunal formado por el presidente, el director y el secretario<sup>188</sup>. Además, la provisión de plazas de ingenieros auxiliares se haría por concurso y a propuesta del director y por el ministro, teniendo preferencia el personal que hubiera prestado servicios en obras marítimas. Por otra parte, proponía a la Dirección General las sanciones que procedieran por las faltas que pudiera cometer el personal a propuesta del director<sup>189</sup>. Cuando por modificaciones de plantilla o por supresión de alguna Junta quedara en alguna de ellas personal cesante, éste tendría derecho preferencial a ocupar la primera vacante de su categoría que ocurriera en cualquier Junta que hubiese solicitado previamente.

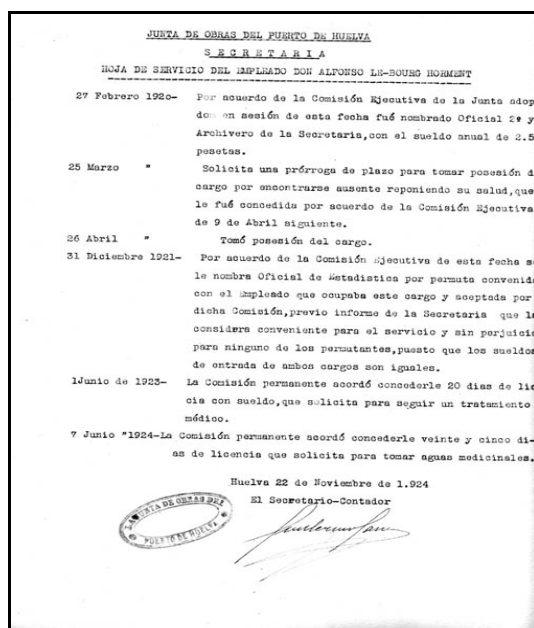
Ahora bien, en el artículo 33º del Reglamento de 1922 se hace alusión a una norma que luego no aparecerá reflejada en los reglamentos siguientes de nuestra etapa y se refiere a que no se podía nombrar en lo sucesivo a ningún funcionario dependiente de la Junta de Obras que no tuviera su residencia de manera efectiva en la población del puerto. Finalmente, el Reglamento de 1928, artículo 32º, contiene algunas novedades con respecto al anterior: en las Juntas de Puertos que recaudaran más de 1.500.000 pesetas, el personal de la Dirección se compondría, como máximo, de dos ingenieros además del ingeniero director del puerto, dos ayudantes o sobrestantes, un delineante, un químico encargado del laboratorio, un comisario, dos oficiales, dos auxiliares y dos ordenanzas. El personal de Secretaría estaría formado por el secretario, el depositario pagador, dos oficiales, dos

---

<sup>188</sup> En el Reglamento de 1928 se refiere que, para el personal administrativo dependiente de la Dirección, precederá, además, al nombramiento la propuesta nominal del director.

<sup>189</sup> El Reglamento de 1928 añade que la separación del servicio sólo podrá ser acordada por modificación de plantilla o previa formación de expediente en el que habrá de ser oído necesariamente el interesado.

auxiliares y dos ordenanzas. También se recogen en este último reglamento citado una serie de normas para cubrir las vacantes de secretarios.



**Fotografía 6.9.- Hoja de servicio de Alfonso Le-Bourg Horment, 1920-1924 (A.P.H. Expedientes Personales, leg. 1609).**

A continuación, se reseña el nuevo personal del que existe constancia de su ingreso en la Junta y la movilidad en las plazas que se generan con el objeto de dar a conocer los casos concretos, en la medida de lo posible, de los empleados que pasan de unos puestos a otros. Por supuesto, en este capítulo se aportan menos datos que en los anteriores, pues se trata de una fase en la que ya la plantilla estaba consolidada y los ingresos eran mínimos, sólo los puestos que, naturalmente, quedaban desocupados por la edad de los trabajadores o fallecimiento<sup>190</sup>. En el caso de la plaza de recaudador de los muelles, dotada en la plantilla base con 3.000 pesetas -pero que al ser un puesto reglamentariamente de fianza, el trabajador solía estar poco tiempo desempeñándolo-, una vez que quedó libre en 1923 -y ya que la disposición tercera de la Orden de la Dirección General de 12 de febrero de 1920 disponía que las vacantes del personal administrativo fueran provistas por riguroso turno de antigüedad entre los funcionarios de la categoría inferior- el ascenso le correspondió a Manuel Mora Garzón, que tenía que aportar un depósito de 10.000 pesetas en metálico o su equivalente en efectos públicos o fincas en los tipos determinados por la legislación vigente-. No obstante, al no poder este trabajador hacerse cargo de la mencionada cifra renunció y se nombró a Diego García Domínguez, que también desistió

<sup>190</sup> En este punto, recogemos un documento de enorme interés porque puede ayudar a conocer el trabajo que se llevaba a cabo en los muelles en estos años. Nos referimos a las "Tarifas acordadas por los obreros y patronos para los trabajos de los depósitos de carbón en los terraplenes de estibas de vinos de la bahía o muelles; de descarga de carbones minerales; de mercancías generales; de desestiba de madera de buques de vapor, de veleros y de cereales a graneles; y de minerales embarcados por bahía [firmadas el 28 de mayo de 1920] por los patronos Robert W. Adam, Fermín de la Sierra, Antonio Zalvide y Ricardo Miguel y por los obreros Diego Toscano, Manuel Soriano, Manuel Cárdenas y José Ponce". A.C.C.I.N. *Memoria comercial y actuación de la Cámara durante el año 1926...*, pp. 97-1901, leg. 32.

y, finalmente, ocupó el destino Francisco García Pérez, que disponía de los medios necesarios<sup>191</sup>.

Otros datos que tenemos de este mismo año, exactamente de abril, es el nombramiento de Antonio Lastra Fernández, maquinista primero del dragado, con el haber diario de 10,80 pesetas. Mientras a final de año, José Hernández de Torres, licenciado en derecho y con conocimientos en inglés, consiguió la vacante de escribiente auxiliar de Secretaría y, en contraposición, a principios de 1926 muere el ordenanza José Riquelme Espinosa. Por otra parte, una información adicional a la esfera de personal es la plantilla aprobada por Real Orden de 23 de octubre de 1928 de administrativos y facultativos de la Junta, que comenzó a regir a partir de primeros de 1929, con una remuneración aplicada, que sólo podían percibir los funcionarios que en ese momento desempeñaban los cargos, pues los de nuevo ingreso tenían derecho a un sueldo base únicamente, y para el caso del nuevo personal facultativo se fijaría en cada caso. A su vez, el personal de los puestos que se debía extinguir pasaría al servicio de conservación y explotación, sin perjuicio de formular las plantillas de dichos servicios<sup>192</sup>.

En efecto, el valor y reconocimiento a los años de trabajo por parte de la institución son bien patentes en la mención que se hace, en la sesión del Consejo en la tarde del 25 de febrero de 1923, sobre el fallecimiento del recaudador de los muelles Carlos Vázquez García, con más de 40 años al servicio de la Junta en distintos empleos. Claramente, se hace referencia a los valores que se reunían en tal persona de “asiduidad, celo, acrisolada honradez...” y se acordó consignar en acta la expresión de profundo sentimiento hacia lo ocurrido. Se ocupó del cargo interinamente Diego García Domínguez<sup>193</sup>.

Por lo demás, interesa dejar patente el absoluto control que se llevaba en las oficinas del Puerto con los empleados, su asistencia y comportamiento; justamente, los *Libros de Actas* pormenorizaban los obreros accidentados y los dados de alta, el comienzo de las licencias y su finalización. Igualmente, se reflejaban los partes que se presentaban por la Secretaría y la Dirección facultativa de los días concretos que no acudían al trabajo los empleados y su causa. Incluso, en el caso de algún trabajador que faltaba frecuentemente a la oficina sin causa justificada y muchos días con retraso, además de que se recogía en *Acta*, se le amonestaba y apercibía públicamente; y dado que no surtía a veces efecto, se consideraba falta grave, llegándose a multar con 5 días de haber descontados del mes<sup>194</sup>.

A través del análisis llevado a cabo en las fuentes que informan del personal de las Juntas de Obras del Puerto hemos obtenido, como se advierte en líneas superiores, unos datos muy interesantes sobre ascensos, vacantes, licencias, retribuciones, etc.; pero se ha echado en falta algunos puntos como el de auxilio obrero que en caso de accidente o fallecimiento estaba suficientemente representado en el capítulo anterior. Lógicamente, la evolución legislativa en materia de seguridad social, Montepío de Empleados de Juntas de

---

<sup>191</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9, 23-3 y 18-5-1923, libro 67.

<sup>192</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-11-1928, libro 73.

<sup>193</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-3-1923, libro 67.

<sup>194</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 23-3-1923, libro 67.

Obras y toda la legislación que protegía esta faceta del mundo laboral fue dejando obsoletos e innecesarios estos socorros o ayudas.



Fotografía 6.10.- José Contreras Monís, al servicio del Puerto de Huelva desde 1922 hasta 1976 (A.P.H. Expedientes personales, leg. 1598).

Así las cosas, por Real Decreto de 21 de diciembre de 1928<sup>195</sup> se creó el Montepío Central de Empleados de Juntas de Obras de Puertos de España y se aprobó el Reglamento del mismo, en cuyo artículo primero se disponía que, a partir de esa fecha, quedaban adscritos a éste todos los capitales pertenecientes a los Montepíos provinciales y sus ingresos ordinarios y extraordinarios, respondiendo de todas las obligaciones adquiridas por dichos Montepíos y “usufructuando todos los derechos otorgados a ellos”. El cargo de vocal del Consejo de Empleados del Montepío Central recayó en el oficial de Secretaría Gustavo Rodríguez García -la Junta Central de Puertos concedió a Huelva representación directa por exceder de 100 el número de sus asociados-. La composición de la Comisión encargada del gobierno y administración del Montepío hasta 1929 en Huelva se ofrece a continuación, y cabe destacar que estaba compuesta por importantes personajes de la política onubense que ostentaron el cargo de vocal en multitud de ocasiones en la Junta de Obras del Puerto de Huelva:

- |                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| ○ <i>Presidentes</i>         | Guillermo Duclós López    |
|                              | José García López         |
|                              | José García León          |
|                              | José Sánchez Mora         |
|                              | Daniel García Carrión     |
|                              | Tomás Domínguez Ortiz     |
| ○ <i>Vocales</i>             | José García López         |
|                              | Nicolás Vázquez Pérez     |
|                              | Francisco Montenegro      |
|                              | Guillermo Duclós López    |
|                              | Aurelio Ferrán Loainaz    |
| ○ <i>Depositario pagador</i> | Manuel Garrido Pérez      |
| ○ <i>Secretario contador</i> | Guillermo García y García |

Realmente, la centralización del servicio en un Montepío Central, en principio, resultaba bastante beneficiosa para todos los empleados. Guillermo García y García,

<sup>195</sup> *Gaceta de Madrid*, 22-12-1928.



secretario de la Junta y de la Comisión del Montepío, exponía las razones que, a su juicio, habían llevado a que se adoptara tal decisión a nivel nacional: no se perjudicaban los derechos adquiridos, se beneficiarían muchos empleados y obreros que en ese momento no disfrutaban de los derechos pasivos por pertenecer a entidades que carecían de suficientes ingresos y, por último, porque la mayor importancia del Montepío Central daría más fuerza y eficacia para defender y garantizar el cumplimiento de sus fines. Todos los Montepíos locales se disolvieron y rindieron cuenta detallada de su gestión, transfiriendo sus fondos y valores a la cuenta corriente del Montepío Central. Concretamente, Huelva dio cumplida cuenta de su labor, que se tachó de excelente, aportando a la Caja central más de 900.000 pesetas<sup>196</sup>. Ya desde el año anterior se había reconocido por ley que, en caso de traslados de unas Juntas a otras, podían quedar lesionados derechos de los trabajadores: al no contar todas las Juntas con Montepío, el empleado que pasase de una que lo tenía a otra que carecía de éste, quedaría excluido del primero, con lo que perdería todos sus derechos de pensión. Al objeto de remediar esta situación, se publicó una Real Orden de 22 de mayo de 1928 en la que se reseñaba que los funcionarios que se mudaran de una Junta a otra “quedarán provisionalmente adscritos, con todos sus derechos, al Montepío de la Junta de procedencia, y caso de no tenerle ésta, al correspondiente al nuevo destino [...]”<sup>197</sup>.

Por otra parte, la Real Orden de 29 de febrero de 1924 arroja algún dato más sobre esta entidad en la época. Con ella se respondió a una consulta emitida por la Junta de Obras del Puerto de Santander respecto a la interpretación del Reglamento de Montepío de Empleados. Se aclaró que los auxilios o subvenciones que las Juntas otorgaran con los productos de la explotación de sus puertos al Montepío se considerarían comprendidos entre los gastos de administración de las mismas, debiendo dar cuenta del cumplimiento del artículo 6º de la Ley de 7 de julio de 1911: “Los gastos de administración de las Juntas de Puertos, tanto en concepto de personal, como de material, no podrán exceder del 35 por 100 del importe de los arbitrios y de los ingresos que obtienen por subvenciones que no sean del Estado”<sup>198</sup>.

Con respecto a las asociaciones de obreros y sus actividades, en el capítulo anterior se menciona muy sutilmente la existencia de una asociación de obreros del puerto, pero ya durante la Dictadura se localizan más datos sobre el tema, justamente las *Actas del Consejo* refieren la presencia de la Sociedad de Obreros *La Unión*, de la que su presidente solicitó que se le concediese el local de la vieja cochera de locomotoras para ubicar una cooperativa de consumo, lo que se acordó llevar a cabo de manera provisional, con la condición de atenerse a las instrucciones de la Dirección. Seguidamente, se aprobó un proyecto de instalación con un presupuesto de casi 2.500 pesetas del que se encargó el ingeniero auxiliar Carlos González Espresati<sup>199</sup>.

En septiembre de 1925 averiguamos que la Sociedad *La Unión de Obreros del Puerto de Huelva* solicitó gratuitamente y en plena propiedad unos terrenos para edificar casas baratas para cada uno de sus afiliados. La Comisión se lo adjudicó, pero con condiciones,

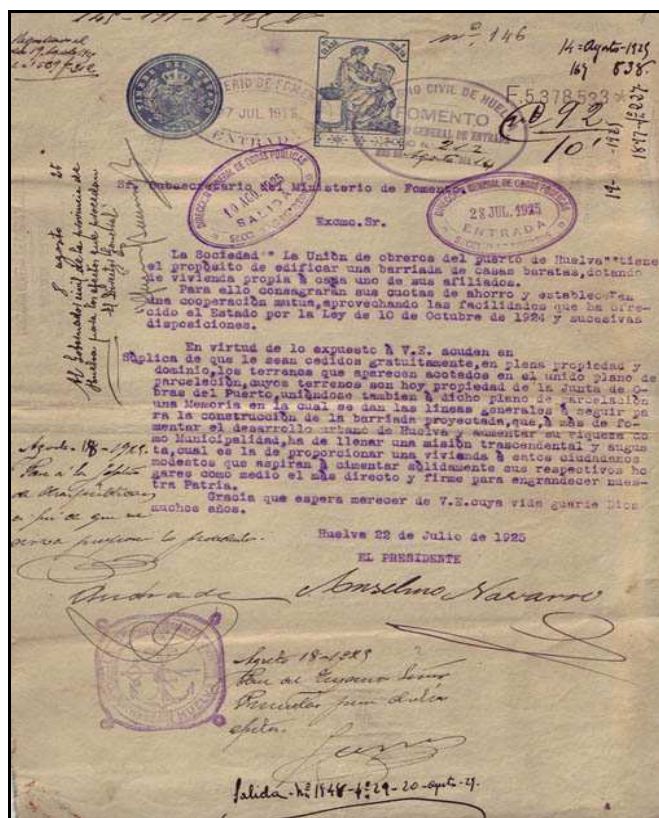
<sup>196</sup> A.P.H. *Memoria del Montepío de Empleados y Obreros...*, pp. 4-6.

<sup>197</sup> *Gaceta de Madrid*, 6-6-1928.

<sup>198</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 14-3-1924, libro 68 y *Gaceta de Madrid*, 8-7-1911.

<sup>199</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-5 y 27-7-1923, libro 67.

pues el terreno cedido no podía pasar a ser propiedad de ninguna persona extraña a la Corporación y debía estar situado en una zona alejada del río, que no tuviera utilidad futura para el Puerto y que la conexión con el casco de la población se realizara por el noroeste, con el fin de no utilizar las vías de comunicación de la Junta dentro de la zona de servicio del Puerto y así evitar entorpecimientos<sup>200</sup>. Posteriormente, se sabe que, en julio de 1927, Pérez Carasa firmó un proyecto de barriada, promocionada por el Puerto de Huelva, que justificaba en la memoria por la dificultad del obrero de hallar una habitación amplia y adecuada en la que asentar su hogar, pues las construcciones modestas tenían el problema del hacinamiento y la falta de los medios necesarios de aireación, saneamiento, etc.<sup>201</sup>.



**Fotografía 6.11.- Solicitud del presidente de la Sociedad La Unión de Obreros del Puerto de terrenos para barriada, 22-7-1925 (A.P.H. Expedientes de Concesiones, leg. 1418).**

En cualquier caso, el Gobierno había dictado leyes para el fomento de la construcción de casas económicas y brindaba subvenciones a sociedades y particulares; y así, la Sociedad *La Unión*, “nacida para el mejoramiento moral y material de este grupo de trabajadores de la ciudad”, acogiéndose a esta ayuda quiso dotar a sus afiliados de viviendas espaciales y adecuadas, por lo que gestionó la redacción de este proyecto.

<sup>200</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-9 y 23-10-1925, libro 70.

<sup>201</sup> A.P.H. *Expedientes de Concesiones en la zona de servicio "Barriada"*. Sociedad *La Unión de Obreros del Puerto de Huelva*, 1925-1931, leg. 1418.

Aunque la sociedad no poseía terrenos a su nombre, apoyándose en el artículo 107º del Reglamento de 18 de julio de 1922 y con el informe favorable de la Junta, solicitó al Estado una extensa zona de marismas saneadas por la Junta, precisamente una parcela al este de la fábrica de gas que “mide diez hectáreas, cuarenta y seis áreas, siendo su forma sensiblemente trapecial, con un frente a la calle normal a la ría de 726 metros y un fondo medio de 150 metros”. Posteriormente, el 26 de mayo de 1931, el director general de Obras Públicas informó al gobernador civil de la denegación del expediente por el Ministerio de Trabajo y Previsión. El proyecto, desde luego, resulta muy avanzado para su tiempo y fruto de la legislación protectora que se estaba fraguando en estos años, y aunque no llegó a cuajar por parte del ministerio correspondiente –no olvidemos, además, que ya la Dictadura había finalizado–, la Junta sí dio su visto bueno demostrando una clara evolución con los tiempos y una actitud abierta y protectora ante sus trabajadores. Años después, los obreros de la Junta de Obras consiguieron que la institución les construyera una barriada en su propio terrenos, pero esto forma parte de otra etapa que no toca analizar entre estas páginas.

En verdad, suena ilustrativo el mensaje de Montenegro en su discurso de despedida al poner las claves, en pocas palabras, de la política de personal que se vivió en todo su mandato. Reconocía que había proporcionado seguridad en los puestos de trabajo, tanto a los empleados como a los obreros, pues cuando ocupó su cargo éstos eran juguetes de la política imperante, privados en muchas ocasiones de sus plazas cuando cambiaban los hombres que gobernaban la institución e, incluso, confesaba que estos trabajadores se sometían a coacciones electorales en muchos casos. Se mostraba orgulloso de haber destruido estas prácticas, que le costaron “muchos trabajos y sinsabores”. Finalmente, y como nota de su personalidad, puso a disposición de todos los empleados del Puerto a su marcha la experiencia de muchos años e, incluso, su influencia personal, si la necesitaban ante cualquier problema<sup>202</sup>.

A continuación, referiremos algunos datos relativos a las instalaciones de la casa oficina de la Junta, que estaba ubicada en la calle Rascón hasta que se construyó el nuevo y definitivo edificio en los años sesenta. A principios de los años veinte, las fuentes relatan que había finalizado un contrato y se formalizaba otro por un año, con una subida de un 20% con respecto al coste hasta ese momento de 6.750 pesetas, que aceptó la Comisión. En marzo, el director alertaba sobre el mal estado de la casa, ya que las reparaciones efectuadas, hacía poco tiempo, no habían servido de mucho y el agua, que se filtraba en algunos departamentos, ponía en peligro el mobiliario y los documentos, por lo que propuso buscar nuevas dependencias. Hubo intentos de trasladarse de inmueble y, también, se propuso localizar, provisionalmente, las oficinas en el tinglado número 1, del que ya se ha hablado en párrafos anteriores, pero se dejó pendiente para estudiar también allí la ubicación de Secretaría. Al final, permanecieron en el mismo edificio de la calle Rascón, tras algunos arreglos –incluso con un proyecto de calefacción central–, y se formalizó un nuevo contrato de arrendamiento por 14.000 pesetas anuales<sup>203</sup>.

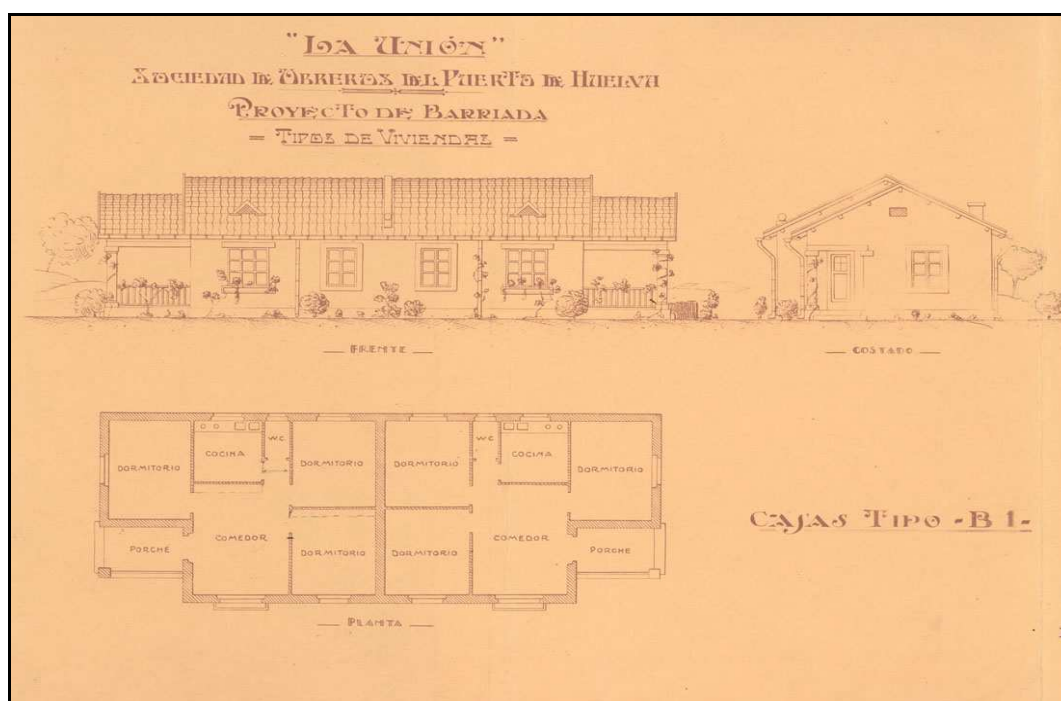
Llegados a este punto, creemos interesante hacer un balance, siguiendo a Montoya Melgar, sobre la evolución del Derecho del Trabajo, repasando sus diferentes períodos:

---

<sup>202</sup> *La Provincia*, 10-7-1930.

<sup>203</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 26-11-1924, libro 69.

1. La primera legislación social. Entre 1873 y 1917 se desarrolló un largo proceso legislativo en el que se pusieron los cimientos del futuro Derecho del Trabajo:
  - La obra legislativa inicial se destinó a mejorar la situación de los trabajadores que necesitaban más amparo: mujeres, niños, inválidos, etc., dictándose normas como la Ley de 24 de julio de 1873, que prohibía el trabajo de los menores de diez años, sin olvidar la protección de la salud del obrero.
  - Sobre condiciones de trabajo, cabe destacarse la Ley de 3 de marzo de 1904, sobre descanso dominical, reglamentada por Real Decreto de 19 de abril de 1905
  - Seguidamente, la Ley de Huelgas de 27 de abril de 1909 proclamaba el derecho a la coligación, huelga y paro.
2. Las fechas comprendidas entre 1917 y 1923 fueron fundamentales para la formación de un Derecho del Trabajo sistemático, superando la etapa anterior, en el que la normativa social estaba marcada por el talante filantrópico, la represión penal y la consecuente carencia de coherencia en la legislación. En esta nueva fase se asistió a la racionalización de la normativa, preocupada por los problemas sociales, conectados con los económicos. Todo ello afianzó el intervencionismo estatal, preparándose un régimen corporativo.
3. La consolidación del Derecho del Trabajo como un sistema jurídico dotado de principios propios que se irán fortaleciendo en la Dictadura del general Primo de Rivera y la II República<sup>204</sup>.



Fotografía 6.12.- Plano de las casas de obreros proyectadas por la Sociedad La Unión (A.P.H. Expedientes de Concesiones, leg. 1418).

<sup>204</sup> MONTTOYA MELGAR, Alfredo: *Op. cit.*, pp. 67 y ss.

Palomeque López y Álvarez de la Rosa aportan notas que permiten cerrar y resumir el ciclo dictatorial en el ámbito laboral. Desde comienzos del siglo XX se encuentra gran cantidad de legislación obrera con un fin protector, pero no se puede afirmar que se tratara de un Derecho obrero consolidado, sino que habrá que esperar a los años veinte para que esto sea una realidad. Una serie de factores lo hacen posible: el veloz desarrollo de la legislación obrera y sus conexiones internacionales, un mayor intervencionismo del poder público en este ámbito y la construcción dogmática jurídico-laboral. En estos años van a sobresalir dos acontecimientos entre otros: la promulgación del primer código o recopilación oficial de leyes de trabajo, reordenándose la legislación de accidentes del trabajo por el Código de Trabajo de 1926, Libro III, y la regulación diferenciada del contrato de trabajo, al margen del tipo histórico de arrendamiento de servicios<sup>205</sup>. Además, la Dictadura acomete la reforma corporativa de la industria y el comercio, creando la Organización Corporativa Nacional, con Comisiones y Comités Paritarios, conformados por patronos y obreros, cuyas funciones se ejercen por delegación del Estado. También corresponde destacar que se estructura el seguro de maternidad por Decreto de 22 de marzo de 1929<sup>206</sup>.

#### IV. LA PROYECCIÓN SOCIOCULTURAL

Las conexiones del Puerto con la ciudad a lo largo de toda la etapa de la investigación han sido bastante fructíferas, pero, especialmente, desde 1923 a 1930, como habrá ocasión de comprobar a continuación. Por relaciones con la ciudad se puede entender muchos aspectos de la vida portuaria; ciertamente, todas las actividades que se llevan a cabo en el Puerto tienen vínculos con la ciudad, pues, visiblemente, es su principal beneficiaria y se realiza en su entorno marcándolo. No obstante, en este apartado no nos referiremos, precisamente, a las ocupaciones, servicios y obligaciones propias de una entidad portuaria, sino que trataremos otras cuestiones en las que se va a enriquecer la ciudad, naturalmente, como derivación de su administración, instalaciones, utillaje, servicios auxiliares, etc. En este sentido, nos centraremos en los puntos que creemos son más sobresalientes, y se han dividido en cinco apartados que tienen en común ser acontecimientos que descollaron en la ciudad, casi todos de tipo cultural: localización de restos arqueológicos como fruto de sus actividades portuarias, la aventura del vuelo del *Plus Ultra*, el monumento al Descubrimiento de América o a la Fe descubridora, su participación en la Exposición Iberoamericana de Sevilla y, por último, la disposición de su zona de servicio para la expansión de la ciudadanía onubense: paseos, baños, competiciones deportivas, etc.

Por otra parte, habrá algún tipo de relación puerto-ciudad que se puede, incluso, tachar de servicio, como ocurre en el caso de la Sociedad Colombina a la que concedió la comunicación a través de hilo telefónico con La Rábida, o el caso de José Tejero que pudo instalar una línea telefónica de servicio particular y unir Punta Arenillas, Isla de

<sup>205</sup> A pesar de que se hable de un Código de Trabajo, aprobado a propuesta del ministro Aunós, no se puede afirmar que se trate de un auténtico código sistemático, sino que es una mera recopilación, incluso incompleta, de la legislación obrera hasta el momento -sólo la regulación unitaria del contrato de trabajo del libro primero se puede considerar una verdadera aportación histórica-.

<sup>206</sup> PALOMEQUE LÓPEZ, Manuel Carlos y ÁLVAREZ DE LA ROSA, Manuel: *Op. cit.*, pp. 90-91.



Saltés, Palos de la Frontera y la Barra. Lógicamente, existía una infraestructura básica que tenía trazada el Puerto de Huelva y que permitía este tipo de ampliaciones a zonas concretas<sup>207</sup>. Asimismo, existían concesiones que suponían una mejora y prestación evidente para la ciudad, especialmente, como es el caso de los surtidores de gasolina que se le permitió emplazar a Luis Romero Domínguez en el muelle nuevo, con las mismas condiciones que el existente en la plaza XII de Octubre<sup>208</sup>.

### 1. Hallazgos arqueológicos en la ría

El mantenimiento de los fondos arenosos de la ría de Huelva hizo necesario enormes labores de dragados, sobre todo en la primera fase del Puerto de Huelva. Como resultado de esta actividad, tan primordial para la institución estudiada, son muchos los objetos que las profundidades de la zona han donado tras años de sepultura. Uno de los hallazgos más destacados para la historia local y la arqueología nacional lo constituyó el depósito de armas y objetos de la Edad del Bronce, encontrado mientras se dragaba entre finales de marzo y la primera quincena de abril de 1923<sup>209</sup>. Este lote que, en su mayor parte, se custodia en el Museo Arqueológico Nacional excede en cantidad y variedad a la totalidad de las piezas pertenecientes a la etapa histórica mencionada, que se conocía por entonces en España. Apareció entre una capa de arenas gruesas y conchas, entre 8 y 9,5 metros de profundidad a bajamar viva equinoccial, exactamente a 23 metros del muelle de la *Compañía de Tharsis*. La draga de rosario *Cinta*, mientras realizaba un reconocimiento ocasional por debajo del nivel ordinario de su labor, extrajo, en tres semanas, unas trescientos objetos casi completos, ocho menos completos y un centenar de fragmentos varios en un reducido espacio<sup>210</sup> -espadas, puñales y puntas de lanzas, todos de bronce-<sup>211</sup>. A renglón seguido, el director del Puerto de Huelva informó a la Dirección General de Obras Públicas que los citados elementos debían ser remitidos al Museo Arqueológico Nacional y así se hizo<sup>212</sup>; poco después, desde allí se acusó recibo y se manifestó el

<sup>207</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-7-1924 y 22-4-1925, libro 69.

<sup>208</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-8-1926, libro 71.

<sup>209</sup> La *Revista de Obras Públicas*, en primer lugar, se ocupó ampliamente de su divulgación presentando el conjunto en dos de sus números. En unos de ellos llegó incluso a mostrar varias fotografías de las piezas. *Revista de Obras Públicas*, 1923, núm. 2382, tomo I, p. 45 y 1923, núm. 2391, tomo I, p. 207.

<sup>210</sup> ALMAGRO, Martín: "Depósito de bronce de la Ría de Huelva". *Huelva: Prehistoria y Antigüedad*. Editora Nacional, Madrid, 1975. pp. 213-214.

<sup>211</sup> Una vez practicada la recepción, conforme al inventario enviado a Madrid, el contenido del depósito de bronce de la ría de Huelva lo componían: espadas, 77; puñales y espadas cortas, 33; hojas de lanza, 89; regatones de lanza, 62; puntas de flecha, 17; fibulas y fragmentos de otras 10; trozos de casco, clavillos y fragmentos varios, 109; en total, 397 piezas. A.P.H. *Expediente de las armas y objetos de bronce extraídos de la ría de Huelva: oficio del director del Puerto al presidente informándolo de la recepción de las armas y objetos de bronce en el Museo Arqueológico Nacional*, 21-2-1924. Véase también A.G.A. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. *Expediente de Armas antiguas*, marzo 1923, leg. 348. Contiene un completo inventario de los objetos extraídos que, curiosamente, estuvieron un tiempo custodiados por el depositario pagador del Puerto de Huelva, Manuel Garrido Pérez.

<sup>212</sup> Real Orden de 24 de mayo de 1923 y A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-4 y 18-6-1923, libro 67. Conocemos la petición de Montenegro relativa a la concesión de excavaciones arqueológicas en el Puerto de Huelva y la propiedad de todos los

acuerdo, conforme con la demanda de la Dirección General de Obras Públicas, de que se devolvieran algunos ejemplares duplicados para el Museo Provincial y el Depósito de modelos de la Junta de Obras<sup>213</sup>.



**Fotografía 6.13.- Armas extraídas de la ría de Huelva en 1923 (M.C.).**

A la vista de todos los datos y tras un somero análisis, la mayoría de los especialistas, incluido Almagro, opinó que se trataba de un depósito coetáneo con la fecha de datación de las piezas, seguramente un cargamento hundido que contenía piezas útiles y rotas para fundir. Muchas de éstas presentaban señales evidentes de haberse usado prolongadamente, al encontrarse algunas espadas rotas, empalmadas y lañadas. Asimismo, la ausencia de hachas -herramienta más que arma- y de toda clase de instrumentos domésticos, excepto un cincel y una lezna, permitió pensar que el lote podía ser procedente de un campo de batalla -provisión de material de guerra-. Ya en 1940, Almagro realizó un estudio<sup>214</sup> que valoró este importante hallazgo, incluyendo el depósito de Huelva dentro del complejo cultural denominado invasión céltica que representó la indoeuropeización de la Península<sup>215</sup>.

---

objetos artísticos y arqueológicos encontrados en los vaciaderos del dragado interior. Aunque se autorizaron las intervenciones, los objetos debían ser entregados al Museo Arqueológico Nacional “para que no sufra desmembramiento la colección formada ya, con los hallazgos procedentes del dragado del puerto de Huelva, si bien en cumplimiento de lo que dispone el artículo 12º de la Ley de 7 de julio de 1911, con los ejemplares duplicados de los hallazgos, se hará un lote en dicho Museo, para que figure en el que tiene la Dirección facultativa de las obras del expresado puerto de Huelva, o en su defecto en el Museo Provincial”. Real Orden de 5 de enero de 1924. *Gaceta de Madrid*, 9-1-1924.

<sup>213</sup> Real Orden de 29 de noviembre de 1924 del Ministerio de Instrucción Pública autorizando al Director del Museo Arqueológico Nacional para que, de acuerdo con la citada Dirección General, remitiera al Museo Provincial y a la Junta las piezas referidas y A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 3-3-1924 y 15-1-1925, libros 68-69.

<sup>214</sup> ALMAGRO, Martín: *El hallazgo de la ría de Huelva*. Ampurias, II, 1940. Citado en ALMAGRO, Martín: "Depósito de bronce...", p. 215.

<sup>215</sup> La fecha que se estima para el conjunto es 750 a.C. ALMAGRO, Martín: "Depósito de

La riqueza de la colección demuestra que la provincia debió de ser el centro metalúrgico de fabricación de armas y objetos de bronce más importante de aquella remota edad en España, y que el Puerto de Huelva pudo tener una importancia y fama internacional. Al mismo tiempo, reforzó la hipótesis de que en Huelva se emplazó el puerto minero de los Tartessos. El descubrimiento dio luz a uno de los tiempos más oscuros de la Prehistoria hispana y explicó lo que sería la industria y el comercio andaluz en aquella etapa<sup>216</sup>. El tema alcanzó un enorme interés en el momento por lo que suponía, como ya se explicó, para la arqueología española. El Puerto de Huelva, aunque sin invertir propiamente en ello, sino como fruto de su actividad, había hecho un gran aporte a la historia española, en general, y a su ciudad, en particular. Como prueba de la admiración que despertó lo encontrado en la ría onubense, la Jefatura de Obras Públicas remitió a informe la instancia del presidente de la Exposición Iberoamericana de Sevilla al subsecretario del Ministerio de Fomento para que se continuara el dragado del río Odiel donde se localizó el depósito de armas, y por Orden de la Dirección General de 3 de octubre de 1925 se autorizó a la Junta su ejecución<sup>217</sup>.

Posteriormente, en 1930 se produjo un nuevo hallazgo en otra zona más al sur en el mismo Puerto de Huelva; concretamente un casco, que por compra obra en poder de la Academia de la Historia, el primero descubierto en España –totalmente de cobre, sin aleación ninguna-. Es un casco tipo corintio de forma clásica, como los que adornan la cerámica pintada de la época antigua de Grecia, datado en el siglo VI a. C. Para Shulten, la pieza tuvo que llegar a Huelva por el comercio de los griegos, especialmente de los focenses, y representa una nueva prueba de que la desembocadura del Odiel sirvió a los Tartesios como puerto de exportación para los minerales y metales de Riotinto y Tharsis<sup>218</sup>. Así se describe la pieza:

“Su forma es la de la época heroica que aparece en los vasos de los primeros tiempos, sin ápex, y como destinada a resguardar la cabeza y la cara durante la lucha; tiene una prolongación que resguardaba la nariz y contra la que venían casi a cerrarse dos carrilleras, enlazándolas por una tira de cuero que pasaba por ojales en el extremo inferior [...]”<sup>219</sup>.

Precisamente a raíz de este hallazgo, si bien no fue la única razón, el Puerto tuvo también destacadas relaciones con los aspectos culturales de la ciudad, y en un aspecto, en concreto, muy interesante e importante en el momento, la ubicación en sus terrenos, durante unos años, del Museo Provincial. Los antecedentes de esta institución se remontan al 7 de julio de 1920, cuando se crea el Museo Provincial de Bellas Artes y se

---

bronces...”, p. 214.

<sup>216</sup> TERRERO, José: “Armas y objetos de bronce extraídos en los dragados del puerto de Huelva”. *Clásicos de la arqueología de Huelva*, 3/1990. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1991, pp. 5-6.

<sup>217</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 28-8 y 16-10-1925, libro 70. Para conocer más datos sobre el tema, véase CAMPOS CARRASCO, Juan M. y GÓMEZ TOSCANO, Francisco: “El Puerto de Huelva en la Antigüedad: los primeros pobladores”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 56-57.

<sup>218</sup> TERRERO, José: *Op. cit.*, pp. 17-18.

<sup>219</sup> ALBELDA, José y OBERMAIER, Hugo: “El casco griego de Huelva”. *Clásicos de la arqueología de Huelva*, 1/1988. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1988, pp. 6-7.

constituye la Junta del Patronato, con un edificio propio, aunque en régimen de alquiler<sup>220</sup>. Tras una serie de avatares, y con el apoyo de entidades onubenses, entre las que se encontraba el Puerto de Huelva, se emplazó en la antigua Fábrica de gas, propiedad de esta institución en los años cuarenta<sup>221</sup>. Ya en los años veinte, el ingeniero Albelda había instalado un pequeño museo en este mismo lugar, donde localizó elementos extraídos de los dragados de la ría, justamente las armas procedentes del famoso descubrimiento en la ría de Huelva en 1923<sup>222</sup>.



Fotografía 6.14.- Casco griego hallado en la ría de Huelva en 1930 (R.A.H.).

## 2. El vuelo del *Plus Ultra*

Otro evento de significativa importancia desarrollado en el Puerto de Huelva consistió en el vuelo trasatlántico que se llevó a cabo en los años veinte. El comandante Ramón Franco fue el primero que solicitó hacer la travesía del Atlántico en un avión del tipo reglamentario para los grupos de gran bombardeo en España. Él mismo recoge en su obra -en la que describe pormenorizadamente el viaje-: “Finalizado el año 1924, durante el curso de ampliación para mandos de escuadra aérea y escuadrillas, estudié la posibilidad de llevar a la práctica un *raid* aéreo, que diera conocer el valor de la Aviación española fuera

<sup>220</sup> Fueron vocales Tomás Domínguez Ortiz y José Albelda, presidente e ingeniero de la Junta de Obras del Puerto de Huelva; lo que confirma que las mayores instancias del Puerto estaban relacionadas con los acontecimientos importantes de la ciudad.

<sup>221</sup> Concretamente en 1948, según recogemos en ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Op. cit.*, p. 219.

<sup>222</sup> MARTÍN RODRÍGUEZ, Enrique Carlos y PRADOS PÉREZ, Eduardo: “Carlos Cerdán y los orígenes de la sección de arqueología del Museo de Huelva”. *Revista de los Museos de Andalucía*, núm. 6. Junta de Andalucía, Sevilla, 2006, pp. 102-108.

de las fronteras, y al mismo tiempo sirviera para ganar honra y prestigio para España”<sup>223</sup>. Junto con el capitán Mariano Barberán, presentó al Gobierno una memoria detallada de las etapas de la travesía, los medios y la época favorable -Barberán no lo pudo acompañar y lo hizo Ruiz de Alda-. El vuelo entre España y Argentina se consideraba una asignatura pendiente de la Aeronáutica militar española y se proyectó catorce años antes por el comandante de ingenieros Emilio Herrera, director del Laboratorio Aeronáutico de Cuatro Vientos, partiendo desde Sevilla en dirigibles de su invención<sup>224</sup>. Además de los pilotos, hubo otro gran protagonista, un hidroavión de tipo *dornier* con dos motores *napier* de 450 caballos de potencia. El Servicio Español de Aviación Militar encargó el aparato en junio de 1925 y su construcción terminó en noviembre del mismo año. Aunque su nombre era el *W.12*, Ramón Franco lo bautizó con el de *Plus Ultra*. La prensa reconoció el viaje en su justa medida: “no obedece a un impulso de arrojo, sino a un perfecto y meditado estudio con sujeción a todas las previsiones de orden científico”<sup>225</sup>.



Fotografía 6.15.- Vista de la ría antes del despegue del *Plus Ultra* (Colección particular).

Los actos de la salida del vuelo del *Plus Ultra* tuvieron su desarrollo central en la zona de servicio del Puerto de Huelva. La institución se mostró proclive a participar activamente en el evento, en todo momento. El día 18 de enero de 1926 se reunieron en el Gobierno Civil las autoridades de Huelva para organizar los actos de la salida del vuelo, y entre los invitados figuraban el presidente del Puerto de Huelva, Tomás Domínguez Ortiz, y el director, Francisco Montenegro. A las once de la mañana del día siguiente, los asistentes se dirigieron al muelle para esperar la llegada de las escuadrillas de la aviación

<sup>223</sup> FRANCO, Ramón y RUIZ DE ALDA, J.: *De Palos al Plata*. Espasa Calpe, Madrid, 1946 (edición facsímil, Espasa Calpe, Madrid, 2000), p. 5.

<sup>224</sup> SEGOVIA AZCÁRATE, José M<sup>a</sup>: *Bodas de oro con la historia (1926-1976). El vuelo del “Plus Ultra”*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1976, pp. 18-19 y *La Provincia*, 21-1-1926.

<sup>225</sup> *La Provincia*, 19 y 20-1-1926.



que, con el hidroavión del *raid* Palos- Buenos Aires, visitarían, en primer lugar, el Puerto de Huelva. En la caseta de servicio del muelle se congregaron las más distinguidas personalidades de Huelva. A recibir el hidroavión acudieron dos escuadrillas, mientras numeroso público se reunió en el muelle y en toda la ciudad y la banda municipal, que también se encontraba en la zona portuaria, saludó con alegres piezas. El lugar estaba abarrotado de gente: “Pudiera decirse que el pueblo en masa hallábase congregado en el Paseo del Muelle, hasta el Hotel”; y finalmente, amerizó el *Plus Ultra*, deslizándose hacia el muelle Sur. El día 22 fue la partida, que la prensa describió con gran efecto:

“En medio de la mayor expectación y de solemne silencio a pesar de la extraordinaria congregación de personas, el “Plus Ultra” en el que iba el héroe comandante Franco y sus compañeros de jornada que comparten la heroicidad de tan valiente como joven militar, fue deslizándose sobre las aguas desde la margen izquierda de nuestra ría –vista desde el muelle de Palos- hasta llegar frente a éste y elevar su vuelo magestuosamente [sic] a las ocho menos nueve minutos de la mañana[...]. El comandante Franco antes de abandonar los lugares colombinos, evolucionó sobre el monasterio de La Rábida y alrededor del monumento a Colón”<sup>226</sup>.

El vuelo se desarrolló en cinco etapas, y el 10 de febrero llegaron a Buenos Aires, donde la acogida fue cálida y multitudinaria. El Gobierno español regaló el *Plus Ultra* a Argentina, entregándolo oficialmente el día 11 de marzo de 1926, fecha en que regresaron los pilotos a Palos de la Frontera a bordo del crucero *Bueno Aires*, que el Gobierno argentino les puso a su disposición. Las proposiciones que se presentaron para el desarrollo de los actos fueron las siguientes: declarar al Comandante Ramón Franco hijo adoptivo de la ciudad, rotular con los nombres de los aviadores las cuatro vías que estaban en proyecto para el ensanche de la ciudad y que convergerían en la plaza de América y solicitar al rey la declaración de monumento nacional del hidroavión y su depósito en La Rábida, “donde se construirá, por suscripción hispano americana, un pabellón para su custodia y admiración en memoria del glorioso vuelo [...]”<sup>227</sup>. Si bien con la propuesta de declarar el hidroavión monumento nacional estaba totalmente de acuerdo la Junta de Obras, que se adhirió a la petición del alcalde<sup>228</sup>, se perdió definitivamente la oportunidad. Por otra parte, el rey concedió a Ramón Franco, Alda y Durán, al llegar a España, la llave de “Gentilshombres” y a Rada se le condecoró con la Medalla de Oro del Trabajo<sup>229</sup>. Ciertamente, a la vuelta, a los héroes les esperaban varias sorpresas: serían recibidos con gran cantidad de actividades preparadas para ensalzar su hazaña. El Puerto de Huelva participó con una interesante suma de dinero, y los adornos en la zona de la ría, financiados por la institución portuaria, merecieron la alabanza de la prensa:

“En cuanto al muelle, el golpe de vista que ofrece es extremo hermoso tanto por su espléndida iluminación como por el exorno: [...] ha contribuido con gran lucidez los dos hermosos arcos triunfantes levantados por el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto de Huelva”<sup>230</sup>.

<sup>226</sup> *La Provincia*, 22-1-1926.

<sup>227</sup> A.M.H. *Expediente del vuelo “Plus Ultra”: moción presentada por el Alcalde de Huelva, Juan Quintero Báez, y aprobada por la Comisión Municipal Permanente en sesión de 1 de febrero de 1926*, leg. 76.

<sup>228</sup> A.M.H. *Expediente del vuelo “Plus Ultra”: escrito de Francisco Montenegro al Alcalde de Huelva*, 19-2-1926, leg. 76.

<sup>229</sup> SEGOVIA AZCÁRATE, José M<sup>a</sup>: *Op. cit.*, pp. 57 y ss.

<sup>230</sup> Los arcos se instalaron en la calle Concepción y en el paseo del Muelle. En general, todas las calles de la ciudad se engalanaron, luciendo con espléndida iluminación las fachadas de edificios

En la prolongación de la frontera del pequeño muelle de Viajeros se colocó una plataforma flotante, enlazada con la explanada de tierra a través de una rampa articulada con charnelas, que permitía mantener el paso adecuadamente, cualquiera que fuera la marea. El conjunto se decoró y a la salida del muelle y como entrada del paseo y puerta de honor a la ciudad se elevó el arco de triunfo efímero.

“El arco monumental de hermosa y severa traza es una obra verdaderamente notable. En uno de los frentes del arco, léense dos poesías cantando las glorias hispano americanas, una original del gran poeta americano Rubén Darío y la otra del señor Expresati”<sup>231</sup>.

Otra atracción de la recepción de los aviadores consistió en la visita del rey. La Junta de Obras del Puerto de Huelva estaba en el programa oficial de actos como un distinguido miembro, y en esta ocasión debía contribuir con el obsequio al monarca de un almuerzo en la zona de servicio -el Consejo de Administración acordó que se invirtiera lo necesario en las fiestas para que quedaran lo suficientemente resaltadas e, incluso, se invitó al ministro de Fomento-. Cabe destacar de la visita real a la zona portuaria, en un tren cedido por la *Compañía de Zafra*, el reconocimiento por parte del monarca de todas las necesidades y de la importancia de la entidad para la ciudad<sup>232</sup>.



Fotografía 6.16.- Cartel del vuelo del *Plus Ultra* (A.M.H. Fondo Fotográfico).

públicos y particulares. El tránsito se hacía difícil en las calles por la gran cantidad de público que se conglomeraba en espera de los aviadores del *Plus Ultra*. Tanto los hoteles como las fondas y casas de huéspedes se encontraban saturados por la cantidad de forasteros que había esos días en Huelva. *La Provincia*, 5-4-1926.

<sup>231</sup> Una portada barroca, en el frontal del río, ostentaba el escudo del Puerto y en la parte que miraba a la población presentaba el escudo de Huelva. En los laterales, sobre medallones, estaban pintadas las efigies de Colón y los Pinzón. El autor del proyecto fue el ingeniero Carlos G. Espresati. *El Pórtico del "Más Allá..."*. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1926 (ed. facsímil, Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 1995).

<sup>232</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 26-3, 11-6 y 27-8-1926, libros 70-71. A través de la prensa se hace un recorrido por los actos desarrollados durante estos días de celebración de la llegada del *Plus Ultra*. *La Provincia*, 5 y 6-4-1926.

El proyecto-aventura dejó constancia por la erección al pie del escarpe del monasterio del Ícaro del Triunfo<sup>233</sup>. Y no se puede finalizar este análisis sin olvidar que la gesta del Descubrimiento de América está patente en todo el proceso desde el principio; y así, Ramón Franco, en una entrevista concedida al diario *La Provincia*, remarcaba su idea de que el viaje se apoyaba en dos importantes columnas: “hacer tragar al mundo la historia de España y apoyarnos en la energía de Colón, para que la nuestra no flaquee”<sup>234</sup>. Por otra parte, hay autores que ven este tipo de episodios como mera propaganda política del Gobierno, a la vez que los definen como instrumentos del régimen para garantizar su aceptación por parte del pueblo. Así, Fusi y Palafox, en su obra, declaran literalmente:

“[...] con éxitos populares capitalizados por la propaganda oficial, como la travesía del Atlántico Sur realizada en 1926 por el hidroavión Plus Ultra tripulado por [...] la Dictadura podía confiar en su estabilidad y continuidad”<sup>235</sup>.

Asimismo, los autores indicados, al estudiar la etapa de la Dictadura, también dejan patente que una de las consignas, pieza esencial de la propaganda del régimen, lo constituyó el hispanoamericanismo “[...] como evocación del pasado imperial español [...]”<sup>236</sup>. En esta línea estarían tanto el vuelo del *Plus Ultra* hacia América como la Exposición Iberoamericana de Sevilla, que se estudiará más adelante. De hecho, confirma lo manifestado el propio comandante Franco que, aunque al principio de su libro asegura que el viaje “serviría para estrechar los lazos de unión entre España y las jóvenes naciones de habla castellana del continente descubierto por Colón”, más avanzada la obra deja claro su sentimiento más íntimo y el verdadero motivo de la “cruzada”:

“La salida del puerto de Palos significa para nosotros la necesidad de triunfar, porque el triunfo lleva consigo recordar al mundo entero que fue España la que descubrió América, con su espíritu, con sus naves, con sus hombres, con su fe y con su dinero; que el espíritu de aquella España es el mismo de sus hombres de hoy, que sólo necesitan una ocasión para poner de manifiesto las virtudes que viven en la raza”<sup>237</sup>.

### 3. El monumento al Descubrimiento de América

Según la documentación consultada, la idea de levantar un monumento a Colón, próximo a Palos, fue de W.H. Page, abogado y financiero norteamericano, que visitó los lugares colombinos en 1917. El proyecto se acogió con entusiasmo por la escultora Gertrude V. Whitney y los asistentes al banquete conmemorativo del *Columbus Day* en Filadelfia en 1926, acordándose instituir el *Columbus Memorial Foundation Inc.* de Nueva York, con objeto de que los ciudadanos de los Estados Unidos sufragasen la mencionada estatua. En la fundación participó el presidente del citado país Mr. C. Coolidge, siendo la iniciativa calurosamente recibida por los reyes españoles.

Con objeto de gestionar todas las actividades, intervinieron, en las primeras acciones,

<sup>233</sup> El Ayuntamiento llegó a una serie de acuerdos al regreso de los aviadores y, entre ello, destaca la adhesión a la petición del alcalde de Huelva para que el *Plus Ultra* se conservara en La Rábida. A.M.P. *Actas Capitulares*, 1924-1927, leg. 1. DUCLÓS BAUTISTA, Guillermo: *Op. cit.*, p. 98.

<sup>234</sup> *La Provincia*, 21-1-1926.

<sup>235</sup> FUSI, Juan Pablo y PALAFOX, Jordi: *Op. cit.*, p. 243.

<sup>236</sup> *Ibidem*, pp. 240 y 243.

<sup>237</sup> FRANCO, Ramón y RUIZ DE ALDA, J.: *De Palos...*, pp. 6 y 89.

el embajador español en Washington y el duque de Alba. Una vez en contacto con Miss Whitney, escultora de gran fama en aquellos años en Norteamérica, la artista viajó a Huelva y en el vapor *Rábida* recorrió la ría, intentando encontrar la mejor ubicación para la erección de la figura. Su interés radicaba en que, al entrar en Huelva, los navegantes contemplasen la enorme representación de Colón abrazada a la cruz. Por supuesto, Gertrude V. Whitney dirigió al ministro de Fomento, en representación de la Sociedad *Colombus...*, la instancia y los planos convenientes con el objeto de solicitar autorización para construir la efigie que conmemoraría el Descubrimiento de América en la Punta del Sebo; y por Real Orden del Ministerio de Fomento de 25 de agosto de 1927 se autorizó a la citada sociedad a que procediera a su construcción<sup>238</sup>. Posteriormente, el Gobierno americano informó que la obra, tras ser concluida, sería donada a España para unir lazos. Por Real Orden se concedieron los terrenos, agradeciendo al pueblo norteamericano la donación y se nombró inspector de las obras, en representación del Gobierno, al ingeniero jefe de las Obras del Puerto de Huelva, Francisco Montenegro. Terminada la tramitación oficial del proyecto, la escultora vino a Huelva varias veces para ultimar los detalles, y buscando una persona de garantía que se encargase, mediante contrata, de la construcción del basamento se eligió a Ángel Albelda. La escultura estuvo bajo la dirección técnica de M. Auliffe, con arreglo a los modelos enviados por la artista. Terminada las labores de afianzamiento del firme y prolongación artificial del terreno, excelente labor de ingeniería, se levantó la enorme figura, en la que trabajaron artistas y obreros americanos, italianos, franceses, rumanos, húngaros y españoles. La piedra de construcción procedía de las canteras de Niebla. El emplazamiento tuvo que ser afianzado con una gran plataforma elevada y un muro por tratarse de una zona de marisma sujeta al influjo de las mareas<sup>239</sup>.



**Fotografía 6.17.- El monumento a Colón en fase de construcción.**

<sup>238</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 19-8 y 3-10-1927, libro 72.

<sup>239</sup> ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Op. cit.*, p. 225 y *La Provincia*, 13-6-1928.

Lógicamente, la Junta de Obras del Puerto de Huelva tuvo protagonismo en tal evento desde el principio, pues era en terrenos portuarios donde se iba a instalar el monumento. En todo momento, la institución apoyó la idea, incluso favoreció el estudio de la ubicación más adecuada por tener un mayor conocimiento del conjunto de la zona portuaria. En 1929, concretamente el 21 de abril, con la asistencia al acto del general Primo de Rivera<sup>240</sup>, se inauguró la representación de Colón o de la Fe descubridora<sup>241</sup>.

Como siempre, los fondos de Diego Díaz Hierro dan testimonio de los acontecimientos históricos importantes en Huelva a lo largo de su historia, por la cantidad de fuentes que el historiador consultó para sus estudios. Así, se sabe que a las once de la mañana del domingo día 19 tuvo lugar la entrega de la nueva efigie del descubridor de América “en medio de una lluvia”. Encontramos recogidas notas descriptivas del monumento, el discurso de Primo de Rivera y otro de Siurot, en el que planteaba la ideología de la etapa: “Con el acto de hoy –manifestó– habéis puesto en la bandera americana una ráfaga bendita de nuestra espiritualidad, que va unido a nuestros sentimientos”<sup>242</sup>. Ahora bien, la prensa recogía lo que representaba la obra, en cada una de sus partes, tanto a juicio de la opinión pública de la época, como de la autora, a través de sus declaraciones. Para Miss Whitney, el monumento “quiere simbolizar que Colón llevó al Nuevo Mundo, además de la civilización, la religión cristiana, por lo que la figura aparece en forma de cruz”<sup>243</sup>.

#### 4. La Exposición Iberoamericana

A continuación, nos encargaremos de dar unas pinceladas sobre esta notoria e interesante Exposición celebrada en 1929, que significó tanto para Huelva. Desde muchos años antes de su inauguración, en la fase preparatoria, se palpaba la voluntad de Huelva por participar en el acontecimiento, a la vez que se observaba la falta de medios económicos y el poco interés del Comité organizador por la ciudad que, ciertamente, en una Exposición dedicada a Iberoamérica debía tener un gran protagonismo por lo que supuso en el Descubrimiento del Nuevo Mundo. No obstante, aparecían graves obstáculos como la falta de servicios hoteleros y los problemas de comunicaciones. En este marco, el Ayuntamiento solicitó unos terrenos a la Junta de Obras para la instalación de un hotel y se adjudicaron por la Comisión Permanente, incluso cediéndolos gratuitamente por el beneficio que generaría a la ciudad y al Puerto; sin embargo nunca se llegó a levantar<sup>244</sup>.

<sup>240</sup> Esta no fue la única visita del dictador a Huelva, sino que hizo dos viajes anteriores, a primeros de mayo de 1925 y en 1928.

<sup>241</sup> Para un mayor conocimiento de la construcción, véase ÁLVAREZ CHECA, José, MOJARRO BAYO, Ana María y VILLA MÁRQUEZ, Lourdes de la: *Op. cit.*, pp. 138-139. Se aprovechó la ocasión para hacer un festejo, y así encontramos peticiones para instalar, con motivo de esta inauguración, casetas para la venta de refrescos, gaseosas y cervezas. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-4 1929, libro 74.

<sup>242</sup> *Liberal de Sevilla*, 22-4-1929. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1053.

<sup>243</sup> *ABC*, 20-4-1929 y *La Provincia*, 17-4-1929. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1053.

<sup>244</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio “Construcción de un hotel municipal”*. Ayuntamiento de Huelva, 1927-1945, leg. 1332, *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17-6-1927, libro 72 y *La Provincia*, 17-4 y 27-6-1928.





Fotografías 6.18-6.19. Reproducción de la nao *Santa María* (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1034).

Todo parece indicar que una primera gestión de cara al evento consistió en la propuesta por parte del alcalde de Huelva, en 1926, de que se construyera una réplica de las carabelas, que sería un acicate más para el acto y atraería a los lugares colombinos a los visitantes de la celebración de 1929. Como siempre en estas actividades, el Puerto de Huelva se adhirió a la demanda, aún así, la Presidencia del Consejo de Ministros contestó al alcalde negativamente por no contar con presupuesto para el proyecto<sup>245</sup>. En la primavera del año siguiente, se retomó la idea y una numerosa comisión partió de Huelva a Madrid para pedir al presidente del Gobierno la reproducción de la nao *Santa María*. Poco después, se dictó una normativa<sup>246</sup> concediendo la construcción de la nave para museo colombino, pero debía exponerse en la sesión inaugural de la mencionada Exposición en Sevilla. Huelva se manifestó, considerando que su sitio natural era La Rábida, el entorno perfecto. Posteriormente, la prensa anunció que el navío permanecería unos días en Sanlúcar, durante sus fiestas, para ser trasladado después a Sevilla, donde permanecería hasta el final de la Feria Iberoamericana<sup>247</sup>. Asimismo, sabemos que la Cámara, a fines de 1928, “[...] fue complacida como otras entidades oficiales de la Capital, en la petición que cursaron al Gobierno de S.M., para que con motivo de la celebración del Certamen Hispano-Americano de Sevilla, se hiciera una reproducción de la carabela *Santa María*, con destino a Museo Colombino [...]”<sup>248</sup>. Así, el 28 de julio, la reproducción de la nao *Santa María*, que había participado en la Exposición Iberoamericana de Sevilla, llegó al Puerto de Huelva, concretamente al muelle Norte y quedó anclada durante años junto al muelle de la Punta del Sebo, cerca del monumento<sup>249</sup>.

Obviamente, a lo largo de 1928 fueron continuas las apariciones en prensa del tema de la Exposición Iberoamericana y la no participación de Huelva en el evento. La mayoría de las veces, el desánimo invadía las voces que clamaban por lo que creían que era justo, la atención a las peticiones onubenses por parte del Comité de la Exposición. Ahora bien, el alcalde de Sevilla apoyaba la colaboración de la provincia descubridora con la

<sup>245</sup> A.M.H. *Expediente de construcción de carabelas: escritos del alcalde a la Comisión municipal permanente*, 11-11-1926; *del presidente del Puerto de Huelva al alcalde*, 29-11-1926 y *de la Presidencia del Consejo de Ministros al alcalde*, 31-12-1926. *Festejos y protocolo*, 1905-1948, leg. 75.

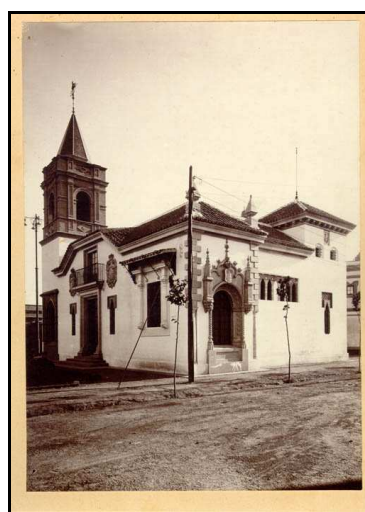
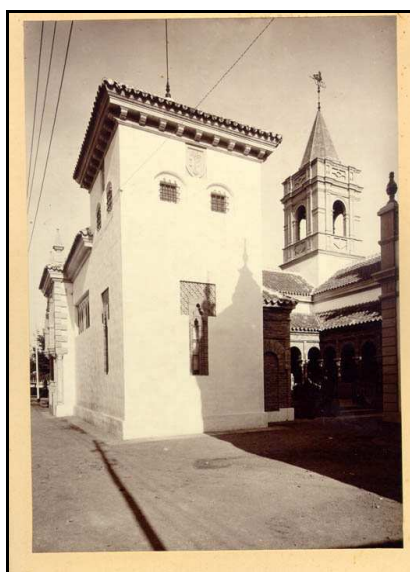
<sup>246</sup> Real Decreto Ley 1114/1927. *Gaceta de Madrid*, 24-6-1927.

<sup>247</sup> *La Provincia*, 19 y 20-12-1927 y 12-8-1929.

<sup>248</sup> *El Avance de la provincia de Huelva...*, p. 71

<sup>249</sup> SEGOVIA AZCÁRATE, José M<sup>a</sup>: *Huelva y su monumento a Colón*. Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación, Huelva, 1992, p. 64.

construcción de un pabellón en el que mostrara sus productos industriales, minerales, conservas, etc. y renovara la imagen y la atracción de los lugares colombinos, mejorando las comunicaciones<sup>250</sup>. Finalmente, en abril de 1928, el Comisario regio de la Exposición acudió al Puerto de Huelva interesado, sobre todo, en el entorno colombino para preparar la participación de las provincias andaluzas, entre ellas Huelva<sup>251</sup>. A finales de noviembre de 1928, ya hubo una gestión formal por parte de Huelva al Comité de la Exposición al solicitar permiso para los terrenos y las obras de construcción necesarias, que fue atendido<sup>252</sup>. El pabellón onubense se diseñó por el arquitecto municipal Pérez Carasa, inspirado en monumentos de la provincia<sup>253</sup>, con una superficie de 285 m<sup>2</sup>. Algunos de los objetos representados consistieron en cuadros del convento de Santa Clara, una imagen de la Virgen de La Cinta procedente de la iglesia de la Merced y obras de Martínez Montañés<sup>254</sup>.



**Fotografías 6.20-6.21.- Pabellón de Huelva en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929 (A.M.H. Fondo Fotográfico).**

La inauguración del certamen se produjo el 9 de mayo de 1929 en la plaza de España

<sup>250</sup> *La Provincia*, 25 al 29-2-1928 y 2 al 20-3-1928.

<sup>251</sup> Se representaron muestras de productos regionales. *El Liberal* (Sevilla), 21-7-1928. Citado en LEMUS LÓPEZ, Encarnación: *La Exposición Iberoamericana a través de la prensa (1923-1929)*. Mercasevilla, Sevilla, 1987, p. 226. Para el caso concreto de dos provincias andaluzas, véase RUIZ SÁNCHEZ, José Luis: *Almería en los años veinte. Expectativas y realidades en torno a la Exposición Iberoamericana*. Editorial Castillejo, Sevilla, 1995 y BELLIDO GRANT, María Luisa: *Córdoba y la Exposición Iberoamericana de 1929*. Diputación Provincial de Córdoba, Córdoba, 2001.

<sup>252</sup> *El Liberal* (Sevilla), 24-11-1928. Citado en LEMUS LÓPEZ, Encarnación: *La Exposición...*, p. 227.

<sup>253</sup> Dos años después se recoge una opinión interesante en la prensa sobre el destino del pabellón, aún en pie, referida a que el pabellón debía trasladarse a Huelva y ubicarse en los solares del muelle o en la avenida de La Rábida para que sirviera de exposición permanente de los ricos y variados productos de nuestra región. FERNÁNDEZ DE LOS REYES: "El pabellón de Huelva en la Exposición de Sevilla" *Diario de Huelva*, 26-6-1931.

<sup>254</sup> *El Noticiero Sevillano* (Sevilla), 17-3-1929. Citado en LEMUS LÓPEZ, Encarnación: *La Exposición...*, p. 227.

de Sevilla, con la asistencia al acto de toda la familia real y las principales autoridades nacionales<sup>255</sup>. Y aunque la Exposición superó con creces todo lo imaginado, sólo fue capaz de satisfacer, a juicio de Álvarez Rey, la meta artística y cultural que los organizadores se trazaron, puesto que hubo una serie de circunstancias negativas que perjudicaron el acontecimiento, ya que tuvo que competir con la Exposición de Barcelona y superar la cantidad de problemas políticos que el régimen sufrió a la altura de 1929, junto con el hundimiento de la bolsa. Todo ello hace que se declare abiertamente que supusiera a la perfección “el canto de cisne, el orto y ocaso de la Dictadura de Primo de Rivera”. Su triste clausura se llevó a cabo en junio de 1930, tras el final del régimen y la muerte del dictador en el exilio<sup>256</sup>.

A su vez, corresponde destacar la esperanza que Francisco Montenegro tenía en la Exposición, pensando en la afluencia de turistas que podría atraer a Huelva, beneficiando, por supuesto, al puerto, que preparó varios proyectos que ayudarían y potenciarían el progreso de toda la zona, facilitando las visitas<sup>257</sup>. Entre otros, sobresalen la construcción de un muelle frente a La Rábida y un transbordador con montacarga. La proposición de “Adquisición de un barco remolcador-transbordador bomba para el servicio de las obras y del tráfico de este puerto” se aprobó por Orden de la Dirección General de 16 de agosto de 1926 con modificaciones y, poco después, se aceptó la proposición de la *Unión Naval de Levante, S.A.*<sup>258</sup>, con un importe de 565.000 pesetas, libre de gastos. Próximo a la terminación de la construcción del transbordador, el director propuso bautizarlo con el nombre de Alonso Sánchez, pero, al final, se acordó denominarlo Francisco Montenegro<sup>259</sup>. En la reunión de la Comisión Permanente del 18 de abril de 1929 se comunicó que había llegado el barco y, posteriormente, se presentaron el reglamento y las tarifas<sup>260</sup>.

Todo indica que el transbordador *Francisco Montenegro* se convirtió en el protagonista de una experiencia turística en el Puerto de Huelva, aunque no fuera todo lo fructífera que en un principio se imaginó. El transporte de viajeros, vehículos y mercancías entre los muelles de la Punta del Sebo y La Rábida tenía cada vez mayor importancia en los años veinte y se esperaba un acrecentamiento debido al turismo que había de atraer la

<sup>255</sup> Podemos encontrar datos interesantes alusivos al certamen en A.M.H. *Expediente sobre la Exposición Iberoamericana de Sevilla, 1929-1930. Festejos y protocolo*, 1905-1948, leg. 75.

<sup>256</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: “La Dictadura de Primo de Rivera...”, pp. 380-381.

<sup>257</sup> En este sentido, no queremos dejar en el tintero que el Puerto fue punto de mira en la preparación de la Exposición, y así tenemos noticias, en 1927, de una instancia que presentaron los delegados de la Exposición Iberoamericana en varias repúblicas americana solicitando una película de cine del Puerto. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11-4-1927, libro 72. Por otra parte, en esta misma línea tenemos otros dos casos de oportunidades publicitarias en el mismo año, tales como la solicitud de un crédito de 1.000 pesetas para publicar una información del Puerto en un número extraordinario de la revista *Unión Patriótica de Madrid* como homenaje al rey al cumplir el 25º Aniversario de su reinado y el interés que mostró el periódico *La Nación* para que se editaran unos datos sobre el Puerto de Huelva. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22 y 29-4-1927, libro 72.

<sup>258</sup> Real Orden de 2 de noviembre de 1927. *Gaceta de Madrid*, 13-11-1927.

<sup>259</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 18-4-1929, libro 74.

<sup>260</sup> En cuanto a las tarifas, conocemos que una persona, en primera clase o cubierta, pagaba 0,25 pesetas; un automóvil, con separación de eje no superior a 4,30 metros, con su conductor, 2,25 pesetas; una bicicleta 0,25 pesetas, etc.

Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929. Además, se imaginó una corriente de tráfico entre Lisboa, Sevilla y Huelva, estudiándose, incluso, que los vapores pudieran dirigirse directamente desde América al Puerto de Huelva “[...] cuyas magníficas condiciones para la navegación y para el establecimiento de industrias serán apreciadas directamente por numerosos hombres de negocios de aquel país”<sup>261</sup>. Estaba convencido de que las obras nuevas que se realizaban apoyarían enormemente todos estos planes y animaba a su puesta en marcha. En 1928 se había construido “[...] en el espacio de tiempo de dos meses, y para estar terminada en la fecha de la apertura de la Exposición Ibero-Americana, el trozo de carretera desde el Rosal de la Frontera a la Frontera Portuguesa, con lo cual, se tiene completa en esta provincia la vía más directa desde Sevilla a Lisboa”<sup>262</sup>. Por último, el 23 de junio de 1929 se puso en funcionamiento el transbordador *Francisco Montenegro*<sup>263</sup>.

Lo que parece estar claro es que el episodio del transbordador no resultó todo lo positivo que cabía esperar, a pesar de que durante algunos meses de primavera y verano tuvo una gran acogida por el público que se trasladaba a La Rábida, pero esta actividad fue decayendo a medida que los efluvios de la Exposición iban desvaneciéndose, y al final tuvo que abandonarse la utilización continuada de este transporte, que quedó para ocasiones concretas, pues no era rentable. Sólo con el uso que hacían de la embarcación los habitantes de Huelva no se podían costear los gastos de mantenimiento y personal, pues los lugares colombinos no tenían ni la propaganda necesaria ni el atractivo suficiente para que se desplazaran hasta la ciudad los eventuales visitantes, los turistas, que podrían haber dado vida a la zona, potenciando el desarrollo de esta propuesta o de otras similares en la zona.

Ahora bien, el Puerto tuvo una singular aportación en la Exposición con dos instalaciones: una, en el Salón de Puertos del Ministerio de Fomento, situado en la plaza de España, próximo a la Puerta de Navarra; y la otra, en el Pabellón de la provincia de Huelva, ubicado en la zona sur. Sobresalieron los objetos de oro extraídos por la draga *Huelva* en la canal de la Barra, que se exhibieron en el pabellón del Ministerio de Fomento ante la visita de la Familia real y el Gobierno -se trataba de 45 monedas de oro-<sup>264</sup>.

<sup>261</sup> A.P.H. *Expediente de Adquisición de bienes y servicios "Barco remolcador-transbordador bomba para el servicio de las obras y del tráfico de este puerto": memoria del proyecto*, 24-8-1926, leg. 2092. Para profundizar en el tema, véase MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, pp. 184 y ss.

<sup>262</sup> *El Avance de la provincia de Huelva...*, p. 22.

<sup>263</sup> Las horas de servicio eran marcadas en verano, de tres a nueve de la tarde y, en invierno, de diez de la mañana a cuatro de la tarde, no admitiéndose perros sin bozal ni cualquier clase de animal dañino. El trayecto de un muelle a otro se hacía en 15 minutos. Por otra parte, los lunes no operaba el remolcador por descanso del personal y reparación de las máquinas. A.P.H. *Expediente de Adquisición de bienes y servicios "Barco remolcador-transbordador bomba para el servicio de las obras y del tráfico de este puerto": Reglamento y Tarifas del servicio de transbordo entre los muelles de La Rábida y Punta del Sebo y de otros especiales por el remolcador-transbordador Francisco Montenegro*, 15-5-1929, leg. 2092.

<sup>264</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 13-5-1929, libro 74. Estas monedas pueden ser, perfectamente, las aparecidas en el dragado de 1905, pertenecientes a los siglos XVI y XVII y que se han exhibido en la Exposición que conmemoró el 125 Aniversario del Puerto de Huelva. MOJARRO BAYO, Ana María y HOLGADO BERNAL, J. Carlos (coord.): *Catálogo de la Exposición del 125 Aniversario del Puerto de Huelva*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 1999.



Entrando en detalles<sup>265</sup>, la muestra del Salón de Puertos se componía de diversos elementos relativos a la Explotación -un gráfico del tráfico general comparado con el de los siete puertos españoles que hicieron en el año 1928 más de un millón de toneladas, otro gráfico del avance del comercio entre 1919 y 1928 y una maqueta del muelle Norte-; Construcción -un modelo de parte del muelle de fábrica, dos fotografías de la construcción del muelle de Levante, una reproducción de la grúa flotante de 80 toneladas de potencia, que se estaba construyendo y una vitrina con piezas extraídas en los dragados-; y Proyectos de la institución -representaciones de las obras “Ampliación del dragado de la Barra” e “Instalación pesquera”-. Asimismo, el Pabellón Provincial de Huelva lo integraba una maqueta representando la propuesta de plaza principal de ingreso al puerto, plaza XII de Octubre, en conmemoración del Descubrimiento de América<sup>266</sup>.

A modo de balance, enlazaremos algunos de estos acontecimientos vividos durante la etapa dictatorial con la ideología de Primo de Rivera y las insignias que abrazó, que le sirvieron de cimiento y que son, en cierto sentido, comunes a este tipo de sistemas políticos. Así, el símbolo más emblemático de la gestión de Primo lo constituyó la celebración de la Exposición Iberoamericana de Sevilla. Los objetivos de su comisario, Cruz Conde, se fueron identificando paulatinamente con los del dictador en esa aspiración de mostrar al mundo, a través de Sevilla y también de Barcelona, la eficacia del régimen<sup>267</sup>. Y estas circunstancias nacionales se vieron reflejadas, claramente, en los acontecimientos provinciales, y así, destacó en la Diputación Provincial de Huelva la Corporación Andolz, y su apoyo a algunas instituciones locales, caso de la Sociedad Colombina y el Puerto. El regeneracionismo primorriverista trató de enderezar una situación, a su modo de ver, decadente con una fuerte campaña de propaganda para convencer a los españoles de que se volvía a una era de esplendor. La temática más recurrente fue el Descubrimiento americano, de ahí el interés de la Segunda Diputación primorriverista en aumentar la subvención concedida a la citada sociedad, así como en festejar ampliamente la vuelta de los tripulantes del *Plus Ultra*<sup>268</sup>.

Esta teoría, defendida por los autores mencionados en este apartado, ya la hemos desarrollado en nuestras investigaciones anteriores sobre la Dictadura de Primo de Rivera y hay muchos puntos que la confirman. Así, Ramón Franco resaltaba su idea de que el viaje se apoyaba en la energía de Colón y ponía de manifiesto las virtudes de la raza. A su vez, tenemos la opinión de algunos historiadores que ven este tipo de actos como mera propaganda política del Gobierno y una de sus consignas más importantes, el hispanoamericanismo, como rememoración del pasado imperial. En fin, claramente lo corrobora la mayoría de los aspectos que se han abordado en este apartado: el monumento al Descubrimiento, la Exposición Iberoamericana de Sevilla, la potenciación de los lugares colombinos, la adquisición del transbordador *Francisco Montenegro*, el vuelo del *Plus Ultra*...

<sup>265</sup> La entidad portuaria imprimió un folleto dedicado a la instalación que la Junta tenía en la Exposición para que se entregara a las personas que la visitaran. A.M.H. *Documentos sobre la Exposición Iberoamericana de 1929, 1929-1930*, leg. 75.

<sup>266</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 26-11-1926, libro 71, *El Puerto de Huelva en la Exposición Iberoamericana de Sevilla*. Talleres Tipográficos Velasco. Madrid, 1929 y *La Provincia*, 21-8-1929.

<sup>267</sup> ÁLVAREZ REY, Leandro: “La Dictadura de Primo de Rivera...”, p. 380.

<sup>268</sup> SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: *Historia de la Diputación provincial de Huelva...*, p. 337.



## 5. La zona de servicio, zona de expansión onubense

Finalmente, entramos en el estudio de la zona de servicio del Puerto como zona de expansión; y es bien cierto que, desde los inicios de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, la mayor parte de su entorno se ha utilizado, además de para sus funciones propias, también para ocio y disfrute del ciudadano onubense. En este sentido, a continuación se detallan todas las actividades que se desarrollaron a orillas de la ría: Fiestas colombinas, paseos en noches estivales, degustación de aperitivos y refrescos en las terrazas cercanas a los muelles, etc. Se trata la cuestión de los baños a lo largo de la avenida Francisco Montenegro, que cada vez estaban más concurridos, pues el ocio en la playa se extendía a todas las capas de la sociedad. Del mismo modo, hay que pensar que el entorno era muy adecuado porque ponía a disposición de los ciudadanos una playa de gran amplitud cerca del centro, pues no hay que perder de vista que en estos años los desplazamientos no eran nada fáciles por el menor desarrollo del transporte.

Comenzaremos por la celebración de las Fiestas colombinas, que tienen su origen en el último tercio del siglo XIX. Así, las primeras noticias sobre estos festejos en los inicios de la Dictadura las proporciona Liborio Hierro, en 1923, al que se le autorizó a colocar sillas en la parte norte del paseo del Muelle, con las mismas condiciones que a otro demandante, Francisco García Prieto. También hizo la misma petición el presidente de la Asociación de la Prensa de la capital para organizar una “kermese” y una tómbola en el paseo del Muelle a beneficio de dicha asociación entre los días 1 a 4 de agosto. Al año siguiente, la Alcaldía solicitó que se le concediera 1500 m<sup>2</sup> en el paseo de las Palmeras para instalar casetas. Se otorgó previo pago del canon durante un mes y la prohibición de subarrendar, a la vez que la obligación de seguir todas las instrucciones del director. Asimismo, Rafael Garrido Siquet y Manuel Ceada emplazaron un restaurante y aparatos de columpios durante esas fechas<sup>269</sup>.

En 1925, la Asociación Onubense de Caridad requirió la colocación de sillas en el paseo del Muelle durante las fiestas en honor al Descubrimiento de América, pero también con ocasión de otras celebraciones en el lugar. No cabe duda de que estas prácticas de las asociaciones benéficas y de caridad le permitían recaudar buena parte de sus ingresos<sup>270</sup>. Progresivamente, se diversificaron las peticiones durante los festejos que estamos estudiando, las fiestas se fueron agrandando y las ofertas de espectáculos y diversiones eran cada vez mayores. Desde principios de julio, a Pedro Moreno Navarro, Joaquín Cruz y Esteban Toscano se les autorizó a instalar un aparato de caballitos, un puesto de juguetes y una caseta de tiro mecánico; días después se conoce la ubicación de otros puestos de juguetes y restaurantes, como es el caso de Rafael Garrido Siquet y Liborio Hierro Carbonell -ambos repitieron este año-. Por su parte, el Ayuntamiento solicitó instalar una velada en los paseos Central y de las Palmeras, y en este último varias casetas e, incluso, un concurso de coches el día 3 de agosto en la avenida Francisco Montenegro. La Comisión estuvo de acuerdo pero exigió que cada particular lo solicitara a la Junta<sup>271</sup>. También la Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarriles tuvo su lugar

<sup>269</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 27-7-1923, libro 67 y 30-7-1924, libro 69.

<sup>270</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-6-1925, libro 70.

<sup>271</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 10 y 24-7-1925, libro 70.

en el recinto ferial. Realmente, los industriales que se instalaban en la zona portuaria durante las fiestas de agosto representaban un número cada vez más elevado y queda demostrado en la sesión de los días 31 de julio y 7 de agosto de 1925 cuando el director presentó la demarcación de terrenos con las solicitudes de 11 y 14 empresarios, respectivamente, además de las que hemos analizado.



Fotografía 6.22.- Punta del Sebo (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 3205).

Ya en 1926, a finales de junio, se iniciaron las peticiones para agosto con la superiora de la Casa de San Vicente, que estaba interesada en localizar una tómbola en el paseo del Muelle; otros ejemplos son el Ayuntamiento que, como todos los años, quería celebrar las Colombinas y un incondicional ya de esta conmemoración, Liborio Hierro y sus sillas en el muelle. A efectos de normalizar estas prácticas, la Delegación de Hacienda envió un oficio a la Junta para que aplicara a los comerciantes el artículo 58º del Reglamento industrial, con el fin de que pagaran la contribución pertinente<sup>272</sup>. En los años siguientes tampoco faltaron las peticiones y participaciones de las asociaciones benéficas con las tómbolas<sup>273</sup>, y en 1929 encontramos requerimientos, nuevamente, para colocación de sillas por particulares, pero sólo se conoce el visto bueno de la Junta a las asociaciones de caridad de la localidad<sup>274</sup>. El programa de actos de los festejos veraniegos de este año fue muy completo y destacó el día 4 de agosto, en el que hubo una misa de campaña en el paseo del Muelle, con asistencia de la dotación de la nao *Santa María*, Institutos armados y fuerzas de desembarco de los buques de guerra fondeados en la ría, a la vez que regatas y cucañas en el río Odiel<sup>275</sup>.

<sup>272</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 19, 30-7 y 6-8-1926, libro 71.

<sup>273</sup> Todo conduce a pensar que el incremento en esta práctica hace que el Puerto tenga que seleccionar y opte por las entidades benéficas. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 3-6-1927, libro 72.

<sup>274</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 21-6-1929, libro 74.

<sup>275</sup> "Huelva y sus fiestas". *Revista Oficial Ilustrada*, 1929. Editorial Artística Sevillana, 1929. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Hemeroteca, reg. 255.

Tenemos que dejar claro que las peticiones, paulatinamente, se amplían en el tiempo y de emplazarse los empresarios prácticamente sólo durante las Fiestas colombinas pasaron a hacerlo durante todo el verano y, a veces, también en primavera. Por ello, vemos como se redujeron las demandas en Colombinas a partir de 1926, que fue, precisamente, cuando comenzaron a abundar más las casetas durante todo el verano. Por supuesto, estos comerciantes que se instalaban durante meses aprovecharían para hacer negocio en la conmemoración de la partida de Colón. Un dato curioso, extraído de la prensa en 1930, es que con motivo de las Fiestas colombinas y corridas de toros que se celebrarían en Huelva durante los días 3 y 4 de agosto, la *Compañía de Ferrocarril de Zafra a Huelva* expendió billetes de ida y vuelta en tercera clase, en varias estaciones de su recorrido, con un coste entre 3,05 y 5 pesetas, según el trayecto. Para facilitar el regreso, la Compañía organizó en ambos días un tren especial que salía de Huelva a las 21.10 h., que podían utilizar los viajeros de Gibraltón y Peguerillas.<sup>276</sup>

Durante los festejos estivales visitaban el Puerto buques destacados enviados por el Gobierno, que representaban a la Armada: cruceros, cañoneros, torpederos, etc. La animación en el paseo del Muelle cuando llegaban era enorme, siendo saludados con las salvas de ordenanza por los barcos de guerra que se hallaban en la ría y por los pitos de las sirenas de la gran cantidad de embarcaciones que en esos días estaban fondeadas. Muchos ciudadanos contemplaban el espectáculo al que se unían, normalmente, bandas de música. Toda la zona durante los días de velada se veía engalanada con luces eléctricas, igual que los buques visitantes, y alegrada por la música popular. El público acudía masivamente y no faltaban los fuegos artificiales en las noches festivas.

Otros espectáculos que se situaban en la zona de servicio eran los circos, que durante unos días ofrecían funciones -a veces se asentaban por más tiempo-, y tenían de característico el que las peticiones podían aparecer en diferentes fechas del año, no sólo en verano. Se asentaban, por ejemplo, en la zona del Dique. Las exigencias de la Comisión iban aumentando y se requería que, en caso de necesidad, levantaran la instalación en diez días, mientras el canon ascendía a 0,65 pts./m<sup>2</sup> y anualidad<sup>277</sup>. Finalmente, en 1929 la normativa cambió y la Comisión dejó de conceder permiso para localizar estos espectáculos durante años, ante la decisión la Junta de Espectáculos de que los circos sólo deberían instalarse en el paseo de Buenos Aires<sup>278</sup>.

Asimismo, el emplazamiento de cines al aire libre en verano se institucionalizó y así, entre la documentación encontramos como durante varios años se localizó el cine "Miramar", concretamente hasta mediados del siglo XX<sup>279</sup>. También se conoce el caso de Francisco Balarí Gali, que situó un cinematógrafo en una de las explanadas del paseo de las Palmeras, con las mismas condiciones que se habían impuesto anteriormente a Juan Martín Rodríguez<sup>280</sup>. El Puerto estaba muy atento a que estas concesiones se explotaran y,

<sup>276</sup> *La Provincia*, 26-7-1930.

<sup>277</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-7-1923, libro 67.

<sup>278</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 17 y 29-10-1929, libro 74.

<sup>279</sup> MOJARRO BAYO, Ana María: *El Puerto de Huelva durante la Dictadura...*, p. 183.

<sup>280</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 25-2-1927, libro 71.

en caso contrario, las declaraba caducas, como se desprende de la llamada de atención que recibieron los dos peticionarios reseñados<sup>281</sup>.



Fotografía 6.23.- Vista de la ría de Huelva (A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 3192).

Pues bien, otras actividades de las que tenemos información en la zona portuaria tienen relación con los deportes: en 1923, a Manuel Montero y a otros se les dio permiso para jugar al fútbol en los terrenos próximos a la Fábrica de gas, no obstante sin derecho a reclamación en caso de que la Junta necesitara las instalaciones para sus propios fines. Hay otra petición, en el mismo año, similar, la de Enrique Avalos Pons, presidente del *Racing Club* solicitando terrenos en la zona sur, la de nueva extensión del Puerto, para fomentar los juegos deportivos, a lo que se accedió<sup>282</sup>. En esta misma línea, se puede incluir la solicitud del presidente de la Comisión de Gobernación del Ayuntamiento con la intención de celebrar un concurso de coches, en el mismo año, desde la rotonda del muelle de *Rio Tinto* a la de la Fábrica de gas y emplazar una o más tribunas para las autoridades y jurados, a la vez que se autorizó a particulares la colocación de puestos de bebidas y refrescos y sillas dentro del circuito marcado, pero con la condición de no dañar la zona de servicio y, en caso de que ocurriera, se debían reparar todos los desperfectos<sup>283</sup>. En 1927 tenemos otro requerimiento de tipo lúdico, concretamente del presidente del club deportivo Zafra-Huelva, que quería utilizar como terreno para campo de fútbol también las inmediaciones de la Fábrica de gas —la zona de más extensión para estos menesteres—, a lo que se dio el visto bueno<sup>284</sup>.

<sup>281</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-6-1928, libro 73.

<sup>282</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-4 y 4-5-1923, libro 67.

<sup>283</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-7-1923, libro 67.

<sup>284</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1-7-1927, libro 72.

Finalizaremos las celebraciones con unos últimos apuntes de los datos hallados en las fuentes que proporciona el Archivo del Puerto de Huelva, y así, en 1924, el presidente de la Agrupación artística Álvarez Quintero quiso disponer de un cobertizo para socios en verano, lo que la Comisión aprobó para tres meses<sup>285</sup>. En 1926 tenemos el caso del Orfeón Onubense que pidió ubicar una caseta de baile y recreo para dicha sociedad durante los meses de julio y agosto en el paseo del Muelle, igual que lo había solicitado años antes el Círculo Mercantil y Agrícola<sup>286</sup>. En este mismo grupo se puede incluir, en 1928, el agradecimiento recogido en las *Actas* del pleno del Ayuntamiento de Huelva por las facilidades brindadas para la conmemoración de un festival durante las fiestas de carnaval en el paseo del Muelle<sup>287</sup>.

Con respecto a los paseos existentes en Huelva, destacaban por su concurrencia y gran atractivo los situados en la zona de servicio del Puerto de Huelva. Además, interesa añadir que de los tres más importantes en Huelva -a los que se dedica la cita siguiente-, dos estaban cercanos a la ría, en terrenos de la Junta. Así, en la obra de un coetáneo se encuentra la siguiente descripción sobre estas zonas de expansión onubense:

“Los paseos mejores de Huelva se encuentran en las afueras de la ciudad y son los siguientes: 1º *Paseo del Conquero* [...], 2º *Paseo del Muelle*, hecho por la Junta de Obras del Puerto; parte también de la capital y sigue en línea recta hasta el muelle de viajeros conocido con el nombre de *embarcadero de Corrales*; aquí se bifurca llegando por la derecha hasta la Glorieta, y, por la izquierda, hasta la rotonda situada frente al muelle de Riotinto. 3º *Paseo de la Rábida o Avenida de los Pinzones*, de una legua de longitud; abarca desde el muelle de Riotinto hasta la punta del Sebo en la confluencia de los ríos Odiel y Tinto. Un bosque de eucaliptos, que ya forma a trechos frescas galerías, da sombra a este paseo en el cual se pueden contemplar el monumento a Vázquez López y Sundheim (en construcción), la pintoresca fuente de América y el Balneario. Este paseo también lo hizo la Junta de Obras del Puerto”<sup>288</sup>.

Y estos paseos, que eran lugares atractivos por su entorno agradable, el frescor en verano, el paisaje, la vegetación, la cercanía al centro de la ciudad... igualmente apetecía visitarlos por las ofertas que presentaban de ocio, distracción, recreo, etc.; lógicamente, en su mayor parte en los meses de verano<sup>289</sup>. En 1923, la Comisión quedó enterada de un oficio de la Dirección participando la medición del área ocupada por la caseta del café del muelle y zona contigua para colocar mesas y sillas, cuya concesión figuraba a nombre de Fidel Santamaría. Otros datos que se pueden aportar son de 1926, año en que se conoce que a José García González se le habilitó para emplazar un café-restaurant en el paseo de las Palmeras, pero sin expender vinos y aguardientes, mientras Pedro Moreno localizó en la misma zona, durante los meses de junio a agosto, una máquina de las llamadas “caballitos”; a la vez que también sabemos de la instalación de casetas de refrescos, tiro al

<sup>285</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9-5-1924, libro 68.

<sup>286</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 2-7-1923 y 2-7-1926, libros 67 y 71.

<sup>287</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 16-3-1928, libro 73.

<sup>288</sup> ORTEGA GONZÁLEZ, Felipe: *La provincia de Huelva y sus regiones naturales: estudio geográfico siguiendo un método analítico sintético*. Imprenta-Escuela del Ave María, Granada, 1925, pp. 10-11.

<sup>289</sup> Para tener una referencia a las festividades que se desarrollaban en la ciudad y poder hacer una valoración de la contribución del Puerto a este tipo de eventos, véase A.M.H. *Expediente sobre festejos varios*, 1905-1925. *Festejos y protocolo*, 1905-1948, leg. 75.



blanco, juguetes, “aparatos de sube y baja”, etc.<sup>290</sup>. Otros industriales fueron Francisco Ponce Partida, Luis Huete Pichardo, Cándido Tuiver Álvarez, Antonio del Valle Coronel y Juan Redotat. Precisamente, a Antonio González Pérez se le concedió instalar unas “cunitas”, previa autorización de la autoridad gubernativa para controlar la seguridad del aparato; a Francisco Blanco una caseta para rifas y a José Ruiz Gómez un puesto para tiro de botellas, aunque si era con carabina u otra arma necesitaba, además, la autorización gubernativa por seguridad. Y podríamos seguir mentando a industriales de estos años con diferentes casetas y puestos, siempre con la autorización del gobernador en el caso de maquinarias con peligro para el público<sup>291</sup>. Llama la atención la gran cantidad de solicitudes en este último año, de pleno esplendor en la zona portuaria durante el verano.

Del mismo modo, en 1927, los empresarios pidieron ubicar casetas en el paseo del Muelle, como el caso de Esteban Toscano Medel, de tiro mecánico y columpios y con un coste de 1,50 pesetas al semestre y Federico Amado Aguilera. Ya gran cantidad de peticiones eran para la primavera y el verano, o sea la estancia se amplió, a la vez que la solicitud se hacía en el mes de marzo. En junio aumentaron las demandas: columpios y tiros mecánicos en el paseo de las Palmeras, “aparatos de sube y baja” y una “máquina voladera”. Otras peticiones fueron de tiiovivo, juego de bicicletas, un aparato para probar la fuerza, puesto de juguetes, caseta para la venta de refrescos –todas con prohibición, normalmente, de vender vino y aguardiente–, restaurantes y puestos de turrón y avellanas<sup>292</sup>. Ya en 1928 se tiene noticias, ante la gran cantidad de peticiones para el verano y todas las Fiestas colombinas, de que el director, con objeto de simplificar los trámites propuso al Consejo que las solicitudes se dirigieran directamente a Dirección, pero se acordó que antes debían pasar por Presidencia. Por consiguiente, a partir de esta etapa no aparecen reflejadas estas demandas en la serie de los *Libros de Actas*. Un dato interesante a este respecto consiste en la información que el director transmitió al Consejo sobre las cantidades ingresadas por arrendamiento de parcelas demarcadas y ocupadas temporalmente en la avenida suroeste durante las Fiestas colombinas, que ascendió concretamente a 1.219,11 pesetas<sup>293</sup>.

Con el deseo de dar una visión de todos los acontecimientos que se llevaban a cabo en la zona de servicio del Puerto en relación con la ciudad, a continuación se llevará a cabo un pequeño análisis de lo que significaba este entorno para la práctica del baño en público, cada vez más asidua. Así, a medida que avanzaba el siglo y los baños en las playas se iba extendiendo, los ciudadanos de Huelva se acercaban a su ría a disfrutar del agua y del sol en toda la avenida Francisco Montenegro, desde las pequeñas zonas cercanas al muelle de *Río Tinto* hasta finalizar en la Punta del Sebo. No hay muchas menciones a los baños en las *Actas* del Consejo de estos años, que constituye la serie, junto con los *Expedientes de Concesiones*, que sirve de fuente durante la Dictadura. Pero de lo que sí tenemos constancia es del funcionamiento de las instalaciones del Balneario del Odiel, de tal manera que en 1924 se solicitó el establecimiento de una línea de ómnibus Ford entre

<sup>290</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 11, 25-6 y 2-7-1926, libro 71.

<sup>291</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 9, 19 y 23 y 30-7-1926, libro 71.

<sup>292</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 3 y 17-6, 1 y 8-7-1927, libro 72.

<sup>293</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-6-1928 y 20-8-1929, libros 73-74.

el cruce del muelle y el balneario del Odiel por Francisco Núñez Correa<sup>294</sup>. Otro dato existente de la zona lo proporciona una sesión del Consejo de 1923, en la que, a propuesta de la Presidencia y con carácter urgente, por la fecha, se trató una petición del Ayuntamiento para emplazar dos casetas en la margen izquierda del río Odiel con destino a baños públicos gratuitos y con carácter estacional<sup>295</sup>. El proyecto, firmado por Pérez Carasa, recogía el asentamiento de una caseta en las proximidades del varadero de embarcaciones pequeñas de la *Compañía de Río Tinto* para mujeres y otra en los muelles de fábrica y pescado para los hombres. La justificación era bastante evidente y abundaba en el tema que antes se ha abordado del incomodo que producía a las costumbres y moral de la época ciertas prácticas en relación con el baño:

“[...] a fin de proporcionar el beneficio que a la salud del vecindario poco acomodado representa la práctica higiénica del baño, al mismo tiempo que procura evitar el detrimento de la moral y la falta de respeto al pudor de las gentes del actual poco edificante espectáculo de que personas de ambos sexos y de todas las edades se vean obligadas a desnudarse y bañarse juntos y al aire libre”<sup>296</sup>.

En esta misma línea, hablamos de Punta Umbría, que fue descubierta por los ingleses que, en un principio, la disfrutaron en exclusividad, hasta que las comunicaciones y los transportes mejoraron y se hizo posible aumentar la afluencia. Realmente, a partir de finales de los sesenta y principios de los setenta, los onubenses comenzaron a cambiar sus lugares de baños lentamente; y de hecho, la Avenida Francisco Montenegro tuvo que competir con las magníficas playas de Punta Umbría. A ello, naturalmente, contribuyó la industria del automóvil y la construcción de los puentes del Tinto y del puente-sifón de Santa Eulalia. Hasta que no se finalizó la carretera Huelva-Punta Umbría, el único sistema de transporte de mercancía y pasajeros a esa zona consistía en las pequeñas embarcaciones. Para los que no tenían coche, y ya antes de construirse los puentes, existían las canoas que unían Punta Umbría con Huelva a través de la ría onubense, pero insistimos en lo ya pronunciado en el capítulo anterior, hasta que estas canoas no se popularizaron el baño en la población costera fue un lujo sólo al alcance de ricos; a pesar de todo, progresivamente se extendía el disfrute del baño, y prueba de ello es la instancia que varios vecinos y veraneantes de Punta Umbría le dirigieron al ministro en la que se pide un estudio a la Junta del río Odiel para facilitar la navegación a los buques que hacen el recorrido a aquellas playas<sup>297</sup>.

La *Compañía de Río Tinto* tenía implantado para su personal, como se sabe ya por referencias anteriores, un servicio de sanatorio y de residencia eventual para descanso y reposición de su salud en las playas de Punta Umbría y para llegar cómodamente a la zona

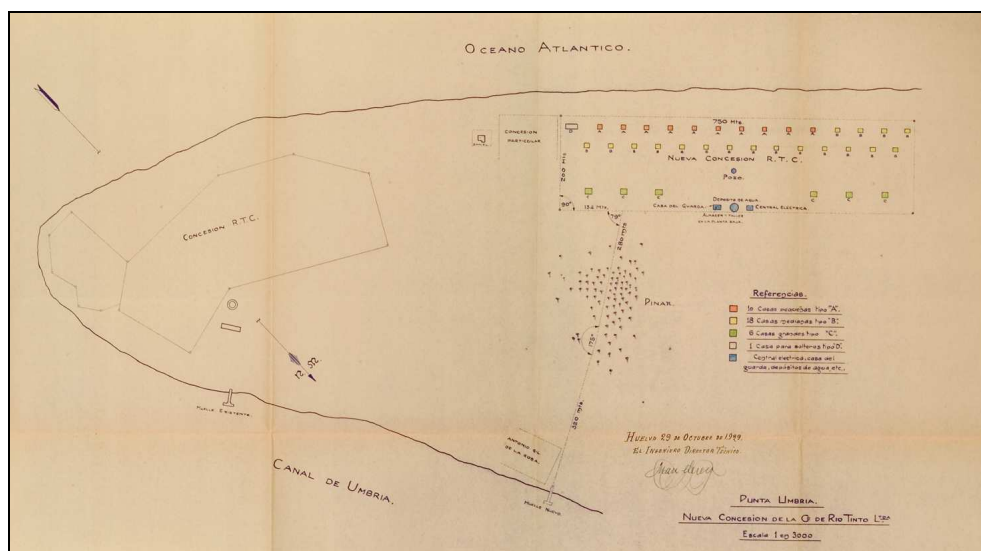
<sup>294</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 30-7-1924, libro 69.

<sup>295</sup> En esta época las concedía realmente el Gobierno Civil, aunque con el informe previo de la Comisión Permanente de la Junta de Obras. A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 27-7-1923, libro 67. Podemos encontrar más datos sobre las instalaciones de baños en la avenida Francisco Montenegro en MARTÍ RUIZ, Jordi y MOJARRO BAYO, Ana María: *Op. cit.*, pp. 169-180.

<sup>296</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Instalación de baños gratuitos en el Odiel"*. Ayuntamiento de Huelva, 1923, leg. 1332.

<sup>297</sup> MARTÍ RUIZ, Jordi y MOJARRO BAYO, Ana María: *Op. cit.*, pp. 169-180 y A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-8-1929, libro 74.

oeste de dichos establecimientos le interesaba construir un pequeño embarcadero en la canal. El muelle que se utilizaba hasta el momento estaba muy viejo y era poco cómodo y, por su situación, se encontraba invadido a todas horas por el público que acudía a la playa y deseaba alejarse del bullicio. La nueva infraestructura buscaba, únicamente, servir para saltar a tierra desde los vaporcitos de la Compañía, a la vez que desembarcar algún mueble y las provisiones diarias para el personal que estaba en el sanatorio; a pesar de todo se proyectaba una construcción resistente<sup>298</sup>. El Consejo accedió sin problemas porque, aunque la obra era independiente de las contenidas en el plan del puerto, no dificultaría la navegación<sup>299</sup>.



**Fotografía 6.24.- Plano de situación de terrenos de barriada para funcionarios en Punta Umbria, 1929 (A.P.H. Expediente de Concesiones, leg. 1351).**

En esta misma década, exactamente en 1927, se firmó un proyecto de Juan Hereza y Ortuño para establecer, además de la colonia veraniega ya existente, una barriada para ser ocupada por el personal de la Compañía, principalmente en verano, en un terreno de 750 metros de longitud por 200 de anchura, en el que se distribuirían los siguientes edificios: 10 casas de tres dormitorios, 18 de cuatro dormitorios, seis de cinco, una para funcionarios solteros con doce dormitorios, otra para guarda conserje y una pequeña central eléctrica con pozo, bomba y servicio de agua potable<sup>300</sup>. En general, la colonia de veraneantes iba acrecentándose, pues progresivamente aumentaba el número de personas que disfrutaba de la playa<sup>301</sup>.

<sup>298</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Muelle de Viajeros en Punta Umbria para uso de la Compañía"*. Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A., 1927-1941, leg. 1350.

<sup>299</sup> A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 22-6-1928 y 24-12-1929, libros 73-74.

<sup>300</sup> A.P.H. *Expediente de Concesiones en la zona de servicio "Barriada para funcionarios en la nueva concesión en Punta Umbria"*. Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A., 1929, leg. 1.351.

<sup>301</sup> Para completar este tema, se puede consultar A.M.P.U. *Expedientes de Concesiones de terrenos de Distrito Forestal*, 1902-1974, legs. 660-692. Algunos de los expedientes, a modo de ejemplo, son los de Poole, Guillermo F. (1928-1930), leg. 666, Fock Baelenberg, Gustavo A.F. (1929-1930), leg. 666, Kaesma Cher, Carlos H.F. (1925-1926), leg. 668 y Mors Morris, Bassil A.F. (1925-1925), leg. 667. Todos los casos estudiados son extranjeros.

Finalmente, a modo de balance, no cabe duda de que el espacio del Puerto también se ha analizado como área de esparcimiento y ocio. La ciudad estuvo muy unida a la zona portuaria en estos años para expansionarse en sus horas libres, tanto bañándose en la avenida Francisco Montenegro, como acudiendo a las Fiestas colombinas, asistiendo a una producción cinematográfica en las noches de verano o paseando en el transbordador *Francisco Montenegro*. En esta etapa volvemos a encontrar referencias de la celebración de festejos y veladas, como se ha ido detallando desde finales del siglo XIX y, justamente, el Ayuntamiento constituyó uno de los mayores impulsores de la celebración de las Fiestas colombinas, junto con la Sociedad Colombina y, por supuesto, el Puerto de Huelva. En la prensa se admiraba lo concurrido del paseo central de las Palmeras y la caseta del muelle en estas fechas. Se trataba de unas fiestas muy ligadas a Huelva. Asimismo, la ubicación de cines al aire libre en verano se institucionalizó, y así, entre la documentación recogemos como durante varios años se emplazó el cine “Miramar” hasta mediados del siglo XX. Por otra parte, no sólo había celebraciones en los días en que se conmemoraba el Descubrimiento de América, sino también a lo largo de todo el verano, meses en los que se localizaban casetas de refrescos, restaurantes, tióvivos, columpios, sillas para oír conciertos y se llevaban a cabo bailes, concursos, regatas... Concretamente, los años entre 1926 y 1928 resultaron los más significativos en peticiones de instalaciones para ocio, aunque, en verdad, abundaron durante toda la Dictadura.

De todo el capítulo estudiado, se pueden extraer una serie de ideas claves para entender mejor el proceso del Puerto de Huelva desde su creación y la influencia de la etapa que analizamos en su organización:

- En el ámbito de las construcciones, evidentemente, las mejoras económicas influyeron positivamente para su progreso, y entre ellas sobresalieron dos infraestructuras: una cuyo proyecto estuvo durante anualidades detenida y que por fin vio la luz en esta época, el muelle de Levante; y otra que se gestó en estos años, si bien no se llegó a levantar hasta algún tiempo después, el puerto pesquero. En definitiva, la década del veinte despuntó por el avance de las obras públicas y los puertos estuvieron muy presentes.
- Con respecto al tráfico, hay que afirmar que tuvo una progresión ascendente y su tónica no se distanció de la que se conoce desde los inicios de la institución portuaria, preponderando la exportación sobre la importación; y los minerales, como hasta el momento, fueron los protagonistas de excepción, sobre todo las piritas. En general, la exportación a Europa se colocó en primer lugar y a gran distancia sobre los otros tipos de tráficos.
- El Puerto de Huelva ocupaba el tercer lugar en tráfico tras Bilbao y Barcelona y el auge en estas fechas vino acompañado del crecimiento económico durante esta fase y la paz interior y exterior que se respiraba. Todo ello no era más que un reflejo de lo que estaba aconteciendo en Europa. A consecuencia de este bienestar, las explotaciones mineras crecieron, a la vez que la ciudad y el Puerto, aunque sólo en cierta medida debido al tipo de economía colonial imperante.
- Hay que subrayar la especial relevancia que cobraron los puestos de trabajo generados y que, cada vez, se fueron consolidando más al amparo de la legislación laboral vigente, introduciéndose todo tipo de mejoras acordes con las circunstancias que se estaban desarrollando y el empuje de los nuevos tiempos. Destacó la creación del Montepío Central de Empleados de Juntas de Obras de Puertos de España y su Reglamento. A él quedaron adscritos todos los Montepíos provinciales, incluido el de

Huelva.

- Y ya para finalizar este balance, no queremos olvidar la gran cantidad de hitos culturales que tuvieron relación con las actividades e instalaciones portuarias. Así, destacan la partida y llegada del vuelo del *Plus Ultra* y la erección del monumento a Colón, mientras que su protagonismo en los hallazgos arqueológico de los años veinte o la Exposición Iberoamericana no ofrece ninguna duda. En este último caso, además, el Puerto potenció el desarrollo de la zona facilitando las visitas con iniciativas como la del transbordador *Francisco Montenegro*. En efecto, todo formaba parte de una fuerte campaña de propaganda del régimen para convencer de la vuelta a una era de esplendor, cuyo tema más recurrente lo constituyó el Descubrimiento de América; de ahí, el apoyo a la Real Sociedad Colombina onubense y a la celebración de las Fiestas conmemorativas del evento americano.







**CONCLUSIONES**



Una vez que todos los capítulos de que consta la investigación contienen sus propias conclusiones, este apartado que comienza esperamos que tenga un sentido más bien de reflexión y reflejo del conjunto de lo tratado. Se quiere hacer una radiografía nítida de todos los elementos que contribuyeron a conformar la historia del Puerto de Huelva durante buena parte de su singladura en los pasados siglos XIX y XX. La institución nació en 1873, el mismo año de las ventas de las Reales Minas de Riotinto a la *Rio Tinto Company Limited*. El contexto es claro: la atracción que ejercían las minas onubenses, cargadas de piritas, para los capitalistas extranjeros en pleno desarrollo industrial, período que supuso una enorme transformación a todos los niveles y que trajo consigo grandes necesidades de materias primas. La liberalización progresiva en materia de legislación minera, junto con la gran demanda de minerales, preparó el terreno para la instalación de las compañías extranjeras en el suelo onubense, colonizándolo.

A nivel político, se asistió a una etapa de florecimiento de una generación de políticos en Huelva que contribuyó a su esplendor a raíz del auge económico de la provincia y que configuró núcleos familiares de gran poder económico y social. Fue decisivo el papel de determinados líderes que irrumpieron con fuerza en el panorama político de la provincia como representantes de las clases altas. Estos personajes 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 y con la Dictadura las circunstancias no cambiaron. Con ello, se conseguía una mayor facilidad en los apoyos ministeriales para la construcción del Puerto, aunque provocaba constantes vaivenes de los personajes más destacados. A finales de siglo se observa la supremacía del Partido Liberal con Manuel Vázquez López a la cabeza, el mismo que fundó la Junta de Obras y la Cámara de Comercio. Ya con la entrada del siglo XX, la realidad fue bien distinta y favorable al Partido Conservador, también con una figura distinguida, Manuel Burgos y Mazo, que, años antes de la Dictadura, comenzó su retroceso al perder a sus líderes carismáticos. En este sentido, detrás de la fragmentación de los partidos turnistas y del surgimiento de las nuevas opciones, se vislumbra la desvinculación progresiva de las clases medias del régimen de la Restauración con el que no se sentían identificadas ni representadas. Por otra parte, tampoco se puede olvidar el poder y dominio de las compañías mineras; pero, a pesar de que todas entraron en el juego político, ninguna llegó a tener las relaciones estrechas con el Gobierno español que consiguió la *Compañía de Río*

*Tinto*, como “grupo de presión”, y que se vieron reflejadas en las exigencias ante el Consejo del Puerto de Huelva. Los éxitos de la Compañía estaban basados en la inyección de capitales, la aplicación de nuevas técnicas mineras, el avance de las comunicaciones y, a su vez, las excelentes influencias en la cúpula del Gobierno.

A finales del siglo XIX, en la ciudad se produjo un gran cambio, al evolucionar, progresivamente, de núcleo básicamente agrario a centro de importancia comercial, sobre todo gracias a su Puerto. El crecimiento poblacional resultó espectacular, pero no estuvo parejo a la marcha de la estructura urbana, algo que trajo problemas de hacinamiento y ausencia de servicios básicos médicos e higiénicos. El desarrollo en la ciudad constituyó, al principio, más una carga que un beneficio; asimismo, Huelva se vio obligada a invertir su crecimiento natural como consecuencia de todas las instalaciones que necesitaban las explotaciones masivas de las minas: estaciones y vías de ferrocarril, infraestructuras en la zona de servicio del Puerto.... Por ello, el avance tuvo que ser lineal: la carretera de Gibraleón y el camino de Sevilla. Los poderes públicos asistieron a todo sin hacer nada por evitarlo, por acometer el proyecto de ordenación que solucionara el desbordante crecimiento de la ciudad y la dispersión urbana. Ciertamente, en el equipamiento de las estructuras básicas de la ciudad tuvo mucho que ver la década de los años veinte, pues durante esta fase se llevó a cabo su empuje definitivo.

A la hora de hacer un balance sobre la presencia extranjera en Huelva, sobre todo inglesa, hay autores que sólo reconocen efectos negativos: métodos de producción del mineral, relaciones laborales de tipo colonial, compras de técnicos que legitimaron las irregularidades y, en general, actividades que produjeron poco beneficio en el país, pues la mayoría del capital obtenido se marchaba al exterior, en la misma medida que se esquilaban las entrañas de la tierra. No obstante, hay otros que, sin olvidar los perjuicios y que los mayores bienes correspondieron a los extranjeros, admiten que se favoreció bastante la balanza de pago, la minería estimuló la actividad de mercado y la economía monetaria y, además, parte del valor de los minerales exportados quedó en el país, mientras que la demanda de trabajo del sector minero debió elevar los salarios; así pues, no dudan que conformó una importante partida en la generación de capitales durante la segunda mitad del siglo XIX en España. En fin, precisamente para Huelva, hay que afirmar que posibilitó la mejora de las comunicaciones, en cierta manera, con la instalación de líneas férreas y al favorecer que el Puerto de Huelva se convirtiera en uno de los más destacados a nivel internacional, potenciando el progreso de su infraestructura y una gran ocupación de mano de obra. Todo ello, a su vez, propició una serie de actividades en su entorno que desembocó en un movimiento de personas, negocios y dinero en la ciudad.

Con respecto al tráfico, si bien la pesca, junto con la minería y la agricultura, representó el triángulo del despegue económico de fin de siglo en la provincia, la falta de buenas comunicaciones entre los centros productores y la capital impidió que evolucionaran totalmente los empresarios pesqueros de la costa. Por su parte, la vid contribuyó a la expansión de la economía onubense a finales del siglo XIX tras la crisis de la filoxera en Francia, que convirtió las compras en masivas, absorbiendo toda la producción del Condado y aumentando la superficie cultivada. Pero entre los sectores más dinámicos de la economía española en 1900 se contaba con la minería, sobre todo la dirigida a la exportación. La escasez de demanda interior, de capital y de conocimientos técnicos provocó que la riqueza minera del subsuelo español permaneciera subexplotada



durante la mayor parte del siglo XIX. Realmente, la minería llegó a ser el sector económico más pujante de la provincia y también contribuyó al auge de los otros dos indicados por el proceso de modernización y la coyuntura comercial especial existente. El establecimiento de líneas férreas y el avance en la infraestructura portuaria abrieron la economía hacia el exterior, con una exportación masiva de productos. Por otra parte, los nuevos propietarios mineros, igualmente, poseían grandes extensiones de tierras agrícola y empresas pesqueras, por lo que emplearían una parte interesante de sus beneficios en mejorar sus otras inversiones.

Desde el principio de la etapa de nuestro estudio, el tráfico en el Puerto de Huelva tuvo una progresión ascendente y fue claramente de exportación, sobre todo a Europa, con predominio de los minerales, sobre todo la pirita, a gran distancia del resto de las mercancías. No cabe duda de la trascendencia del Puerto de Huelva en el comercio portuario nacional, con un tercer puesto tras Bilbao y Barcelona, mientras el resto de los puertos quedaba a gran distancia; aunque hay que tener en cuenta que siempre los muelles de las compañías extranjeras llevaron la delantera en las cifras. Desde los inicios del siglo XX se apreció una disposición por parte del Gobierno, reflejada en la normativa, de desarrollar el comercio y las comunicaciones marítimas, con la firme convicción de su trascendencia. Para ello resultó fundamental un acuerdo con las compañías ferroviarias. Se vivió una etapa en que las conexiones entre los buques y los haces de vías eran muy estrechas y necesarias para la buena marcha del tráfico portuario.

Durante la Primera Guerra Mundial, a consecuencia de las pérdidas de los países beligerantes, se presenció una expansión económica en España, en general, que se percibió sobre todo en el comercio exterior, pues, a la vez que las importaciones disminuyeron con una consecuente sustitución, las exportaciones aumentaron -la neutralidad española constituyó la clave de la prosperidad-. La demanda de las naciones en conflicto fue insaciable, alimentando un auge exportador, sin parangón, en un país con un débil mercado interior, que estaba “protegido” en estos años por la guerra con más efectividad que por unas barreras aduaneras. A diferencia, en Huelva, la autosuficiencia forzada que tuvieron que llevar a cabo distinguidos clientes de la minería onubense como Alemania o Estados Unidos, a consecuencia de la Primera Guerra Mundial, ocasionó una caída irreversible en el tráfico portuario. Con respecto a la participación del capital extranjero en los negocios onubenses, a partir de 1913 comenzó a mermar, algo similar a lo que ocurrió en el resto de España. Aunque se sabe que la guerra tuvo una parte bastante significativa, también se puede relacionar con la bajada de la producción de minerales no energéticos -piritas-; así, si las piritas onubenses proporcionaban más de la mitad del ácido sulfúrico mundial hasta que se inició la guerra, en esta fecha comenzó a sufrir la competencia del azufre nativo norteamericano.

Con el final de la contienda, presenciábamos una paulatina recuperación, volviéndose a la situación de preguerra, aunque hubo que esperar al final del período dictatorial para que se alcanzaran las cifras de 1912, las más altas en Huelva durante la fase que se estudia. Sin duda, el auge vino parejo al crecimiento económico durante los años veinte, a lo que la paz exterior y la tranquilidad interior contribuyeron de manera destacada. Asimismo, representó un fiel reflejo de lo que acontecía en la Europa del momento; y ese bienestar hizo que las explotaciones mineras onubenses en manos extranjeras, europeas, se vieran aumentadas enormemente. A consecuencia, como se recogió en nuestro trabajo de la Dictadura, “hubo también beneficios en estos años en la ciudad de Huelva y en su puerto,

aunque no en la medida que hubiese sido posible con otro tipo de economía, que hubiera revertido más en el sector industrial”.

Unido al tráfico mercantil que se realizaba por el Puerto, estaba la gran mayoría de los negocios en Huelva. Así, la zona de servicio del Puerto de Huelva desde que se creó la Junta se convirtió en un área de comercio y negocio donde se ubicaban los industriales del momento, por la facilidad que daba el Puerto de terrenos y por la necesidad de estar en un entorno proclive a estas actividades. Estas instalaciones, temporales o permanentes, eran del carácter más variopinto, aunque la mayoría estaba en relación con el mundo portuario. Pero no se debe olvidar, dada las circunstancias, que sobresalieron sustancialmente en toda la época las solicitudes de terrenos o depósitos donde emplazar el mineral para la exportación.

Ahora bien, existe una clara correlación entre la proliferación y avance de las infraestructuras de un puerto y el volumen de tránsito, ya que un puerto bien dotado tendrá mayor movimiento de tráfico y viceversa, pues el desarrollo comercial de la zona portuaria propiciará que el puerto esté mejor equipado para adaptarse lo más posible a la demanda. En este sentido, ha sido obligado puntualizar el adelanto que se produjo en la infraestructura portuaria onubense desde la gestación del organismo, al compás de la expansión tecnológica acontecida y sustentada por el relevante tráfico que se movía a través de sus instalaciones. En la segunda mitad del siglo XIX tuvo lugar en España un conjunto de progresos técnicos, económicos, legislativos y de organización que determinó la mayor transformación originada en los puertos a lo largo de su historia. El uso de la máquina de vapor en el transporte marítimo y terrestre y en los trabajos portuarios - construcción de infraestructuras, dragados y carga y descarga de mercancías- fue el factor básico de este considerable cambio. Esta revolución en los transportes y todo lo que acarreo a la economía medió directamente en las transformaciones territoriales y urbanística en los puertos y en las ciudades portuarias. Además, hizo posible la construcción de buques de casco de hierro y de propulsión mecánica. El aumento del tamaño de los barcos de vapor incidía de manera determinante en las necesidades de los puertos de disponer de mayores superficies marítimas abrigadas y con calados superiores. En estas circunstancias, los puertos se ampliaron, tanto en la infraestructura de abrigo como de muelles, de mayor longitud y amplitud. Las exigencias venían de la mano de los grandes barcos que tenían nuevos requerimientos de maniobrabilidad y mayor capacidad y potencia de carga y descarga. Así, se construyeron modernos almacenes y nuevas instalaciones técnicas para manipular las mercancías. En este sentido, el trazado ferroviario que llegaba hasta la cabeza del mismo muelle facilitaba la recepción y evacuación de las mercancías desde el recinto portuario y no se debe obviar la enorme importancia de este sistema de transporte y comunicación en el progreso de los puertos, en el conjunto de todas sus actividades: las vías, las locomotoras, los vagones, las estaciones... suponían un puntal básico en el aparato portuario y las profesiones derivadas formaban parte del personal en plantilla del Puerto de Huelva.

Pero no podemos olvidar que en esta transformación de los puertos incidieron también otros factores. Un primer paso lo constituyó el desarrollo de la administración portuaria con todo un conjunto de legislación que la favorecía: la gestación del Ministerio de Fomento, que concentró todas las competencias en obras públicas y que posibilitó un nuevo y más racional control de sus servicios y actividades. Las normativas que se promulgaron para la regulación de las obras y la gestión de los puertos hicieron camino y,

al unísono, la asunción de las competencias técnicas y de administración del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en una figura bien visible, el ingeniero director en cada una de las Juntas de Obras de Puertos; creada con el objetivo de tramitar la financiación y ejecución de las obras portuarias, necesarias para la prosperidad de los puertos. De todo ello se desprende que el Puerto de Huelva no evolucionó aisladamente, sino en un contexto político, económico y legislativo en el que se fundaron progresivamente otras muchas entidades portuarias.

En fin, con las construcciones portuarias en Huelva se han hecho tres divisiones, siguiendo una cronología perfectamente constatable. Así, la primera etapa está circunscrita al último tercio del siglo XIX, cuando la entidad nació y su principal preocupación consistió en hacer practicable el río Odiel, acondicionándolo al empuje comercial que estaba comenzando a emerger y que exigía unas condiciones idóneas; la segunda, ya a comienzos del siglo XX, se adentra en las incipientes construcciones de un puerto que estaba comenzando a andar: muelle Norte, primeras cocheras y almacenes, etc.; y en la tercera, ya tenemos un puerto con futuro, que progresaba, con un gran movimiento en la exportación de minerales y que apostaba también por otro tipo de intercambio comercial: la Dictadura de Primo de Rivera le proporcionó la oportunidad.

Los inicios de la entidad resultaron difíciles por la falta de capitales y la enorme deficiencia técnica que tenía el Puerto, por la escasa navegabilidad de su río, los terrenos fangosos y la ausencia de una mínima infraestructura básica. Por consiguiente, la primera actividad que puso en marcha el organismo portuario, además de su organización administrativa, radicó en la mejora de la navegación del río Odiel -surcado durante décadas sólo por pesqueros- para conseguir calado suficiente que permitiera la navegación a los modernos vapores que tenían que enviar el mineral a Europa. Las labores de dragado fueron enormes, tanto en su zona interior como en la barra, adaptándose una nueva canal de entrada, la del Padre Santo. Todo ello con una gran inversión de capital. A finales del siglo XIX, las instalaciones eran mediocres, pero poco a poco el Puerto fue despertando y con el producto de sus tarifas y la ayuda del Estado, a través de subvenciones, pudo ir expandiendo sus infraestructuras y modernizándose, siempre a la altura de las circunstancias. Las primeras construcciones correspondieron a las compañías extranjeras, *Tharsis* y *Rio Tinto*. La fase de Montenegro fue la más fructífera, desde 1902 a 1930, la que presentó mayor evolución en la infraestructura. Así, ya en la primera década del siglo XX el Puerto se valoraba por las construcciones existentes, que le permitían un movimiento de mercancías bastante considerable y contactar con multitud de puertos extranjeros. Precisamente, los años veinte destacaron por el avance de las obras públicas; los puertos no constituyeron una excepción y la legislación al respecto coadyuvó a una mejor organización. En Huelva, cabe resaltar las importantes obras del muelle de Levante -un hito de la ingeniería no sólo nacional- y el muelle pesquero, aunque de este último sólo se redactó el proyecto en esta época. Ahora bien, si desde la formación de la Junta el apoyo de la ciudadanía onubense a todas las actividades en relación con el Puerto había sido un hecho, en estos años se manifestó aún con más intensidad; y sobre todo, con el tema de las obras públicas, a las que consideraban un bien para la ciudad en general, por el progreso reflejado en los puestos de trabajos generados.

En cualquier caso, no se debe olvidar que el dragado ha sido y sigue siendo una experiencia constante y enormemente costosa en términos financieros, sin la que resulta imposible que los puertos sigan evolucionando, sobre todo aquellos similares a los de

Huelva, cuyos fondos necesitan de una asidua limpieza de arena; y no se debe perder de vista que consume, a menudo, gran parte de las inversiones necesarias para las instalaciones portuarias y utillajes, sobre todo en años de menos recursos. Otros puertos sin el gran *handicap* de los aterramientos debieron tenerlo más fácil. Ante el avance gradual de las técnicas de navegación, los barcos aumentaron su porte y calado, como hemos ya observado, lo que supuso tener que dedicar más inversión de capital al sostenimiento y profundización de los fondos marinos para que el comercio no decayera. A pesar de todo, como consecuencia de los dragados realizados en el río Odiel se consiguió una extensa zona de terraplenes con un valor muy superior al coste total de lo invertido, además de la significativa limpieza realizada del fondo del estuario. Montenegro fue un gran visionario en todas sus actuaciones, pero justamente en la construcción del muelle de Levante, con el propósito de que el Puerto estuviera preparado para cuando los minerales dejaran de ser tan trascendental recurso, y el trazado de la avenida -que hoy lleva su nombre- para fines industriales, con el conveniente establecimiento de vías que facilitarían la comunicación. Tenía claro la potencialidad económica de la zona: industrias, tráfico de mercancías diversas y turismo. En suma, preparó al Puerto y a la ciudad para la industrialización. Asimismo, todas las marismas colmatadas se convirtieron en solares sobre los que la ciudad creció en aquellos años y por los que todavía hoy se sigue extendiendo al poner el Puerto a disposición de Huelva muchos de los terrenos de su zona de servicio más cercanos a la ciudad.

Con respecto a la plantilla del personal, ésta se creó progresivamente con los puestos, en un principio, estrictamente necesarios por la poca disponibilidad económica: director, secretario, depositario pagador, ordenanza... y se buscó un local para las oficinas -muchos años en arrendamiento, pues hasta los años sesenta del siglo XX no se construyó un edificio de su propiedad-. El desarrollo de las infraestructuras derivó en un aumento de personal: jefes de muelles, factores, jefes de explotación, oficiales, etc. No obstante, los reajustes en los albores de la institución fueron evidentes por los recortes presupuestarios, y así se eliminaron plazas y se ampliaron las competencias a un mismo operario por el ahorro que suponía de personal. Se trataba de momentos de poca estabilidad en el empleo y la situación laboral adolecía de enorme fragilidad; pero, con el tiempo, los nombramientos aumentaron, lo que representó un signo de la evolución de la Junta, que iba demandando más puestos de trabajo y podía sufragar los gastos. También los sueldos de los funcionarios se elevaron paulatinamente, y así, todos los departamentos estuvieron cubiertos y controlados, al menos por un personal mínimo.

Por lo demás, en los años de inicio de la investigación se observa que las primeras leyes obreras recogían los puntos más debatidos de la relación laboral, tales como la ocupación de mujeres y niños, la jornada laboral, el sueldo mínimo, temas de prevención, de seguridad e higiene, etc. y, aunque hubo que esperar bastante todavía para contar con un Derecho del Trabajo, ya comenzaron los primeros pasos. Realmente, aún el trabajo tenía una consideración peyorativa, propio de una clase social baja, heredado de la etapa anterior al desarrollo industrial, pero con lentitud se fue mejorando la valoración. Por otra parte, en el mundo laboral en general se manifestaba la ausencia de un convenio colectivo, reflejada en los despidos improcedentes, cambios de puestos, reajustes constantes en la plantilla, contratos abusivos. De hecho, el ordenamiento concedía a ambos contratantes la posibilidad de resolver unilateralmente. Tampoco en estos años existía un sistema de seguridad social que cubriese la enfermedad o los accidentes, por lo que el trabajador tenía que renunciar a su puesto por motivos de salud y, además, no le quedaba ningún subsidio.

No obstante, como herencia del Antiguo Régimen pervivían las ayudas y socorros a los accidentados y a las viudas, de lo que se puede localizar multitud de ejemplos en el Puerto de Huelva. A este respecto, la Ley de Accidentes del Trabajo de 1900 supuso una revolución, al menos sobre el papel, puesto que la aplicación de la normativa tuvo su problemática. En cualquier caso, a pesar de ciertos avances legislativos, las actuaciones del Estado ante los trabajadores resultaron escasas y hasta cierto punto excepcionales. En fin, a pesar de que desde que se inició el siglo XX se produjo una enorme profusión de legislación protectora de los trabajadores, no se puede hablar de que llevara aparejada la consolidación de un Derecho laboral, sino que hubo que esperar a los años veinte.

En cuanto a la situación del Puerto de Huelva, existen algunos planteamientos significativos que permiten sacar conclusiones que hagan entender cómo evolucionaban los recursos humanos. De todo lo investigado se deduce la enorme preocupación de la entidad por controlar la asistencia de los trabajadores y el motivo de sus ausencias. En este sentido, eran sustanciosas las bajas por accidentes en una empresa donde había muchas labores manuales y en servicios donde los obreros estaban expuesto a tener percances. De hecho, ya existe una primera referencia a la asistencia médica en la institución onubense a finales del siglo XIX, pues desde que comenzó a andar la institución, este tema cobró progresivamente mayor interés e importancia. También Montenegro dictó una serie de medidas para la organización de este servicio y los requisitos necesarios que debían cumplir, tanto el médico como los empleados. En este sentido, ante la mayor conciencia que va tomando el obrero, con el fin de la primera década del siglo las exigencias laborales fueron gradualmente mayores.

Con el paso de los años, sin duda, las condiciones económicas del obrero y de los trabajadores en general mejoraron indiscutiblemente. Y no podemos desconocer que, en el caso del Puerto de Huelva, influyó, además de la legislación a su favor, el que el negocio portuario llevara un gran desarrollo, pues, con los años, la institución se había estabilizado y los resultados del comercio mostraban una balanza muy positiva. De hecho, se aprecian progresos en las licencias con sueldo, el cobro de diferencias de salarios, aumento de éstos, gratificaciones... A pesar de todo, tenemos que tener presente que la guerra y la posguerra afectaron a la entidad portuaria onubense, igual que a otros puertos españoles. Concretamente, ya al final de los años veinte destacó la creación del Montepío Central de Empleados de Juntas de Obras de Puertos de España y su Reglamento. En resumen, sin dejar a un lado el contexto social y legislativo que se vivía en la época y con todas las premisas tratadas en profundidad en los capítulos correspondientes, con respecto al personal, se ha llegado a la conclusión de que la institución portuaria actuó con cierta flexibilidad con sus elementos humanos y con las necesidades económicas de la ciudad, a la que ayudó a superar años de crisis a través de la concesión de puestos de trabajo.

Un punto que no se puede obviar lo constituyen los puertos españoles, en general y en particular. Ciertamente, el impulso experimentado por el conjunto portuario español tuvo dos fuertes puntales: el crecimiento económico y la industrialización, pero, también, el cambio de actitud del Estado, que llegó a ser el principal impulsor de las obras públicas. Ahora bien, tampoco debemos olvidar el empuje que, en multitud de ocasiones, propició en los puertos la iniciativa privada a través de los negocios, las inversiones y el capital que movieron las clases más pudientes. En cualquier caso, en el fondo siempre estaba la acción gubernamental que es la que posibilitó el nacimiento de las Juntas de Obras y le cedió todas sus prerrogativas, entre las que destacaban las de ejecutar y conservar las



obras, así como la recaudación, administración e inversión de arbitrios y todo tipo de fondos necesarios para cumplir con los pagos. Por otra parte, de la comparación de los puertos se deduce que cada uno tiene sus características especiales de tráfico, que conducen a un tonelaje concreto bastante ligado a las condiciones de su entorno, de su historia, de su *hinterland*... Realmente, tratar de clasificar los puertos simplemente por el volumen de tráfico y olvidar las condiciones de su zona de influencia, terrestre o marítima, resulta absurdo, pues no son comparables sus necesidades de abrigo, calado, instalaciones, etc. Cada puerto debe ser analizado individualmente, juzgando sus propias soluciones y, en último caso, confrontado con otros que tengan características similares.

Por otra parte, con la expansión de los puertos y su actividad se potenció la industrialización de las zonas portuarias. Así, se puede generalizar que los puertos, en las ciudades que se encuentran, son la base para su crecimiento y el de su comarca. En algunos, el movimiento industrial se consiguió pronto, caso de Barcelona o Bilbao; en otros ejemplos, las industrias llegaron algo más tarde, pero también llegaron, sirviendo de modelo Huelva y su Polo de Promoción en los años sesenta: el puerto de minerales se convirtió en un puerto industrial. En verdad, se advierte cómo los puertos españoles partieron de una estructura básica a finales del siglo XIX, unos con más envergadura que otros, para completarla en el siglo XX, aunque algunos ya lo consiguieron en el siglo anterior. A todos afectó la Primera Guerra Mundial por la falta de capitales y escasez y encarecimiento de las materias primas, problemas en las comunicaciones, etc. A su vez, fue tónica general que la Dictadura de Primo de Rivera reactivase las construcciones. Así las cosas, a pesar de que la creación de las Juntas significó el despegue de la expansión constructiva portuaria, en la mayoría de los casos no fue algo inmediato, sino que hizo falta un tiempo de maduración del citado organismo.

Con todo, no queremos terminar estas conclusiones sin exponer nuestra convicción sobre la importante conexión que existía entre las ciudades marítimas y sus puertos y, el caso de Huelva, representa un nítido ejemplo, como se deduce de las investigaciones. Una de las pruebas más irrefutables de cómo los puertos han influenciado en las ciudades radica en la permanencia histórica de algunas infraestructuras levantadas y que, de alguna manera, estuvieran relacionadas con la actividad portuaria. Claramente, en terrenos portuarios, a lo largo de los años, se han construido gran cantidad de instalaciones y edificios que han ido conformando el paisaje y han creado, en ocasiones, señas de identidad de las propias ciudades: faros, almacenes, verjas, muelles, edificios, grúas... Asimismo, unas continúan con sus actividades tradicionales, si bien, otras se han reconvertido en museos, archivos, salas de exposiciones, centros culturales en general, oficinas, centros comerciales. Representan, sin lugar a error, una parte considerable del patrimonio histórico. En el caso de Huelva, edificios de la etapa que se estudia y que tuvieron un papel fundamentalmente de servicio en las actividades portuarias, hoy en día están a disposición de la ciudad al haberse rehabilitado con una función administrativa, cultural, de negocios, etc. Un ejemplo evidente lo constituye la antigua Cochera de locomotoras, actual Centro de Recepción y Documentación. Pero esto no ocurre sólo actualmente, sino que ya en los años de nuestro estudio, un edificio emblemático, la Fábrica de Gas, se reutilizó como museo.

No obstante, los puertos no sólo generan elementos contruidos con un fin directamente ligado a sus funciones, sino que hay casos en los que se hallan sedes institucionales, edificios de almacenes, viviendas privadas, jardines, teatros, que igualmente

contribuyen a la imagen de las ciudades portuarias y, a veces, se transforman en la zona más atractiva del entorno. Y esto sucede en la actualidad, pero también acontecía en el pasado. Los edificios públicos se instalan al calor del puerto o por la disponibilidad de terrenos existentes, mientras las avenidas y jardines, a menudo, las acondiciona el propio puerto, poniéndolas al servicio de la ciudad. Otros tipos de edificios son los almacenes, depósitos, centros comerciales, etc. cercanos o en la misma zona de servicio del puerto. Del mismo modo, prácticamente todos los sucesos importantes en la ciudad suelen tener relación con los puertos, que contribuyen económicamente o disponen sus terrenos, que suelen ser amplios y con una ubicación privilegiada para disfrute de la localidad. En este sentido, el Puerto de Huelva fue protagonista de la mayoría de los eventos extraordinarios de la ciudad; aún así, esta relación con la urbe avanzó más y el entorno portuario supuso un lugar de celebración de los festejos tradicionales y zona de paseo, veladas esparcimiento y ocio, que alcanzaba su máximo esplendor en verano con los baños en la ría o en la cercana Punta Umbría. Tampoco se debe olvidar la contribución de la entidad a las actividades culturales, con las que mantenía, a veces, una relación directa. Así, de las décadas que se investigan destacamos la partida y llegada del vuelo del *Plus Ultra* y la erección del monumento a Colón en el mismo terreno portuario, mientras que no se puede negar su protagonismo en los hallazgos arqueológico de los años veinte o en la Exposición Iberoamericana. En este último caso, además, el Puerto potenció el desarrollo de la zona facilitando las visitas con iniciativas como la del transbordador *Francisco Montenegro*. En efecto, todo formaba parte de una fuerte campaña de propaganda del régimen de Primo de Rivera para convencer de la vuelta a una era de esplendor, cuyo tema más recurrente fue el Descubrimiento de América; de ahí el apoyo a la Real Sociedad Colombina Onubense y la celebración de las Fiestas conmemorativas del acontecimiento americano. Y, en definitiva, el espacio en el que el Gobierno ponía sus expectativas correspondía al entorno portuario.

Por otra parte, una de las infraestructuras con mayor incidencia en la estructura urbana y del territorio, sin duda, es el ferrocarril. Su localización está directamente ligada con la accesibilidad y el precio del suelo, lo que tiende a concentrar en su entorno el emplazamiento de ciertas actividades. Asimismo, la red impacta con fuerza en las áreas por las que atraviesa, separándolas y tendiendo a diferenciar las actividades. El trazado de las líneas de ferrocarril españolas se definió básicamente en la segunda mitad del siglo XIX con bastante empeño, tanto por el Estado como por los particulares, que conocían su trascendencia, y la situación de los puertos fue decisiva en su ubicación. De hecho, en muchos casos y, por supuesto en Huelva, las líneas férreas en las ciudades marítimas se trazaron con el objetivo de servir al puerto y polarizadas en el puerto, con sus estaciones lo más cercanas posibles a este área o dentro de su espacio.

En la misma línea de lo narrado, hay que admitir que el avance de los puertos siempre ha repercutido directamente en el auge de las ciudades. En efecto, desde el punto de vista económico ha posibilitado la creación de actividades en sus localidades en unos sectores concretos: empresas que se pueden denominar de la comunidad portuaria, pues mantienen directamente el funcionamiento del puerto, al trabajar al unísono con la entidad portuaria: estibadores, prácticos, remolcadores...; empresas vinculadas a la actividad marítima y al puerto: consignatarios, armadores, constructores navales, almacenaje, actividades pesqueras, etc.; grupos industriales cercanos al puerto, básicos o manufactureros orientados a la exportación y, finalmente, sectores primarios que dan servicio a todos los anteriores: finanzas, transportes, seguros, etc. En definitiva, no cabe

duda de la enorme contribución económica del puerto, en lo que cabe reseñar la creación de empleo -ya sea directo, indirecto o inducido-.

En suma, no sólo desde el punto de vista económico influye el puerto en la ciudad, sino que si se estudia la evolución urbanística se puede deducir como el puerto ha condicionado de manera importante a la ciudad portuaria. La propia existencia del espacio portuario, sus conexiones con los muelles y con otras ciudades, el trazado ferroviario, la ubicación de las zonas industriales o de comercio y negocio, algunos servicios terciarios y el crecimiento de los barrios cercanos son elementos de la estructura urbana condicionados por la existencia y desarrollo histórico del puerto. Por otra parte, también las formas de vida, las relaciones sociales, el ambiente, la cultura de la ciudad portuaria conforman unas características que la diferencian de las ciudades interiores. Aunque, en el caso de Huelva, no se aprecia el “cosmopolitismo social” que sí es patente en otras provincias marítimas, como en Cádiz. Resulta extraño porque era una ciudad donde se asentaban inversores extranjeros y el propio Puerto constituía una puerta de entrada de ideas; de hecho, la única justificación que se esgrime es la ausencia de tráfico de viajeros a lo largo de su historia, unido a que no llegaba tampoco prensa extranjera, ni había ciudadanos ni comerciantes foráneos de paso.







Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1873 y 1881<sup>1</sup>

| Años | Diputación                                    | Ayuntamiento                                                           | Junta de Agricultura, Industria y Comercio        | Cámara de Comercio, Industria y Navegación | Otros                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1873 |                                               |                                                                        |                                                   |                                            | Junta interina: Francisco Jiménez, Francisco de Paula García, Guillermo Sundheim, Rafael de la Corte, Valentín Cabo, Eduardo Díaz, Fernando de la Cueva, Juan Delabat, Vicente Mantilla, Joaquín Alonso y Blas Tello                                                                                   |
| 1875 | Francisco Pérez Márquez y Rafael Iñíguez      | Fermín de la Sierra                                                    | Carlos Duclós                                     |                                            | Junta definitiva: Manuel Vázquez López, Valentín Cabo y Francisco de Paula García (comercio), Francisco Jiménez, Eduardo Díaz Gómez de Cádiz y Justo Garrido (propietarios) y Antonio Vázquez Conejo y Francisco López Mendoza (navieros) y Juan Cornejo y Francisco Franco (suplentes)                |
| 1877 | Rafael Iñíguez y Hernández                    |                                                                        |                                                   |                                            | <b>C y N</b> Manuel Vázquez López (comerciante), <b>C</b> Francisco López Mendoza, <b>C y N</b> Justo Garrido, <b>C</b> Francisco Jiménez, Gregorio Jiménez Jiménez (propietario), José Pablo Martínez (naviero) y los suplentes José García López (comerciante) y Emilio Cano y Cáceres (propietario) |
| 1878 |                                               | <b>C</b> Fermín de la Sierra y Miguel Vega Heredia                     |                                                   |                                            | <b>C</b> Francisco de Paula García Carrión y José García López (comerciante)                                                                                                                                                                                                                           |
| 1881 | Justo Jimeno Domínguez y Antonio Tello y Lobo | José Pablo Martínez, Antonio García Ramos y <b>C</b> Francisco Jiménez | Manuel Vázquez López y Gregorio Jiménez y Jiménez |                                            | Antonio Vázquez Conejo, Carlos Duclós López (navieros) y Pedro Pérez Ponce (Colegio Abogados)                                                                                                                                                                                                          |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1873-1881, libros 1-5. Elaboración propia.

<sup>1</sup> En esta Tabla y en la de años sucesivos se reflejan los nombramientos de vocales de la Junta de Obras del Puerto de Huelva electivos con su año de designación, según el Consejo de Administración. En el caso de ceses, voluntarios o involuntarios se coloca delante del vocal una “C”. Asimismo, si el vocal es nombrado y cesado el mismo año, llevará acompañado a la C una N. También hay que tener en cuenta que, a veces, conocemos la existencia de un nombramiento cuando en la documentación aparece el cese, pues no se recogen todos los nombramientos, ni tampoco todos los ceses en la fuente consultada. Así, en el cuadro recogemos sólo la información que conocemos, aunque se han dejado a un lado los vocales natos que suelen ser funcionarios y con mayor perdurabilidad en sus cargos: el gobernador civil, el comandante de Marina y el director de las Obras.

Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1882 y 1894<sup>2</sup>

| Años | Diputación                                             | Ayuntamiento                                                                                               | Junta de Agricultura,<br>Industria y Comercio                                                               | Cámara de Comercio,<br>Industria y Navegación                           | Otros                                                                                                                           |
|------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1882 | C Antonio Tello y Lobo,<br>José Luis Hernández Pinzón  |                                                                                                            |                                                                                                             |                                                                         |                                                                                                                                 |
| 1883 | Justo Jimeno Domínguez y<br>José Iñiguez H. Pinzón     | C José Pablo Martínez y<br>Fernando Pérez Machado                                                          |                                                                                                             |                                                                         | Antonio Vázquez Conejo (naviero), C<br>Pedro Pérez Ponce y Emilio Cano y<br>Cáceres                                             |
| 1884 | C Justo Jimeno Domínguez<br>y Rodrigo López González   |                                                                                                            |                                                                                                             |                                                                         |                                                                                                                                 |
| 1886 |                                                        |                                                                                                            | Manuel Vázquez López,<br>Gregorio Jiménez, C<br>Antonio de Mora y García<br>y C Antonio Fernández<br>García |                                                                         |                                                                                                                                 |
| 1888 | Rafael de la Corte y Bravo y<br>Antonio Gómez Jaldón   | José García de la Corte y<br>Fernando S. Pérez Machado                                                     | Manuel Vázquez López y<br>Gregorio Jiménez                                                                  | Antonio García Ramos,<br>José Sánchez Mora y<br>Fermín de la Sierra     | Antonio Vázquez Conejo y Carlos<br>Duclós Fernández (navieros)                                                                  |
| 1890 |                                                        | N y C José Vázquez Quintero,<br>Fernando Pérez Machado, José<br>Mª López y Ortiz y Juan<br>Conejo y Falcón |                                                                                                             |                                                                         | C y N Carlos Duclós Fernández                                                                                                   |
| 1891 | José Mª Parejo Bécquer y<br>Vicente J. Ramírez Cruzado | C José Mª López y Ortiz,<br>Tomás Rodríguez Gallardo,<br>José García López y C<br>Sebastián de la Vega     |                                                                                                             |                                                                         | C Antonio Vázquez Conejo, C Carlos<br>Duclós Fernández, José Vázquez<br>Quintero y Guillermo Sundheim de la<br>Cueva (navieros) |
| 1893 | Antonio de Mora García                                 | Manuel Vázquez Pérez y<br>Francisco García Moreno                                                          |                                                                                                             |                                                                         | C Guillermo Sundheim de la Cueva y<br>Joaquín López Tineo (naviero)                                                             |
| 1894 | Adolfo Sundheim y<br>Lindeman y José Tejero<br>Hidalgo | C Manuel Vázquez Pérez, C<br>Francisco García Moreno José<br>García López y Rafael López<br>Hernández      |                                                                                                             | Emilio Cano y Cáceres,<br>Antonio García Ramos y<br>Fermín de la Sierra |                                                                                                                                 |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1882-1894, libros 6-17. Elaboración propia.

<sup>2</sup> Los años 1879 y 1885 no se han podido estudiar al no existir en el Archivo del Puerto los Libros de Actas del Consejo de Administración referentes a esas fechas.

Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1895 y 1900

| Años | Diputación                                           | Ayuntamiento                                                                                                                                 | Junta de Agricultura,<br>Industria y Comercio                                                                                          | Cámara de Comercio,<br>Industria y Navegación                       | Otros                                                     |
|------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1895 | C Adolfo Sundheim y Lindeman y Manuel Martín Vázquez | Rafael López Hernández y Francisco de Paula García Ortiz                                                                                     | C Manuel Vázquez López, C Gregorio Jiménez, Sundheim y Fernando Suárez                                                                 |                                                                     |                                                           |
| 1896 | Rafael López Hernández y José Tejero Hidalgo         | C y N Francisco de Paula García Ortiz, C Rafael López Hernández, Matías López Oller y Antonio Resinas González Breto                         |                                                                                                                                        | Francisco Jiménez, Juan Lazo y Fermín de la Sierra<br>C Emilio Cano | C José Vázquez Quintero y Antonio García Ramos (navieros) |
| 1897 |                                                      | N y C Fernando Suárez, C Francisco de Paula García Ortiz, Matías López Oller, Francisco García Moreno y Eduardo Vázquez Casanova             | C Guillermo Sundheim, N y C Manuel Martín Vázquez, N y C José M <sup>a</sup> López Moreno, Manuel Vázquez López y Antonio Gómez Jaldón |                                                                     |                                                           |
| 1898 | Manuel Martín Vázquez y Rafael López Hernández       |                                                                                                                                              |                                                                                                                                        | Francisco Jiménez y Juan Lazo y Fermín de la Sierra                 | José Vázquez Quintero y Joaquín López (navieros)          |
| 1899 | Sancho Hidalgo González                              | C Francisco García Moreno, C Eduardo Vázquez Casanova, N y C Francisco de Paula García Ortiz, Fernando Suárez García y Manuel Martín Vázquez | C Manuel Vázquez López, C Antonio Gómez Jaldón, Juan Mateo Jiménez, José M <sup>a</sup> López Moreno y Manuel Rebollo Orta             | Joaquín López (naviero)                                             |                                                           |
| 1900 | Luis Jiménez Jerez                                   |                                                                                                                                              | C Juan Mateo Jiménez Toronjo, C José M <sup>a</sup> López Moreno, C Manuel Rebollo Orta y Claudio Saavedra Navarro                     |                                                                     |                                                           |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1895-1900, libros 18-23. Elaboración propia.

Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1901 y 1905<sup>3</sup>

| Años | Diputación                                                                     | Ayuntamiento                                    | Junta de Agricultura, Industria y Comercio                                                                                                                                      | Cámara de Comercio, Industria y Navegación                                                                                                   | Otros                                                                   |
|------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1901 | Rafael López Hernández y Mariano Vázquez de Zafra                              | C Manuel Martín Vázquez y Manuel Vázquez Pérez  | C Claudio Saavedra Navarro, Enrique Cortes Cicero y Juan García Orta                                                                                                            | C Gómez Jaldón y Gregorio Jiménez                                                                                                            |                                                                         |
| 1902 |                                                                                |                                                 | C Juan García Orta, C Enrique Cortes Cicero, José García López y Guillermo Núñez Báez                                                                                           | C Francisco Jiménez y Antonio Oliveira Domínguez                                                                                             |                                                                         |
| 1903 | Rafael López Hernández, Guillermo García y García y C Mariano Vázquez de Zafra | C Manuel Martín Vázquez y Enrique Cortes Cicero | C José García López, C Guillermo Núñez Báez Manuel Pérez de Guzmán y Andrés de Mora y Claros                                                                                    | C Guillermo García y García y Mariano Vázquez de Zafra                                                                                       | José Tejero y González de Vizcaíno (Asociación de Mineros Exportadores) |
| 1904 | C Guillermo García y García, Antonio de Mora y Claros                          |                                                 |                                                                                                                                                                                 | C Joaquín López Tineo, Guillermo Duclós, C Fermín de la Sierra y Manuel Rodríguez Machado (armador)                                          |                                                                         |
| 1905 | Rafael López Hernández y Guillermo Núñez Báez                                  |                                                 | C Manuel Pérez de Guzmán, C Andrés de Mora y Claros, C Antonio García Ramos y Gálvez, Francisco Gálvez Gómez, C y N Claudio Saavedra, Juan Domínguez Ortiz y Diego García Riera | C Gregorio Jiménez, Antonio Pérez Arena, C Mariano Vázquez de Zafra, C Antonio Oliveira Domínguez, Manuel Mascarós y José M <sup>a</sup> Amo |                                                                         |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1901-1905, libros 24-28. Elaboración propia.

<sup>3</sup> En todas las Tablas relativas al período que estudiamos en este capítulo recogemos todos los vocales electivos y natos, a excepción de los que ocupaban puestos más permanente y eran de carácter más técnico y funcional: comandante de Marina, director facultativo de la Obras, abogado del Estado jefe, administrador de la Aduana, ingeniero de la División de Ferrocarriles y director de Sanidad Marítima, para no hacer las listas excesivamente complicadas y tediosas; además a estos vocales se refieren las fuentes, en la mayoría de las ocasiones, sólo con sus cargo sin citar sus nombres.

Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1906 y 1911

| Años | Diputación                                                                                        | Ayuntamiento                                                                                      | Junta de Agricultura, Industria y Comercio <sup>4</sup>                                                      | Cámara de Comercio, Industria y Navegación                                                                                                      | Otros                                                                                                      |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1906 | C Rafael López Hernández                                                                          | Manuel de Mora Romero, N y C Marcelino Núñez Báez y Manuel Narváez Hernández                      |                                                                                                              |                                                                                                                                                 | C José Tejero y González de Vizcaíno y Antonio Guijarro (Asociación de Mineros Exportadores)               |
| 1907 | C Guillermo Núñez Báez, Fernando Suárez García y Andrés Mora Batanero                             | Nicolás Vázquez Pérez                                                                             | C Juan Domínguez Ortiz<br>C Diego García Riera, Salvador Vázquez de Zafra y Enrique Díaz Llanos <sup>5</sup> | Manuel Mascarós, Antonio Pérez Arenas y Antonio de Mora y Claros                                                                                | Diego Iñiguez Garrido (Asociación de Mineros Exportadores) y Miguel Vázquez García (Cámara Agrícola)       |
| 1908 |                                                                                                   |                                                                                                   | N y C Enrique Díaz Llanos y Guillermo Duclós López                                                           | C Rodríguez Machado y José García López                                                                                                         |                                                                                                            |
| 1909 | C Fernando Suárez García, C Andrés Mora Batanero, Miguel Borrero Morón y Antonio de Mora y Claros | C Nicolás Vázquez Pérez, C Manuel Narváez Hernández, Fernando Rey Schuler y Luis Romero Domínguez | C Miguel Vázquez García, C Salvador Vázquez de Zafra, Antonio Checa Núñez                                    | C José M <sup>a</sup> Amo, Pedro Luis Casto y C Manuel Mascarós                                                                                 | C Miguel Vázquez García y Alfonso Le-Bourg Horment (Cámara Agrícola)                                       |
| 1910 |                                                                                                   |                                                                                                   |                                                                                                              | C Antonio de Mora y Claros C Antonio Pérez Arenas, Manuel Rodríguez Machado, Nicolás Vázquez Pérez y Enrique Gómez Serrano, C José García López | C Diego Iñiguez Garrido y José Tejero y González de Vizcaíno Vizcaíno (Asociación de Mineros Exportadores) |
| 1911 | José García León y Antonio de Mora y Claros                                                       |                                                                                                   | Francisco Rodríguez Moreno y Nicolás Vázquez de la Corte                                                     |                                                                                                                                                 | C Alfonso Le-Bourg Horment y Guillermo Duclós (Cámara Agrícola)                                            |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1906-1911, libros 28-34. Elaboración propia.

<sup>4</sup> En 1907 se disuelven los Consejos Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio y se sustituyen por los de Agricultura y Ganadería e Industria y Comercio (R.D. 20/12/1907).

<sup>5</sup> Cesa junto con el anterior al suprimirse el organismo y son reelegidos para representar al Consejo Provincial de Industria y Comercio.



## Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1912 y 1917

| Años | Diputación                                                                         | Ayuntamiento                                                                                                      | Junta de Agricultura, Industria y Comercio                                                                  | Cámara de Comercio, Industria y Navegación                                                                                                                                                   | Otros                                                                                                                                                           |
|------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1912 |                                                                                    | Diego García Riera y Ramón Pardo Muñiz                                                                            | C Francisco Rodríguez Moreno y Mariano García y García                                                      | C antigua corporación y nombramientos de Fernando Suárez, Joaquín López Gómez, Francisco Muñoz Pérez, Pedro Luis Casto y José Sánchez Mora                                                   |                                                                                                                                                                 |
| 1913 |                                                                                    | C Diego García Riera y Marcelo Vázquez Casanova                                                                   |                                                                                                             |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                 |
| 1914 |                                                                                    | C Marcelo Vázquez Casanova, C Ramón Pardo Muñiz, José Monís García y Juan Quintero Báez                           |                                                                                                             |                                                                                                                                                                                              | C José Tejeroy González de Vizcaíno y Manuel de Mora Romero (Asociación de Mineros Exportadores)                                                                |
| 1915 | Antonio de Mora y Claros, N y C Francisco Muñoz Pérez y Juan M. García de Carellán |                                                                                                                   | C Nicolás Vázquez de la Corte, C Mariano García y García, José Ruifernández de Toro y Tomás Domínguez Ortiz | C Francisco Muñoz Pérez y Rodrigo Orta Rebollo                                                                                                                                               | C Manuel de Mora Romero y Guillermo Duclós López (Asociación de Mineros Exportadores y cesa en la Cámara Agrícola) y José Pablo Vázquez Pérez (Cámara Agrícola) |
| 1916 |                                                                                    | C José Monís García, C Juan Quintero Báez N y C José Ruifernández Toro y José Muñoz Pérez y Daniel García Carrión |                                                                                                             | C Fernando Suárez, C José Sánchez Mora, C Pedro Luis Casto, C Joaquín López Gómez, Manuel Pérez de Guzmán, Juan Mascarós, Laureano Sousa, Salvador Vázquez de Zafra y C Rodrigo Orta Rebollo |                                                                                                                                                                 |
| 1917 | C Juan M. García de Carellán, Antonio de Mora y Claros y Antonio Alonso Jiménez    |                                                                                                                   | Daniel García Carrión, Fernando Suárez García y C Tomás Domínguez Ortiz                                     | N y C Rodrigo Orta Rebollo y Tomás Domínguez Ortiz                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                 |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1912-1917, libros 34-39. Elaboración propia.

*Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1918 y 1922*

| <i>Años</i> | <i>Diputación</i>                                              | <i>Ayuntamiento</i>                                                                                  | <i>Junta de Agricultura, Industria y Comercio</i>                                                                        | <i>Cámara de Comercio, Industria y Navegación</i>                                                                             | <i>Otros</i>                                                                                                                                                                                                |
|-------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1918        | C Antonio de Mora y Claros y Rodrigo Orta Rebollo              | C José Muñoz Pérez, José Ruifernández, C José de la Corte Gutiérrez y Fermín de la Sierra Echevarría |                                                                                                                          | C antigua corporación y nombramientos de Fernando Suárez García, Felipe Morales, Joaquín López Gómez y Manuel Pérez de Guzmán |                                                                                                                                                                                                             |
| 1919        | José Ruifernández de Toro y Francisco García Morales           |                                                                                                      |                                                                                                                          |                                                                                                                               | José Sánchez Mora y Estrada (Cámara Agrícola), Guillermo Duclós López (Asociación de Mineros Exportadores), Sánchez Mora (Compañía de Río Tinto) y Alberto Pérez Ventana e Infante (Ayuntamiento de Moguer) |
| 1920        |                                                                | José de la Corte Gutiérrez y Fermín de la Sierra Echevarría                                          | C Antonio de Mora y Claros, José Monís García y Juan Suárez Madera (todos Consejo Provincial de Agricultura y Ganadería) | C Manuel Pérez de Guzmán, C Fernando Suárez García, Anastasio Barrero de las Heras y Antonio de Mora y Claros                 |                                                                                                                                                                                                             |
| 1921        | Francisco Pérez de Guzmán y José M <sup>a</sup> Jiménez Molina |                                                                                                      |                                                                                                                          | Anastasio Barrera, Tomás Domínguez y Claudio Saavedra Navarro                                                                 |                                                                                                                                                                                                             |
| 1922        |                                                                | José de la Corte Gutiérrez y Francisco Manzano Díaz                                                  |                                                                                                                          | C Claudio Saavedra Navarro, C Antonio de Mora y Claros y Guillermo Duclós López                                               | C Guillermo Duclós López y Manuel de Mora Romero (Asociación de Mineros Exportadores), José Sánchez Mora y Emilio Cano Rincón (ambos Cámara Minera)                                                         |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1918-1922, libros 39-42. Elaboración propia.

## Vocales del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1923 y 1930

| Años | Diputación               | Ayuntamiento                                   | Junta de Agricultura,<br>Industria y Comercio | Cámara de Comercio,<br>Industria y Navegación                                                                                                                           | Otros                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------|--------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1923 |                          | Juan Gutiérrez Garrido                         |                                               | Pedro Luis Casto Ramírez<br>Tomás Domínguez Ortiz<br>y Anastasio Barrero de las<br>Heras                                                                                | Guillermo Duclós López (Cámara<br>Minera), Emilio Cano rincón<br>(Representante de la Asociación de<br>Agricultores, Mineros o Industriales),<br>Francisco Sánchez Perdigones<br>(Presidente del Pósito de Pescadores) y<br>Tomás Álvarez Ponce (obrero) |
| 1924 | Félix Andolz             |                                                | Antonio Oliveira Do-<br>mínguez               | Anastasio Barrero de las<br>Heras y José Sánchez<br>Mora                                                                                                                | José María Jiménez Molina (Cámara<br>Agrícola) y Manuel de Mora Romero<br>(Asociación de Mineros Exportadores)                                                                                                                                           |
| 1925 | Juan Mascarós Villalonga |                                                |                                               | <b>C</b> José Sánchez Mora y<br>Ramón Pardo Muñiz                                                                                                                       | <b>C</b> Manuel de Mora Romero y Manuel<br>Fernández Balbuena (Asociación de<br>Mineros Exportadores)                                                                                                                                                    |
| 1927 |                          |                                                | Antonio Oliveira Do-<br>mínguez               | <b>C</b> Anastasio Barrero de<br>las Heras, Ángel Romero<br>Valera, Antonio Zalvide<br>Candina, Tomás Domín-<br>guez Ortiz, Pedro Luis<br>Casto y Emilio Cano<br>Rincón | Guillermo Duclós López (Cámara<br>Minera), Manuel Fernández Balbuena<br>(Asociación de Mineros Exportadores)                                                                                                                                             |
| 1928 |                          | <b>N y C</b> Luis Losada y<br>Guillermo Duclós |                                               | Tomás Domínguez y <b>N y</b><br><b>C</b> Emilio Cano (consigna-<br>tarios) y Antonio Zalvide<br>y Ángel Romero (comer-<br>ciantes).                                     | Manuel Fernández Balbuena<br>(Asociación de Mineros Exporta-<br>dores), José Molino Zamudio<br>(Representante de los obreros del<br>puerto), Francisco Sánchez Perdigones<br>(Pósito de Pescadores) y Aurelio<br>Ferrán (Comisión de Montepío)           |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1923-1930, libro 43. Elaboración propia.

| <i>Presidentes, vicepresidentes, directores y secretarios de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1873 y 1899</i> |                           |                                                       |                                    |                                           |                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------|
| <i>Libro</i>                                                                                                              | <i>Sesión<sup>6</sup></i> | <i>Presidente</i>                                     | <i>Vicepresidente</i>              | <i>Director</i>                           | <i>Secretario</i>                        |
| 1                                                                                                                         | 8/12/1873                 | Francisco Jiménez<br>Manuel Vázquez López (honorario) | Francisco de Paula García          |                                           | Vicente Mantilla (interino) <sup>7</sup> |
|                                                                                                                           | 30/5/1875                 | Gobernador civil de la provincia <sup>8</sup>         |                                    |                                           |                                          |
|                                                                                                                           | 2/6/1875                  |                                                       | Manuel Vázquez López               |                                           |                                          |
|                                                                                                                           | 3/8/1875                  |                                                       |                                    |                                           | Carlos Duclós (interino)                 |
|                                                                                                                           | 14/11/1875                |                                                       |                                    |                                           | Francisco Hernández Quintero             |
|                                                                                                                           | 1/3/1876                  |                                                       |                                    | Carlos M <sup>a</sup> Cortes <sup>9</sup> |                                          |
|                                                                                                                           | 1885 <sup>10</sup>        |                                                       | Antonio de Mora y García           | Luis M <sup>a</sup> Molini <sup>11</sup>  |                                          |
| 9                                                                                                                         | 20/5/1886                 |                                                       | Manuel Vázquez López               |                                           |                                          |
| 18                                                                                                                        | 23/8/1895                 |                                                       | Guillermo Sundheim y Giese         |                                           |                                          |
|                                                                                                                           | 3/10/1895                 |                                                       |                                    | Joaquín Rodríguez Leal <sup>12</sup>      |                                          |
| 20                                                                                                                        | 11/1/1897                 |                                                       | Antonio García Ramos <sup>13</sup> |                                           |                                          |
|                                                                                                                           | 8/11/1897                 |                                                       | Manuel Vázquez López               |                                           |                                          |
| 22                                                                                                                        | 19/7/1899                 |                                                       | José M <sup>a</sup> López Moreno   |                                           |                                          |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1873-1899, libros 1-22. Elaboración propia.

<sup>6</sup> Sesiones en las que son elegidos o toman posesión de los cargos.

<sup>7</sup> Confirmado su cargo en la sesión 11-6-1875.

<sup>8</sup> Según el Reglamento de la Junta de Obras del Puerto de 3-7-1874 ésta estará presidida por el gobernador civil de la provincia y en su defecto por el vicepresidente (art. 4). En la mayoría de las sesiones a las que asistieron no se reflejan sus nombres, sólo el cargo. Para consultar los gobernadores civiles durante la etapa de nuestro estudio, véase PEÑA GUERRERO, María Antonia: *Clientelismo político...*, p. 553.

<sup>9</sup> En esta sesión toma posesión (Real Orden 11-2-1876).

<sup>10</sup> No existe el *Libro de Actas* relativo a ese año, ni tampoco a 1879.

<sup>11</sup> Cesa en el cargo el día 28-9-1895.

<sup>12</sup> Tomó posesión el día 28-9-1895 (Real Orden 2-9-1895). Fallecimiento según sesión 28-2-1902.

<sup>13</sup> Elegido en esta sesión por votación, anulándose posteriormente su nombramiento por carecer de las condiciones legales.

*Presidentes, vicepresidentes, directores y secretarios de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1900 y 1907*

| <i>Libro</i> | <i>Sesión</i> | <i>Presidente</i>                      | <i>Vicepresidente</i>                 | <i>Director</i>                               | <i>Secretario</i>                       |
|--------------|---------------|----------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 23           | 10/1/1900     |                                        |                                       |                                               | Emilio Sánchez Hernández <sup>14</sup>  |
|              | 28/6/1900     |                                        | Juan Mateo Jiménez Toronjo            |                                               |                                         |
|              | 16/8/1900     |                                        | Claudio Saavedra Navarro              |                                               |                                         |
| 24           | 5/2/1901      | Claudio Saavedra Navarro <sup>15</sup> | Rafael López Hernández                |                                               |                                         |
| 25           | 28/2/1902     |                                        |                                       | José Albelda y Albert<br>(accidental)         |                                         |
|              | 1/4/1902      |                                        |                                       | Francisco Montenegro y<br>Calle <sup>16</sup> |                                         |
|              | 6/6/1902      | José García López                      |                                       |                                               |                                         |
| 26           | 18/5/1903     | Manuel Pérez de Guzmán y Lasarte       | Andrés de Mora y Claros               |                                               |                                         |
| 27           | 25/5/1904     |                                        |                                       |                                               | Guillermo García y García <sup>17</sup> |
|              | 1/2/1905      | Antonio García Ramos                   | José Tejero y González de<br>Vizcaíno |                                               |                                         |
| 28           | 23/6/1905     | José Tejero y González de Vizcaíno     | José M <sup>a</sup> Amo               |                                               |                                         |
|              | 7/7/1905      |                                        | Guillermo Núñez Báez                  |                                               |                                         |
|              | 11/8/1905     | Guillermo Núñez Báez                   | José M <sup>a</sup> Amo               |                                               |                                         |
| 29           | 27/5/1907     | Salvador Vázquez de Zafra              | Enrique Díaz Llanos                   |                                               |                                         |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1900-1907, libros 23-29. Elaboración propia.

<sup>14</sup> Secretario accidental en multitud de ocasiones desde esta fecha hasta el 30-7-1912.

<sup>15</sup> Rige el Reglamento de 11-1-1901. El presidente había sido hasta el gobernador civil, pero por incompatibilidad de funciones este cargo será elegido, a partir de esta fecha, en las sesiones de la Junta entre los miembros que la componen.

<sup>16</sup> Toma posesión el día 26-3-1902 y es jubilado el 7-7-1930.

<sup>17</sup> La primera sesión a la que asiste y firma.



| <i>Presidentes, vicepresidentes, directores y secretarios de la Junta de Obras del Puerto de Huelva entre 1908 y 1930</i> |               |                             |                           |                                     |                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------------|-------------------|
| <i>Libro</i>                                                                                                              | <i>Sesión</i> | <i>Presidente</i>           | <i>Vicepresidente</i>     | <i>Director</i>                     | <i>Secretario</i> |
| 30                                                                                                                        | 28/9/1908     |                             | Guillermo Duclós López    |                                     |                   |
| 32                                                                                                                        | 25/12/1909    | José García López           |                           |                                     |                   |
|                                                                                                                           | 30/12/1909    |                             | Fernando Rey Schuler      |                                     |                   |
|                                                                                                                           | 26/8/1910     |                             | Guillermo Duclós López    |                                     |                   |
| 34                                                                                                                        | 22/3/1912     | José García León            |                           |                                     |                   |
| 37                                                                                                                        | 18/2/1915     | José Sánchez Mora y Estrada | Rodrigo Orta Rebollo      |                                     |                   |
|                                                                                                                           | 5/2/1916      | Daniel García Carrión       |                           |                                     |                   |
| 38                                                                                                                        | 5/2/1917      |                             | Tomás Domínguez Ortiz     |                                     |                   |
| 39                                                                                                                        | 28/11/1917    | Tomás Domínguez Ortiz       | Salvador Vázquez de Zafra |                                     |                   |
|                                                                                                                           | 7/10/1918     |                             | Fernando Suárez García    |                                     |                   |
| 41                                                                                                                        | 28/7/1920     |                             | Joaquín López Gómez       |                                     |                   |
| 43                                                                                                                        | 5/1/1923      |                             | Guillermo Duclós López    |                                     |                   |
|                                                                                                                           | 1/12/1923     |                             | Pedro Luis Casto Ramírez  |                                     |                   |
|                                                                                                                           | 10/7/1930     |                             |                           | José Albelda y Albert <sup>18</sup> |                   |

Fuente: A.P.H. *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 1908-1930, libros 30-43. Elaboración propia.

<sup>18</sup> Aunque ya se recoge su nombre en el *Acta* de esta fecha, su primer pleno como Ingeniero Director fue el 12-12-1930.

## Cabotaje de entrada 1905-1921

| 1905                       |            | 1907                 |            | 1909               |            |
|----------------------------|------------|----------------------|------------|--------------------|------------|
| <i>Mercancías</i>          | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i>  |
| Hierro labrado y laminado  | 32.077,182 | Hierro en lingotes   | 29.707,469 | Hierro en lingotes | 35.355,700 |
| Harinas                    | 6.856,159  | Carbón mineral       | 13.129,170 | Carbón mineral     | 5.873,310  |
| Cok                        | 2.000,000  | Harina               | 3.758,075  | Carriles           | 4.990,406  |
| Azúcar                     | 1.811,328  | Hierro               | 2.984,052  | Cemento            | 3.496,495  |
| Arroz                      | 1.743,449  | Azúcar               | 2.745,897  | Hierro             | 3.306,875  |
| Carriles de hierro y acero | 1.602,083  | Acero                | 2.439,712  | Azúcar             | 2.897,651  |
| Pescado seco               | 1.288,522  | Arroz                | 1.887,596  | Harina             | 2.196,719  |
| Carbón mineral             | 910,000    | Carriles             | 1.096,106  | Arroz              | 1.641,477  |
| Pescado fresco             | 875,096    | Cemento              | 1.026,640  | Explosivos         | 1.089,167  |
| Cemento                    | 863,001    | Explosivos           | 948,459    | Acero              | 947,326    |
| 1911                       |            | 1913                 |            | 1915               |            |
| <i>Mercancías</i>          | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i>  |
| Hierro en lingotes         | 26.754,508 | Hierro en lingotes   | 31.084,984 | Hierro en lingotes | 24.275,531 |
| Carbón mineral             | 12.209,460 | Carbón mineral       | 8.280,306  | Carbón mineral     | 16.254,416 |
| Cemento                    | 4.266,019  | Carriles             | 4.324,417  | Cemento            | 5.634,106  |
| Hierro                     | 2.881,905  | Cemento              | 3.209,300  | Harina             | 3.887,867  |
| Carriles                   | 2.762,291  | Hierro               | 2.946,362  | Hierro             | 2.937,491  |
| Arroz                      | 1.833,243  | Arroz                | 2.012,780  | Azúcar             | 2.36,673   |
| Azúcar                     | 1.650,080  | Azúcar               | 1.989,327  | Pipería            | 2.425,842  |
| Harina                     | 1.352,991  | Cebada               | 1.852,020  | Carriles           | 2.151,772  |
| Explosivos                 | 1.345,199  | Harina               | 1.229,194  | Arroz              | 1.999,784  |
| Carbón cok                 | 1.179,700  | Explosivos           | 1.061,016  | Carbón de cok      | 1.849,670  |
| 1917                       |            | 1919                 |            | 1921               |            |
| <i>Mercancías</i>          | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i>  |
| Hierro en lingotes         | 19.922,020 | Hierro en lingotes   | 13.594,160 | Carbón mineral     | 43.770,353 |
| Carbón mineral             | 11.035,080 | Carbón mineral       | 12.016,510 | Carbón de cok      | 4.808,682  |
| Hierro                     | 4.584,497  | Arroz                | 2.693,502  | Cemento            | 3.584,308  |
| Cemento                    | 9.423,526  | Pescado seco         | 2.606,738  | Pescado seco       | 3.181,263  |
| Carbón de cok              | 6.015,330  | Cemento              | 1.666,480  | Fosfato de cal     | 2.422,520  |
| Pescado seco               | 2.934,612  | Hierro               | 1.554,278  | Hierro en lingotes | 2.294,492  |
| Carriles                   | 2.569,748  | Conservas de pescado | 1.422,144  | Arroz              | 2.122,488  |
| Arroz                      | 2.383,636  | Acero                | 1.209,348  | Maíz               | 1.352,028  |
| Traviesas de madera        | 2.056,735  | Alubias              | 1.130,077  | Hierro             | 1.168,175  |
| Pipería                    | 1.326,455  | Pipería              | 832,895    | Madera de pino     | 1.075,814  |

Fuente: A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1921....* Elaboración propia.

Importación de Europa 1905-1921

| 1905                      |             | 1907                   |             | 1909                 |             |
|---------------------------|-------------|------------------------|-------------|----------------------|-------------|
| Mercancías                | Tm          | Mercancías             | Tm          | Mercancías           | Tm          |
| Carbón mineral            | 92.035,803  | Carbón mineral         | 102.766,137 | Carbón mineral       | 156.664,340 |
| Trigo                     | 21.562,868  | Abonos                 | 20.393,564  | Carbón de cok        | 26.670,550  |
| Cebada                    | 15.752,664  | Carbón cok             | 12.067,630  | Abonos               | 16.972,798  |
| Abono                     | 9.439,409   | Cemento                | 5.306,190   | Madera de pino       | 13.560,098  |
| Cok                       | 7.816,037   | Madera                 | 4.972,083   | Maquinaria           | 3.069,929   |
| Harina                    | 6.777,117   | Maquinaria             | 3.477,503   | Cemento              | 2.535,516   |
| Maquinaria                | 3.620,697   | Madera de pino         | 3.253,425   | Hierro               | 1.835,824   |
| Madera sin labrar         | 3.448,719   | Hierro                 | 1.978,014   | Acero                | 926,978     |
| Hierro labrado y laminado | 3.137,918   | Maíz                   | 1.598,532   | Bacalao              | 784,499     |
| Cemento                   | 3.057,375   | Acero                  | 1.313,247   | Maíz                 | 572,331     |
| 1911                      |             | 1913                   |             | 1915                 |             |
| Mercancías                | Tm          | Mercancías             | Tm          | Mercancías           | Tm          |
| Carbón mineral            | 184.672,856 | Carbón mineral         | 178.564,047 | Carbón mineral       | 150.659,756 |
| Abonos                    | 39.662,122  | Carbón de cok          | 21.661,830  | Carbón de cok        | 22.925,872  |
| Carbón cok                | 34.914,450  | Fosfato de cal         | 17.612,150  | Fosfato de cal       | 15.499,870  |
| Madera de pino            | 9.890,042   | Pipería                | 4.936,661   | Madera de pino       | 2.813,092   |
| Cemento                   | 2.753,929   | Madera de pino         | 4.727,376   | Hierro               | 1.343,641   |
| Hierro                    | 2.361,153   | Hierro                 | 3.894,752   | Acero                | 892,022     |
| Maíz                      | 1.513,157   | Abono                  | 3.757,349   | Cemento              | 813,926     |
| Acero                     | 1.376,490   | Acero                  | 3.751,436   | Pipería              | 734,945     |
| Maquinaria                | 1.303,402   | Madera                 | 3.228,131   | Bacalao              | 598,511     |
| Bacalao                   | 1.190,756   | Cemento                | 2.956,778   | Maquinaria           | 526,487     |
| 1917                      |             | 1919                   |             | 1921                 |             |
| Mercancías                | Tm          | Mercancías             | Tm          | Mercancías           | Tm          |
| Carbón mineral            | 191.825,077 | Carbón mineral         | 106.149,380 | Carbón mineral       | 71.848,747  |
| Carbón de cok             | 16.590,690  | Fosfato de cal         | 10.927,020  | Hierro en lingotes   | 13.016,740  |
| Fosfato de cal            | 8.633,620   | Brea                   | 2.800,670   | Fosfato de cal       | 9.060,300   |
| Hierro en lingotes        | 6.558,434   | Madera de pino         | 2.703,672   | Madera de pino       | 4.207,674   |
| Pipería                   | 1.301,775   | Hojalata               | 1.700,359   | Cebada               | 3.988,729   |
| Madera de pino            | 927,982     | Pipería                | 1.358,539   | Traviesas de madera  | 3.324,880   |
| Ladrillos refractarios    | 651,993     | Hierro                 | 1.337,132   | Recortes de hojalata | 2.582,276   |
| Hierro                    | 641,582     | Carbón de cok          | 462,380     | Hierro viejo         | 2.071,679   |
| Acero                     | 603,550     | Bacalao                | 314,451     | Cemento              | 1.656,122   |
| Maquinaria                | 592,949     | Ladrillos refractarios | 284,806     | Habas                | 1.558,204   |

Fuente: A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1921....* Elaboración propia.

## Importación de América 1905-1921

| 1905               |           | 1907                 |            | 1909               |            |
|--------------------|-----------|----------------------|------------|--------------------|------------|
| <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i> | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i>  |
| Madera de pino     | 2.826,926 | Madera de pino       | 3.833,507  | Aceite mineral     | 78,411     |
| Aceite de oliva    | 3,969     | Madera               | 1.737,044  | Café               | 435,874    |
| Maquinarias        | 2,555     | Maquinaria           | 339,650    | Canela             | 1,109      |
| Café               | 1,830     | Café                 | 296,527    | Herramientas       | 0,101      |
|                    |           | Aceite mineral       | 17,254     | Madera de pino     | 3.340,660  |
|                    |           | Muebles              | 0,115      | Maíz               | 1.602,853  |
|                    |           |                      |            | Maquinaria         | 1,313      |
|                    |           |                      |            | Material eléctrico | 0,074      |
| 1911               |           | 1913                 |            | 1915               |            |
| <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i> | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i>  |
| Madera de pino     | 4.985,374 | Maíz                 | 24.789,965 | Maíz               | 4.860,666  |
| Café               | 564,085   | Madera de pino       | 7.616,541  | Trigo              | 3.590,846  |
| Aceite mineral     | 46,841    | Café                 | 367,842    | Madera de pino     | 3.242,574  |
| Maquinaria         | 0,813     | Aceite mineral       | 52,157     | Café               | 518,282    |
| Ferretería         | 0,046     | Maquinaria           | 9,640      | Aceite lubricante  | 124,077    |
|                    |           | Coco seco            | 1,770      | Maquinaria         | 13,467     |
|                    |           | Canela               | 1,142      | Alambre            | 3,629      |
|                    |           | Material fotográfico | 0,039      | Madera labrada     | 1,509      |
|                    |           |                      |            | Impresos           | 1,231      |
|                    |           |                      |            | Acero              | 0,800      |
| 1917               |           | 1919                 |            | 1921               |            |
| <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i> | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>  | <i>Tm</i>  |
| Hierro en lingotes | 8.178,450 | Carbón mineral       | 6.668,120  | Trigo              | 13.304,494 |
| Carbón de cok      | 5.410,040 | Trigo                | 3.487,544  | Maíz               | 8.182,922  |
| Carbón mineral     | 3.909,280 | Maíz                 | 1.000,000  | Carbón mineral     | 1.906,340  |
| Madera de pino     | 486,350   | Madera de pino       | 721,366    | Madera de pino     | 405,622    |
| Café               | 460,385   | Café                 | 244,846    | Aceite lubricante  | 106,537    |
| Aceite lubricante  | 349,448   | Aceite mineral       | 48,124     | Café               | 56,173     |
| Maquinaria         | 305,455   | Maquinaria           | 23,829     | Maquinaria         | 54,085     |
| Hierro             | 67,493    | Mangueras de lona    | 3,590      | Aceite mineral     | 29,571     |
| Acero              | 35,159    | Herramientas         | 3,054      | Ferretería         | 8,187      |
| Aceite mineral     | 31,016    | Ferretería           | 2,680      | Acero              | 4,283      |

Fuente: A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1921....* Elaboración propia.

*Cabotaje de salida 1905-1921*

| 1905                  |             | 1907                 |            | 1909                 |            |
|-----------------------|-------------|----------------------|------------|----------------------|------------|
| <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>   | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  |
| Piritas de hierro     | 29.679,618  | Pirita de hierro     | 31.917,130 | Pirita de hierro     | 36.704,830 |
| Vino                  | 3.173,290   | Vino                 | 5.667,159  | Habas                | 3.435,117  |
| Harina                | 1.531,869   | Habas                | 4.007,727  | Vino                 | 1.979,015  |
| Chacina               | 1.304,545   | Trigo                | 1.725,521  | Avena                | 1.926,285  |
| Pescado seco          | 1.019,444   | Cebada               | 1.593,610  | Cebada               | 1.162,026  |
| Trigo                 | 893,360     | Corcho en planchas   | 1.176,169  | Corcho en planchas   | 1.103,937  |
| Madera sin labrar     | 748,509     | Abonos               | 1.156,395  | Manganeso            | 817,040    |
| Abono de todas clases | 629,010     | Chacina              | 832,837    | Chacina              | 811,540    |
| Cebada                | 604,732     | Garbanzos            | 755,092    | Trigo                | 768,600    |
| Productos químicos    | 602,767     | Corcho en serrín     | 748,174    | Abonos               | 747,130    |
| 1911                  |             | 1913                 |            | 1915                 |            |
| <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>   | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  |
| Pirita de hierro      | 39.306,630  | Pirita de hierro     | 61.526,630 | Pirita de hierro     | 60.088,263 |
| Habas                 | 5.601,826   | Habas                | 3.138,888  | Vino                 | 16.168,182 |
| Corcho en planchas    | 4.060,887   | Corcho en planchas   | 2.996,620  | Habas                | 3.880,030  |
| Garbanzos             | 1.862,921   | Maíz                 | 2.403,381  | Carbón mineral       | 3.004,340  |
| Vino                  | 1.590,932   | Vino                 | 1.737,650  | Garbanzos            | 1.820,040  |
| Avena                 | 1.556,230   | Carbón mineral       | 1.318,530  | Cobre en torales     | 1.727,762  |
| Carbón mineral        | 1.398,930   | Harina               | 1.112,140  | Castañas             | 1.066,039  |
| Maíz                  | 1.231,600   | Trigo                | 1.089,680  | Higos                | 849,217    |
| Chacina               | 1.045,352   | Salvado              | 965,704    | Salvado              | 717,817    |
| Harina                | 1.043,597   | Cobre en cáscara     | 820,543    | Cobre en cáscara     | 712,658    |
| 1917                  |             | 1919                 |            | 1921                 |            |
| <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>   | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  |
| Pirita de hierro      | 287.312,299 | Pirita de hierro     | 36.177,990 | Pirita de hierro     | 72.353,042 |
| Vino                  | 25.212,964  | Carbón mineral       | 13.318,752 | Carbón mineral       | 10.491,030 |
| Carbón mineral        | 23.248,300  | Vino                 | 8.462,432  | Plomo en galápagos   | 4.525,320  |
| Manganeso             | 9.046,927   | Manganeso            | 2.951,140  | Pescado seco         | 3.864,836  |
| Higos                 | 3.483,784   | Cobre en torales     | 2.136,495  | Vino                 | 3.156,410  |
| Cobre en torales      | 2.668,165   | Salvado              | 2.021,423  | Corcho en planchas   | 2.080,237  |
| Harina                | 1.781,626   | Pescado seco         | 1.191,806  | Cobre en torales     | 1.663,431  |
| Garbanzos             | 1.394,649   | Hojalata             | 1.147,814  | Conservas de pescado | 865,165    |
| Madera de pino        | 1.220,506   | Conservas de pescado | 1.111,868  | Trigo                | 634,474    |
| Salvado               | 1.004,520   | Hierro               | 957,532    | Madera de pino       | 601,539    |

Fuente: A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1921....* Elaboración propia.



## Exportación a Europa 1905-1921

| 1905                           |               | 1907                  |               | 1909                  |               |
|--------------------------------|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|---------------|
| <i>Mercancías</i>              | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     |
| Piritas ferrocobrizas          | 824.379,862   | Pirita de hierro      | 960.437,471   | Pirita de hierro      | 998.901,900   |
| Piritas de hierro              | 547.780,500   | Pirita ferrocobrizas  | 850.501,093   | Pirita ferrocobrizas  | 701.585,541   |
| Manganeso                      | 32.482,700    | Manganeso             | 63.473,683    | Cobre en cáscara      | 16.397,026    |
| Cobre en cáscara               | 20.617,927    | Mineral de hierro     | 49.401,740    | Cobre en torales      | 7.698,658     |
| Cobre en torales               | 3.726,799     | Cobre en cáscara      | 18.236,243    | Manganeso             | 5.484,170     |
| Vino                           | 3.495,453     | Cobre en torales      | 7.996,511     | Mineral de hierro     | 4.537,020     |
| Sulfato de cobre               | 3.027,683     | Vino                  | 1.925,989     | Castañas              | 1.223,150     |
| Corcho en serrín               | 2.869,389     | Avena                 | 1.567,842     | Vino                  | 1.137,091     |
| Corcho (tapones y cortadillos) | 683,838       | Corcho en serrín      | 1.302,260     | Corcho en serrín      | 930,884       |
| Lías de vino                   | 536,301       | Cebada                | 1.243,600     | Cebada                | 846,562       |
| 1911                           |               | 1913                  |               | 1915                  |               |
| <i>Mercancías</i>              | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     |
| Pirita de hierro               | 1.283.518,490 | Pirita de hierro      | 1.475.541,560 | Pirita de hierro      | 1.021.302,430 |
| Pirita ferrocobrizas           | 780.645,769   | Pirita ferrocobrizas  | 633.164,360   | Pirita ferrocobrizas  | 264.271,874   |
| Mineral de hierro              | 30.527,870    | Mineral de hierro     | 78.228,600    | Cobre en torales      | 11.547,886    |
| Manganeso                      | 23.864,170    | Vino                  | 34.004,650    | Cobre en cáscara      | 9.639,459     |
| Vino                           | 13.438,074    | Manganeso             | 23.550,487    | Vino                  | 4.448,732     |
| Cobre en cáscara               | 12.642,105    | Cobre en cáscara      | 4.812,036     | Mineral de hierro     | 4.382,150     |
| Cobre en torales               | 6.004,505     | Corcho (desperdicios) | 4.099,658     | Manganeso             | 4.192,311     |
| Corcho en serrín               | 1.976,836     | Corcho en serrín      | 947,733       | Superfosfato de cal   | 2.530,000     |
| Castañas                       | 1.487,302     | Lías de vino          | 564,234       | Castañas              | 1.520,270     |
| Avena                          | 1.102,680     | Corcho en tapones     | 376,924       | Corcho (desperdicios) | 1.301,216     |
| 1917                           |               | 1919                  |               | 1921                  |               |
| <i>Mercancías</i>              | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     |
| Pirita de hierro               | 727.454,220   | Pirita de hierro      | 362.182,830   | Pirita de hierro      | 980.919,890   |
| Pirita ferrocobrizas           | 182.056,280   | Pirita ferrocobrizas  | 76.552,710    | Pirita ferrocobrizas  | 101.443,330   |
| Vino                           | 20.630,255    | Vino                  | 15.645,842    | Manganeso             | 21.870,440    |
| Cobre en torales               | 18.798,169    | Manganeso             | 10.567,510    | Cobre en torales      | 18.43,792     |
| Manganeso                      | 9.975,156     | Cobre en cáscara      | 10.566,404    | Cobre en cáscara      | 15.45,335     |
| Carbón mineral                 | 8.941,640     | Carbón mineral        | 10.077,758    | Vino                  | 14.17,915     |
| Corcho (desperdicios)          | 4.300,939     | Cobre en torales      | 4.569,384     | Mineral de hierro     | 7.58,470      |
| Plomo labrado                  | 1.353,459     | Higos                 | 2.945,491     | Carbón mineral        | 4.21,206      |
| Higos                          | 920,624       | Corcho (desperdicios) | 2.470,232     | Corcho (desperdicios) | 2.51,135      |
| Cebollas                       | 662,772       | Castañas              | 1.426,135     | Plomo en galápagos    | 2.33,470      |

Fuente: A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1921....* Elaboración propia.

Exportación a América 1905-1921

| 1905                    |             | 1907                  |             | 1909                  |             |
|-------------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| Mercancías              | Tm          | Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          |
| Piritas de hierro       | 236.011,973 | Piritas de hierro     | 337.756,810 | Pirita de hierro      | 370.300,540 |
| Piritas ferrocobrizas   | 150.576,580 | Piritas ferrocobrizas | 185.071,640 | Pirita ferrocobrizas  | 245.432,100 |
| Cobre en torales        | 302,341     | Cobre en torales      | 1.473,869   | Cobre en torales      | 10.007,838  |
| Cobre en cáscara        | 203,486     | Castañas              | 172,240     | Cobre en cáscara      | 96,163      |
| Corcho en planchas      | 192,761     | Cobre en cáscara      | 50,000      | Vino                  | 19,732      |
| Corcho en serrín        | 78,305      | Vino                  | 34,300      | Corcho en planchas    | 12,978      |
| Castañas verdes y secas | 3,750       | Corcho en planchas    | 27,215      | Pieles                | 1,050       |
| Vino                    | 0,155       | Higos                 | 23,000      | Corcho en tapones     | 6,009       |
|                         |             | Pieles                | 2,770       | Higos                 | 5,750       |
| 1911                    |             | 1913                  |             | 1915                  |             |
| Mercancías              | Tm          | Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          |
| Pirita de hierro        | 584.811,711 | Pirita de hierro      | 475.945,850 | Pirita de hierro      | 600.666,020 |
| Pirita ferrocobrizas    | 303.024,590 | Pirita ferrocobrizas  | 273.679,150 | Pirita ferrocobrizas  | 233.523,630 |
| Cobre en torales        | 13.015,778  | Cobre en torales      | 17.523,272  | Cobre en torales      | 3.642,967   |
| Corcho en serrín        | 675,825     | Corcho (desperdicios) | 1.117,873   | Castañas              | 234,750     |
| Castañas                | 149,100     | Vino                  | 5,198       | Higos                 | 25,000      |
| Vino                    | 20,301      |                       |             | Ajos                  | 23,799      |
| Hielo                   | 2,800       |                       |             | Cebollas              | 4,345       |
|                         |             |                       |             | Patatas               | 2,000       |
| 1917                    |             | 1919                  |             | 1921                  |             |
| Mercancías              | Tm          | Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          |
| Pirita de hierro        | 580.556,130 | Pirita de hierro      | 169.694,300 | Pirita ferrocobrizas  | 147.896,660 |
| Pirita ferrocobrizas    | 185.600,480 | Pirita ferrocobrizas  | 136.745,150 | Pirita de hierro      | 55.673,490  |
| Carbón mineral          | 41.084,567  | Carbón mineral        | 15.634,689  | Cobre en torales      | 2.670,098   |
| Castañas                | 268,630     | Higos                 | 741,555     | Carbón mineral        | 1.776,590   |
| Corcho en planchas      | 232,250     | Castañas              | 562,590     | Corcho (desperdicios) | 996,820     |
| Corcho (desperdicios)   | 114,530     | Corcho (desperdicios) | 288,870     | Castañas              | 806,720     |
| Corcho labrado          | 17,285      | Corcho en planchas    | 57,996      | Corcho en planchas    | 386,850     |
| Higos                   | 13,800      | Conservas de pescado  | 42,668      | Productos químicos    | 45,870      |
| Corcho en tapones       | 5,087       | Nueces                | 17,355      | Aceitunas             | 22,687      |
| Aceite de oliva         | 2,811       | Vino                  | 6,651       | Higos                 | 20,590      |

Fuente: A.P.H. Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1905-1921.... Elaboración propia.

## Cabotaje de entrada 1923-1930

| 1923                 |            | 1924                |            | 1925                   |            | 1926                |            |
|----------------------|------------|---------------------|------------|------------------------|------------|---------------------|------------|
| <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>   | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>      | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>   | <i>Tm</i>  |
| Carbón mineral       | 28.882,930 | Hierros en lingotes | 12.553,310 | Carbón mineral         | 17.101,213 | Carbón mineral      | 24.228,690 |
| Cemento              | 4.558,944  | Carbón mineral      | 11.294,280 | Cemento                | 8.881,075  | Hierro en lingotes  | 10.223,160 |
| Superfosfato de cal  | 2.426,850  | Cemento             | 6.946,099  | Hierro en lingotes     | 6.283,360  | Cemento             | 8.880,130  |
| Arroz                | 1.789,265  | Superfosfato de cal | 3.328,620  | Hierro viejo           | 3.527,634  | Traviesas de madera | 2.543,900  |
| Hierro en barras     | 876,653    | Arroz               | 2.478,602  | Superfosfato de cal    | 3.372,806  | Arroz               | 1.820,334  |
| Pescado seco         | 873,583    | Hierro viejo        | 1.812,126  | Hierro-barras y chapas | 1.972,528  | Explosivos          | 1.433,143  |
| Tabaco               | 785,228    | Pescado seco        | 1.543,901  | Arroz                  | 1.841,480  | Buques a remolque   | 1.323,000  |
| Explosivos           | 649,832    | Hierro en barras    | 1.543,590  | Traviesas de madera    | 1.516,798  | Superfosfato de cal | 1.270,010  |
| Carriles             | 622,504    | Acero en barras     | 1.516,446  | Pescado seco           | 1.428,922  | Hierro en barras    | 1.179,380  |
| Conservas de pescado | 621,133    | Explosivos          | 980,920    | Explosivos             | 1.036,184  | Hierro viejo        | 810,045    |
| 1927                 |            | 1928                |            | 1929                   |            | 1930                |            |
| <i>Mercancías</i>    | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>   | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>      | <i>Tm</i>  | <i>Mercancías</i>   | <i>Tm</i>  |
| Carbón mineral       | 24.679,100 | Carbón mineral      | 15.479,710 | Carbón mineral         | 19.005,030 | Cemento             | 22.341,634 |
| Cemento              | 12.513,101 | Cemento             | 14.714,209 | Cemento                | 18.212,986 | Carbón mineral      | 21.458,951 |
| Hierro en lingotes   | 9.137,100  | Hierro en lingotes  | 11.065,511 | Hierro en lingotes     | 8.589,350  | Hierro en lingotes  | 6.421,660  |
| Hierro viejo         | 2.563,913  | Hierro viejo        | 1.991,000  | Hierro en barras       | 2.681,458  | Carriles            | 4.261,846  |
| Hierro en barras     | 2.324,040  | Hierro en barras    | 1.781,791  | Explosivos             | 2.251,366  | Hierro en barras    | 3.675,127  |
| Arroz                | 1.799,723  | Arroz               | 1.686,212  | Hierro viejo           | 1.993,359  | Piedras en bruto    | 3.324,143  |
| Explosivos           | 1.772,931  | Explosivos          | 1.508,370  | Arroz                  | 1.638,519  | Hierro viejo        | 2.053,061  |
| Carbón cok           | 1.600,060  | Superfosfato de cal | 1.500,00   | Carriles               | 1.594,765  | Arroz               | 2.008,139  |
| Traviesas de madera  | 1.318,510  | Maíz                | 1.073,020  | Buques a remolque      | 1.459,000  | Buques a remolque   | 1.730,000  |
| Acero en barras      | 1.312,667  | Traviesas de madera | 1.055,006  | Azúcar                 | 1.063,647  | Aceite lubricante   | 1.649,553  |

Fuente: A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930....* Elaboración propia.

Importación de Europa 1923-1930

| 1923                   |             | 1924                |             | 1925                     |             | 1926                |             |
|------------------------|-------------|---------------------|-------------|--------------------------|-------------|---------------------|-------------|
| Mercancías             | Tm          | Mercancías          | Tm          | Mercancías               | Tm          | Mercancías          | Tm          |
| Carbón mineral         | 125.246,303 | Carbón mineral      | 122.731,592 | Carbón mineral           | 148.213,781 | Carbón mineral      | 109.219,682 |
| Hierro viejo           | 16.849,778  | Fosfato de cal      | 22.468,990  | Hierro viejo             | 19.656,113  | Hierro viejo        | 11.653,221  |
| Fosfato de cal         | 9.956,500   | Hierro viejo        | 20.333,194  | Fosfato de cal           | 16.653,750  | Fosfato de cal      | 10.327,470  |
| Acero en retal         | 6.849,780   | Carbón de cok       | 14.133,249  | Carbón de cok            | 14.704,447  | Carbón de cok       | 10.106,940  |
| Carbón de cok          | 4.126,560   | Madera de pino      | 2.123,998   | Madera de pino           | 3.191,805   | Madera de pino      | 5.244,218   |
| Pipería                | 2.472,281   | Pipería             | 1.946,841   | Acero en barras y chapas | 1.761,831   | Traviesas de madera | 1019,172    |
| Madera                 | 2.297,488   | Hojalata            | 1.286,710   | Hojalata                 | 1.175,700   | Habas               | 953,901     |
| Madera de pino         | 2.081,226   | Gasolina            | 824,274     | Buques remolcados        | 818,253     | Acero en barras     | 856,631     |
| Gasolina               | 1.755,774   | Maquinaria          | 759,811     | Maquinaria               | 754,338     | Maíz                | 818,701     |
| Acero en barras        | 1.328,853   | Acero manufacturado | 649,285     | Traviesas de madera      | 683,936     | Bacalao             | 733,939     |
| 1927                   |             | 1928                |             | 1929                     |             | 1930                |             |
| Mercancías             | Tm          | Mercancías          | Tm          | Mercancías               | Tm          | Mercancías          | Tm          |
| Carbón mineral         | 135.047,654 | Carbón mineral      | 119.840,615 | Carbón mineral           | 127.958,320 | Carbón mineral      | 131.939,568 |
| Hierro viejo           | 18.390,330  | Carbón de cok       | 17.453,164  | Fosfato de cal           | 197.557,40  | Carbón de cok       | 21.069,404  |
| Carbón de cok          | 16.770,960  | Hierro viejo        | 14.840,660  | Carbón de cok            | 18.125,354  | Hierro viejo        | 16.120,595  |
| Fosfato de cal         | 16.016,410  | Fosfato de cal      | 10.296,770  | Hierro viejo             | 14.269,420  | Fosfato de cal      | 17.831,500  |
| Madera de pino         | 4.080,005   | Madera de pino      | 4.216,866   | Pipería                  | 3.313,686   | Traviesas de madera | 6.448,138   |
| Pipería                | 3.359,671   | Superfosfato de cal | 3.395,200   | Madera de pino           | 3.130,510   | Madera de pino      | 4.707,765   |
| Acero en barras        | 1.119,336   | Pipería             | 2.912,500   | Maíz                     | 3092,650    | Acero en barras     | 3.059,744   |
| Traviesas de madera    | 1.040,016   | Acero en barras     | 1.605,028   | Acero en barras          | 2.982,314   | Maquinaria          | 2.127,510   |
| Maquinaria             | 1019,041    | Maquinaria          | 1.374,787   | Carbón de antracita      | 1.804,100   | Hierro en chapas    | 1.464,187   |
| Ladrillos refractarios | 930,122     | Trigo               | 1.316,100   | Acero en chapas          | 1.555,676   | Acero en chapas     | 1.307,526   |

Fuente: A.P.H. Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930.... Elaboración propia.

## Importación de América 1923-1930

| 1923              |           | 1924                 |           | 1925                 |            | 1926                   |           |
|-------------------|-----------|----------------------|-----------|----------------------|------------|------------------------|-----------|
| Mercancías        | Tm        | Mercancías           | Tm        | Mercancías           | Tm         | Mercancías             | Tm        |
| Madera de pino    | 2.360,100 | Maíz                 | 2.934,955 | Maíz                 | 10.830,315 | Maíz                   | 3.104,152 |
| Fosfato de cal    | 2.212,570 | Madera de pino       | 1.050,856 | Hierro viejo         | 2.883,490  | Madera de pino         | 1.575,396 |
| Maíz              | 1.378,929 | Café                 | 316,255   | Madera de pino       | 2.680,675  | Café                   | 142,386   |
| Duelas            | 267,121   | Maquinaria           | 215,648   | Aceite lubricante    | 126,660    | Aceite lubricante      | 92,282    |
| Café              | 149,709   | Aceite lubricante    | 84,873    | Duelas               | 49,898     | Maquinaria             | 72,781    |
| Aceite mineral    | 127,355   | Aceite mineral       | 71,203    | Maquinaria           | 33,962     | Aceite mineral         | 17,667    |
| Madera            | 79,582    | Chacina              | 33,496    | Algodón-desperdicios | 15,503     | Productos biológicos   | 11,199    |
| Maquinaria        | 17,119    | Cordelería y redes   | 13,605    | Ferretería           | 11,503     | Ferretería             | 7,136     |
| Herramientas      | 4,717     | Herramientas         | 4,122     | Aceite mineral       | 10,238     | Drogas                 | 5,825     |
| Alambre           | 4,255     | Ferretería           | 1,677     | Chacina              | 9,312      | Hierro manufacturado   | 4,190     |
| 1927              |           | 1928                 |           | 1929                 |            | 1930                   |           |
| Mercancías        | Tm        | Mercancías           | Tm        | Mercancías           | Tm         | Mercancías             | Tm        |
| Maíz              | 8.959,723 | Maíz                 | 5.152,016 | Trigo                | 17.868,587 | Fosfato de cal         | 3.314,640 |
| Carbón mineral    | 3.248,300 | Fosfato de cal       | 3.167,250 | Fosfato de cal       | 3.054,000  | Madera de pino         | 2.396,658 |
| Madera de pino    | 2.723,834 | Trigo                | 2.390,423 | Madera de pino       | 2.037,040  | Asfalto                | 304,475   |
| Aceite mineral    | 297,252   | Madera de pino       | 894,553   | Asfalto              | 317,044    | Madera de construcción | 255,964   |
| Café              | 164,000   | Nitrato de sosa      | 196,672   | Maquinaria           | 127,010    | Maquinaria             | 221,667   |
| Salitre           | 99,560    | Madera en rollos     | 179,049   | Café                 | 114,104    | Café                   | 189,282   |
| Nitrato de sosa   | 98,190    | Café                 | 118,948   | Salitre              | 101,680    | Productos biológicos   | 30,947    |
| Maquinaria        | 87,286    | Maquinaria           | 110,722   | Aceite lubricante    | 41,495     | Ferretería             | 27,059    |
| Aceite lubricante | 54,567    | Productos biológicos | 28,212    | Productos biológicos | 39,315     | Garbanzos              | 20,196    |
| Cables de acero   | 48,251    | Aceite mineral       | 22,124    | Aceite mineral       | 29,162     | Material eléctrico     | 16,453    |

Fuente: A.P.H. Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930.... Elaboración propia.



Cabotaje de salida 1923-1930

| 1923                 |             | 1924                    |             | 1925                 |             | 1926               |             |
|----------------------|-------------|-------------------------|-------------|----------------------|-------------|--------------------|-------------|
| Mercancías           | Tm          | Mercancías              | Tm          | Mercancías           | Tm          | Mercancías         | Tm          |
| Pirita de hierro     | 123.080,610 | Pirita de hierro        | 144.091,104 | Pirita de hierro     | 147.470,230 | Pirita de hierro   | 166.249,623 |
| Carbón mineral       | 9.445,550   | Cebada                  | 8.480,185   | Pescado seco         | 5.192,554   | Manganeso          | 9.220,063   |
| Pescado seco         | 7.755,594   | Vino                    | 5.794,793   | Vino                 | 4.169,608   | Corcho en planchas | 5.250,310   |
| Vino                 | 4.101,253   | Pescado seco            | 5.037,383   | Carbón mineral       | 3.879,605   | Vino               | 4.621,900   |
| Habas                | 2.156,320   | Carbón mineral          | 4.274,440   | Corcho en planchas   | 3.158,760   | Pescado seco       | 4.092,828   |
| Cebada               | 2.111,356   | Manganeso               | 2.458,586   | Manganeso            | 3.071,637   | Carbón mineral     | 3.973,368   |
| Conservas de pescado | 1.888,564   | Cobre en torales        | 1.607,324   | Buques remolcados    | 1.316,000   | Higos              | 1.499,242   |
| Higos                | 1.403,015   | Salvado                 | 1.493,420   | Conservas de pescado | 1.313,563   | Madera de pino     | 1.413,287   |
| Cobre en torales     | 1.376,580   | Corcho en planchas      | 1.178,185   | Cobre en torales     | 1.184,660   | Cebada             | 1.397,130   |
| Avena                | 1.163,340   | Conservas de<br>pescado | 1.171,897   | Higos                | 1.070,933   | Cobre en torales   | 1.215,685   |
| 1927                 |             | 1928                    |             | 1929                 |             | 1930               |             |
| Mercancías           | Tm          | Mercancías              | Tm          | Mercancías           | Tm          | Mercancías         | Tm          |
| Pirita de hierro     | 182.752,666 | Pirita de hierro        | 212.808,187 | Pirita de hierro     | 206.419,420 | Pirita de hierro   | 221.870,688 |
| Carbón mineral       | 5.713,955   | Pescado seco            | 5.778,028   | Pescado seco         | 4.309,557   | Manganeso          | 5.404,150   |
| Pescado seco         | 5.320,001   | Manganeso               | 5.017,910   | Corcho en planchas   | 4.232,472   | Pescado seco       | 5.237,859   |
| Vino                 | 4.646,924   | Corcho planchas         | 4.687,262   | Vino                 | 3.313,739   | Carbón mineral     | 5.000,400   |
| Manganeso            | 4.317,250   | Vino                    | 3.503,209   | Salvado              | 1.746,617   | Vino               | 4.059,189   |
| Corcho planchas      | 3.478,219   | Higos                   | 2.201,060   | Madera de pino       | 1.648,189   | Corcho en planchas | 3.331,305   |
| Cobre en torales     | 2.191,474   | Cobre en torales        | 2.113,308   | Higos                | 1.595,102   | Madera de pino     | 2.135,974   |
| Higos                | 1.756,965   | Carbón mineral          | 1.466,150   | Carbón mineral       | 1.102,341   | Higos              | 2.067,635   |
| Conservas pescado    | 1.386,442   | Conservas pescado       | 1.070,214   | Conservas pescado    | 1.083,087   | Cobre en torales   | 1.783,374   |
| Madera de pino       | 1.103,447   | Madera de pino          | 842,752     | Cobre en torales     | 1.014,338   | Envases            | 1.248,696   |

Fuente: A.P.H. Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930.... Elaboración propia.

## Exportación a Europa 1923-1930

| 1923                  |               | 1924                  |               | 1925                  |               | 1926                  |               |
|-----------------------|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|---------------|
| <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     |
| Pirita de hierro      | 1.033.238,495 | Pirita de hierro      | 1.324.321,480 | Pirita de hierro      | 1.161.259,297 | Pirita de hierro      | 1.116.432,150 |
| Pirita ferrocobrizada | 275.346,030   | Pirita ferrocobrizada | 445.409,809   | Pirita ferrocobrizada | 505.380,820   | Pirita ferrocobrizada | 431.774,590   |
| Manganeso             | 26.577,250    | Manganeso             | 31.115,666    | Manganeso             | 37.723,846    | Manganeso             | 40.504,542    |
| Cobre en cáscara      | 24.260,905    | Vino                  | 27.413,729    | Cobre en cáscara      | 13.552,835    | Mineral de cobre      | 32.420,640    |
| Vino                  | 23.970,366    | Cobre en cáscara      | 18.952,249    | Vino                  | 9.575,378     | Cobre en cáscara      | 12.218,469    |
| Mineral de hierro     | 8.132,490     | Cebada                | 2.222,400     | Cobre en torales      | 4.850,566     | Vino                  | 7.772,212     |
| Lías de vino          | 1.353,552     | Castañas              | 1.316,847     | Castañas              | 1.818,900     | Higos                 | 1.845,086     |
| Corcho en serrín      | 1.167,807     | Lías de vino          | 1.241,631     | Lías de vino          | 1.126,360     | Cobre en torales      | 1.823,804     |
| Castañas              | 1.016,906     | Higos                 | 1.163,426     | Higos                 | 1.013,700     | Castañas              | 1.488,026     |
| Plomo en galápagos    | 927,698       | Maquinaria            | 654,670       | Corcho en serrín      | 1.000,770     | Lías de vino          | 1.110,067     |
| 1927                  |               | 1928                  |               | 1929                  |               | 1930                  |               |
| <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     | <i>Mercancías</i>     | <i>Tm</i>     |
| Pirita de hierro      | 1.177.610,397 | Pirita de hierro      | 1.304.904,710 | Pirita de hierro      | 1.451.442,620 | Pirita de hierro      | 1.503.739,450 |
| Pirita ferrocobrizada | 599.946,720   | Pirita ferrocobrizada | 577.549,310   | Pirita ferrocobrizada | 581.181,580   | Pirita ferrocobrizada | 485.679,530   |
| Mineral de hierro     | 87.295,410    | Mineral de hierro     | 302.352,740   | Mineral de hierro     | 358.866,230   | Mineral de hierro     | 297.259,316   |
| Manganeso             | 39.448,600    | Vino                  | 18.668,784    | Vino                  | 20.772,593    | Manganeso             | 19.141,916    |
| Vino                  | 18.286,281    | Cobre en cáscara      | 13.020,651    | Cobre en cáscara      | 13.487,629    | Cobre en cáscara      | 14.383,699    |
| Cobre en torales      | 12.890,731    | Mineral de cobre      | 10.962,440    | Carruajes automóviles | 12.496,260    | Vino                  | 8.363,380     |
| Cobre en cáscara      | 8.736,027     | Cobre en torales      | 8.041,217     | Mineral de cobre      | 11.630,640    | Blenda                | 7.696,470     |
| Lías de vino          | 1.422,498     | Manganeso             | 5.961,700     | Manganeso             | 9.513,370     | Cobre en torales      | 6.582,857     |
| Higos                 | 1.267,923     | Castañas              | 2.227,150     | Cobre en torales      | 6.765,306     | Mineral de cobre      | 3.511,370     |
| Buques a remolque     | 1.031,000     | Corcho-desperdicios   | 1.818,318     | Corcho-desperdicios   | 2.389,952     | Mineral de plomo      | 2.192,090     |

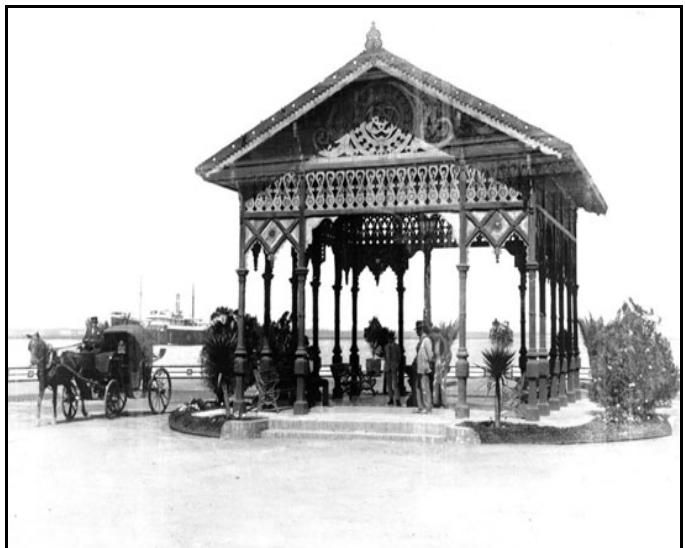
Fuente: A.P.H. *Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930....* Elaboración propia.

Exportación a América 1923-1930

| 1923                  |             | 1924                  |             | 1925                  |             | 1926                  |             |
|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          |
| Pirita ferrocobrizada | 299.312,650 | Pirita ferrocobrizada | 250.675,250 | Pirita ferrocobrizada | 325.793,650 | Pirita ferrocobrizada | 339.315,670 |
| Pirita de hierro      | 43.543,420  | Pirita de hierro      | 16.543,060  | Pirita de hierro      | 24.620,000  | Pirita de hierro      | 19.287,920  |
| Cobre en torales      | 5.740,955   | Cobre en torales      | 8.659,349   | Cobre en torales      | 8.310,721   | Cobre en torales      | 12.726,446  |
| Castañas              | 500,538     | Castañas              | 891,536     | Castañas              | 1.095,013   | Corcho en planchas    | 1.928,970   |
| Corcho-desperdicios   | 400,200     | Corcho-desperdicios   | 502,920     | Corcho en planchas    | 622,650     | Castañas              | 1.037,355   |
| Corcho en serrín      | 180,000     | Corcho en planchas    | 165,740     | Corcho-desperdicios   | 181,500     | Corcho en serrín      | 374,250     |
| Almendras             | 12,856      | Algodón-desperdicios  | 21,488      | Algodón-desperdicios  | 149,007     | Corcho-desperdicios   | 305,890     |
| Pieles sin curtir     | 10,927      | Pieles sin curtir     | 9,735       | Almendras             | 64,000      | Algodón-desperdicios  | 54,196      |
| Corcho en planchas    | 5,043       | Maquinaria            | 6,324       | Nueces                | 22,670      | Almendras             | 13,850      |
| Higos                 | 3,450       | Higos                 | 6,121       | Cobre en cáscara      | 5,330       | Pescado seco          | 4,800       |
| 1927                  |             | 1928                  |             | 1929                  |             | 1930                  |             |
| Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          | Mercancías            | Tm          |
| Pirita ferrocobrizada | 285.750,300 | Pirita ferrocobrizada | 296.310,290 | Pirita ferrocobrizada | 309.900,480 | Pirita ferrocobrizada | 272.649,760 |
| Pirita de hierro      | 18.435,300  | Pirita de hierro      | 134.040,540 | Pirita de hierro      | 137.993,410 | Pirita de hierro      | 144.522,970 |
| Corcho en planchas    | 2.312,610   | Castañas              | 1.530,332   | Cobre en torales      | 2.039,899   | Castañas              | 734,402     |
| Castañas              | 593,500     | Corcho en planchas    | 971,919     | Castañas              | 1.153,550   | Corcho-desperdicios   | 511,740     |
| Corcho-desperdicios   | 280,070     | Corcho-desperdicios   | 242,250     | Corcho-desperdicios   | 524,910     | Corcho en planchas    | 307,290     |
| Nueces                | 77,500      | Algodón-desperdicios  | 132,896     | Algodón-desperdicios  | 153,625     | Vino                  | 123,557     |
| Algodón-desperdicios  | 44,455      | Higos                 | 100,000     | Vino                  | 77,912      | Algodón-desperdicios  | 119,263     |
| Almendras             | 15,675      | Aceitunas             | 37,500      | Higos                 | 15,000      | Cañamo-desperdicios   | 51,856      |
| Piñas y piñones       | 6,025       | Pieles sin curtir     | 35,353      | Pieles sin curtir     | 13,733      | Cobre en cáscara      | 42,562      |
| Pieles sin curtir     | 1,283       | Almendras             | 17,700      | Fruta seca            | 13,500      | Pieles sin curtir     | 39,455      |

Fuente: A.P.H. Memoria del servicio administrativo y estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, 1923-1930.... Elaboración propia.





**FUENTES**





## ARCHIVO DEL PUERTO DE HUELVA (A.P.H.)

- *Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva::*
  - 1873-1876 (libro 1), 1877 (libro 2), 1878 (libro 3), 1880 (libro 4), 1881 (libro 5), 1882 (libro 6), 1883 (libro 7), 1884 (libro 8), 1886 (libro 9), 1887 (libro 10), 1888 (libro 11), 1889 (libro 12), 1890 (libro 13), 1891 (libro 14), 1892 (libro 15), 1893 (libro 16), 1894 (libro 17), 1895 (libro 18), 1896 (libro 19), 1897 (libro 20), 1898 (libro 21), 1899 (libro 22), 1900 (libro 23), 1901 (libro 24), 1902 (libro 25), 1903 (libros 26-27 y 51), 1904 (libros 27 y 51), 1905 (libros 27-28 y 51-52), 1906 (libros 28-29 y 52-53), 1907 (libros 29-30 y 53), 1908 (libros 30-31 y 53-54), 1909 (libros 31-32 y 54-55), 1910 (libros 32-33 y 55-56), 1911 (libros 33-34 y 56-57), 1912 (libros 34-35 y 57), 1913 (libros 35-36 y 58), 1914 (libros 36-37 y 58-59), 1915 (libros 37 y 59-60), 1916 (libros 37-38 y 60), 1917 (libros 38-39 y 60-61), 1918 (libros 39 y 61-62), 1919 (libros 39-40 y 62-63), 1920 (libros 40-41 y 63-64), 1921 (libros 41 y 64-65), 1922 (libros 41-42 y 65-66), 1923 (libros 43 y 67-68), 1924 (libros 43 y 68-69), 1925 (libros 43 y 69-70), 1926 (libros 43 y 70-71), 1927 (libros 43 y 71-72), 1928 (libros 43 y 72-73), 1929 (libros 43 y 73-74), 1930 (libros 43 y 74-75), 1931 (libros 43 y 75-77), 1932 (libros 43 y 77-78), y 1933 (libros 43 y 78-79).
- *Estudio “Red actual de energía eléctrica”. Manuel Montenegro Murciano, 1918-1926, leg. 2262.*
- *Expedientes de Adquisición de bienes y servicios.*
  - “Grúa flotante de 80 toneladas de potencia”, 1927-1930, leg. 2093.
  - “Barco remolcador-transbordador bomba para el servicio de las obras y del tráfico de este puerto”: memoria del proyecto, 24-8-1926, leg. 2092.
  - “Barco remolcador-transbordador bomba para el servicio de las obras y del tráfico de este puerto”: reglamento y tarifas del servicio de transbordo entre los muelles de La Rábida y Punta del Sebo y de otros especiales por el remolcador-transbordador Francisco Montenegro, 15-5-1929, leg. 2092.

- ❑ *Expedientes de Autorizaciones de terrenos*, 1905-1930, legs. 1433 y ss.
- ❑ *Expedientes de Concesiones en la zona de servicio*:
  - “*Balneario de playa artificial en la margen izquierda del río Odiel*”. Sociedad Económica Onubense de Amigos del País, 1916-1941, leg. 1418.
  - “*Barriada*”. Sociedad La Unión de Obreros del Puerto de Huelva, 1925-1931, leg. 1418.
  - “*Campo de tiro y chalet en la avenida Francisco Montenegro*”. Real sociedad de Tiro de Pichón, 1900-2005, leg. 1409.
  - “*Construcción de edificio para depósito de cemento*”. Florentino Azqueta Azqueta, 1923-1941, leg. 1336.
  - “*Construcción de un cuartel para carabineros*”. Ministerio de Hacienda, 1927-1949, leg. 3099.
  - “*Construcción de un edificio destinado a Correos y Telégrafos*”. Ministerio de la Gobernación, 1923-1970, leg. 1399.
  - “*Construcción de un edificio destinado a escuelas, academias y campo de recreo*”. Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, 1928-1983, leg. 1328.
  - “*Construcción de un edificio destinado a Pescadería Municipal en la zona sur*”. Ayuntamiento de Huelva, 1892-1963, leg. 1331.
  - “*Construcción de un hotel municipal*”. Ayuntamiento de Huelva, 1927-1945, leg. 1332.
  - “*Construcción de un muelle embarcadero de minerales*”. Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A., 1870-1959, leg. 1348-1349.
  - “*Construcción de vías y ferrocarril de Sevilla a Huelva*”. Lamiable y Watrin, Carlos, 1870-1879, leg. 3040.
  - “*Demolición del muelle número uno del departamento de Corrales.*”. Compañía Española de Minas de Tharsis, S.L, 1915-1993, leg. 1354.
  - “*Depósito flotante de carbones en el río Odiel*”. Compañía General de Carbones, S.A., 1921-1928, leg. 1355.
  - “*Depósito flotante de carbón en el río Odiel*”. Sociedad JM. y M. Rodríguez y Cía., 1905-1934, leg. 1418.
  - “*Depósito flotante de carbones en el río Odiel*”. Domínguez Hermanos, 1912-1928, leg. 1364.
  - “*Depósito flotante para carbones en el río Odiel*”. Aldamiz, Corte y Zalvide Hermanos, S.L., 1903-1951, leg. 1325.
  - “*Depósitos de petróleo en la zona sur*”. Industrias Babel y Nervión, S.A., 1920-1926, leg. 1390.
  - “*Depósitos metálicos para almacenamiento de aceites minerales en Torre Arenillas*”. Compañía Petrolífera Texaco, 1926-1927, leg. 1358.
  - “*Establecimiento de un barrio de salud en Punta Umbría*”. Compañía Española de Minas de Riotinto, S.A., 1894-1949, leg. 1350.
  - “*Fábrica de salazones y conservas*”. Arcadio Aragón Pina, 1920-1941, leg. 1326.
  - “*Fábrica de salazones y conservas de pescado en la zona sur*”. Juan Martín Cabet, 1920-1935, leg. 1398.
  - “*Instalación de baños gratuitos en el Odiel*”. Ayuntamiento de Huelva, 1923, leg. 1332.
  - “*Instalación de un horno de alfarería*”. Antonio Catalán Serván, 1923, leg. 3031.
  - “*Instalación de una fábrica de ácido sulfúrico y superfosfatos de cal en la zona sur de industrias*”.

- C.A.D.A.M. (Compañía Anónima de Abonos Minerales), 1928-1974, leg. 1347.
- “Kiosco-bar en los Jardines del muelle”. Miguel Rodríguez Sánchez, 1937-1969, leg. 1415.
  - “Marismas en el término municipal de Huelva en el sitio denominado Polvorín y Rincón para cultivo”. Manuel Beardo Cuenca, 1915-1940, leg. 3030.
  - “Marismas en la margen izquierda del río Odiel para Real de la feria de ganado”. Ayuntamiento de Huelva, 1903-1905, leg. 3029.
  - “Marismas para cultivo y ganadería”. José de la Corte y Gutiérrez, 1903-1934, leg. 3034.
  - “Muelle de Viajeros en Punta Umbría para uso de la Compañía”. Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A., 1927-1941, leg. 1350.
  - “Parcela para construcción de un almacén de lubricantes y otros efectos”. José Casanovas Aguilera, 1924-1925, leg. 1344.
  - “Saneamiento de marismas para cultivo en la región norte del estuario del Odiel”. Manuel Jiménez Jerez y Miguel Borrero Morón, 1908-1947, leg. 3031.
  - “Saneamiento de terrenos de marismas entre la margen izquierda y derecha del río Tinto para uso industrial”. Compañía Española de Minas de Riotinto, 1890-1939, leg. 1350.
  - “Terreno para instalar dos monumentos a la memoria de Manuel Vázquez López y Guillermo Sundheim”. Ayuntamiento de Huelva, 1921-1925, leg. 1332.
  - “Terrenos para instalación de una cámara frigorífica y fábrica de hielo en la zona sur”. Serafín Romeu Fages, 1924-1927, leg. 11415.
  - *Varios*, 1873-1930.
  - *Varios*, 1920-1941, legs. 1326 y 1398.
- *Expedientes de Concurso-oposición*, 1875-1930, legs. 1622-1623.
- *Expediente de las armas y objetos de bronce extraídos de la ría de Huelva: oficio del director del Puerto al presidente informándolo de la recepción de las armas y objetos de bronce en el Museo Arqueológico Nacional*, 21-2-1924.
- *Expedientes de Obras*:
- “Alcantarillado y distribución de agua potable de la zona de los muelles”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director Francisco Montenegro y Calle, 5-2-1929, leg. 469.
  - “Ampliación de la Canal del Padre Santo de la Barra”. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1928-1939, leg. 111.
  - “Avenidas de ingreso al puerto”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director, Francisco Montenegro y Calle, 15-2-1930, leg. 72.
  - “Camino en Palos de la carretera al embarcadero”: *oficio del presidente de la Junta de Obras del Puerto de Huelva al director de la misma*, 28-2-1929, leg. 71
  - “Corta en el torno del Olivillo del río Odiel”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director, Carlos M<sup>a</sup> Cortés, 1878, leg. 110.
  - “Desguace del muelle de inflamables”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director Juan Ignacio Gálvez-Cañero y González.Luna, 2-9-1950, leg. 226.
  - “Dique de contención de arenas en el Puerto de Huelva”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director Juan Gonzalo y Vara, 16-7-1973, leg. 312.
  - “Edificio para oficinas de la Junta de Obras y Servicios del Puerto”. Ingeniero director Fernando Rodríguez Pérez, 1961-1969, leg.159.

- “Faro de 2º orden en la desembocadura de la barra del Puerto de Huelva”. Ingeniero Eduardo López Navarro, 1884, leg. 151.
  - “Instalaciones pesquera en la zona norte del muelle de Levante”, 1963-1974, legs. 164-167.
  - “Mejora de la Ría y Puerto de Huelva”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director Carlos Mª Cortés, 28-11-1878.
  - “Monumento a Vázquez López”: *memoria del proyecto*. Ingeniero Jefe de sección, Joaquín Barba Quintero, 8-12-1987, leg. 109.
  - “Muelle de fábrica”: *datos relativos a la construcción del muelle de fábrica en el Puerto de Huelva*, 30-4-1930, leg. 210.
  - “Muelle de fábrica”: *escrito de Francisco Montenegro a Juan M. de Zafra, profesor de la Escuela de Camino Canales y Puertos (minuta)*, 5-11-1910, leg. 208.
  - “Muelle de fábrica”: *escrito de Francisco Montenegro al Ingeniero Jefe de Obras del Puerto de Róterdam (minuta)*, 25-9-1908 y *del Puerto de Trieste (minuta)*, 2-1-1909. leg. 208.
  - “Muelle de fábrica”: *escrito de los ingenieros directores de la Juntas de Obras de los Puertos de Santander*, 16-2-1927; *Cádiz*, 17-2-1927; *Barcelona*, 18-2-1927; *Algeciras*, 18-2-1927; *La Coruña*, 18-2-1927; *Valencia*, 19-2-1927; *Bilbao*, 21-2-1927; *Ceuta*, 21-2-1927; *Castellón*, 26-2-1927; *Cartagena*, 5-3-1927; *Alicante*, 24-3-1927, etc. *a Montenegro*, contestando al cuestionario, leg. 210.
  - “Muelle de fábrica”: *escrito de The Tharsis Sulphur and Copper Company Limited, Glasgow, a José Albelda*, 31-12-14, leg. 208.
  - “Muelle de fábrica”: *escrito del Senador secretario del senador, Manuel Vázquez de Zafra, a Montenegro*, 25-1-1915, leg. 209.
  - “Muelle de fábrica”: *exposición dirigida al Excelentísimo Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, reclamando subvención del Estado para la prosecución de las obras de mejora del Puerto*, 26-10-1901, leg. 208.
  - “Muelle de fábrica”: *informe de la Comisión provincial sobre la construcción del muelle de fábrica (copia)*, 10-7-1913, leg. 208.
  - “Muelle de fábrica”: *informe de la Dirección facultativa sobre la liquidación del Muelle de fábrica*, 2-5-1933, leg. 210.
  - “Muelle de fábrica”: *nota de lo hecho en el muelle de fábrica hasta el 31 de diciembre de 1929*. Dirección facultativa del Puerto de Huelva, leg. 210.
  - “Muelle de fábrica”: *proyecto reformado*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 30-3-1925, leg. 212.
  - “Muelle de fábrica”: *segundo proyecto reformado*. Ingeniero autor José Albelda y Albert, 22-10-1929, leg. 214.
  - “Muelle de fábrica”: *segundo proyecto reformado*. Ingeniero autor José Albelda y Albert, 4-10-1930, leg. 214.
  - “Pabellón de aislamiento de enfermos infecciosos en la estación sanitaria de Huelva”: *memoria del proyecto*, ingeniero autor del proyecto Carlos G. Espresati, 10-2-1926, leg. 152.
  - “Puerto e instalaciones pesqueras”: *proyecto reformado*, 30-6-1932, leg. 217.
- *Expedientes Personales*, 1876-1930, legs. 1594 y ss.
  - *Expedientes de Beneficiarios del Montepío*, 1899-1930, legs. varios.
  - *Libro registro de entrada de documentos*, 1875-1911, leg. 1470.
  - *Libro registro de salida de documento*, 1875-1931, legs. 1482-1483.



- ❑ *Memoria del Montepío de Empleados y Obreros de la Junta de Obras del Puerto de Huelva.* Imprenta Mojarro, Huelva, 1929
- ❑ *Memorias*
  - 1897-1898 (leg. 2251), 1904-1913 (leg. 2251), 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911 (leg. 5461), 1912, 1913 (leg. 6676), 1914, 1915, 1916 (leg. 2251), 1917, 1918, 1919, 1920, 1921 (leg. 6676), 1922, 1923, 1924 (leg. 2252), 1925, 1926 (leg. 5463), 1927 (leg. 5460), 1928 (leg. 5463), 1929 y 1930 (leg. 5460).
- ❑ *Reglamento provisional de Policía y Conservación de las Obras y Efectos del Puerto de Huelva.* Imp. y Pap. Rafael Mojarro, Huelva, 1933.
- ❑ Fondo fotográfico
- ❑ Hemeroteca
  - *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1898.* Madrid, 1898.
  - *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1901.* Madrid, 1901.
  - *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1922.* Madrid, 1922.
  - *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1926.* Madrid, 1901.
  - *Boletín Jurídico-Administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia. Apéndice 1928.* Madrid, 1928.
  - *El Intercambio*, 1913.
  - *El Liberal*, 1914.
  - *El Mundo*, 2006.
  - *El Reformista*, 1914
  - *Fígaro*, 1913.
  - *Gaceta de Madrid*, 1876-1936.
  - *Heraldo de Huelva*, 1913.
  - *Huelva. Grandes fiestas*, agosto y septiembre 1916.
  - *Huelva Información*, 2006.
  - *La Correspondencia de España*, 1914.
  - *La Cultura*, 1912.
  - *La Justicia*, 1913.
  - *La Lealtad*, 1914
  - *La Lucha*, 1915
  - *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, núm. 42. Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 1914.
  - *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, núm. 50. Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 1915.
  - *Las Noticias*, 1927
  - *Revista Mercantil*, 1914.

- *Vox Populi*, 1926.

\* \* \*

- LOBO RUANO, Jaime: “Los dragados del Puerto de Huelva”. *Huelva Información*, 30-8-1995.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Complemento de la labor Colombina Onubense”. *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, núm. 50. Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 1915.

## **ARCHIVO DE LA CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE HUELVA (A.C.C.I.N.H.)**

### □ *Memorias*

- 1888, 1890, 1892, 1894, 1895, 1896-1897, 1898, 1900, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911 y 1912 (leg. 31); 1913, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920-1921, 1921-1922, 1922-1923, 1923-1924, 1924-1925, 1926, 1927, 1928 y 1929 (leg. 32) y 1930 (leg. 33).

### □ Fondo fotográfico.

## **ARCHIVO MUNICIPAL DE HUELVA (A.M.H.)**

(<http://www.ayuntamientohuelva.es/archivo/>)

- *Actas Capitulares*, 1872-1930, legs. 33-60.
- *Actas de la Comisión Permanente*, 1924-1930, legs. 61-65.
- *Sanidad e Higiene. Proyecto de Saneamiento Básico de Huelva*, 1894, leg. 500.
- *Obras municipales*:
  - *Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad*, legs. 630 y 916.
  - *Carreteras, caminos y ferrocarriles*, leg. 765
  - *Expedientes de Obras en la Pescadería*, leg. 656.
  - *Construcción y reformas de paseos, parques y jardines*, leg. 653.
- *Expediente del vuelo “Plus Ultra”*:
  - *Moción presentada por el Alcalde de Huelva, Juan Quintero Báez, y aprobada por la Comisión Municipal Permanente en sesión de 1 de febrero de 1926*, leg. 76.
  - *Escrito de Francisco Montenegro al Alcalde de Huelva, 19-2-1926*, leg. 76.
  - *Escritos y correspondencia*, 1926, leg. 76.
- *Expediente de construcción de carabelas: escritos del alcalde a la Comisión municipal permanente, 11-11-1926; del presidente del Puerto de Huelva al alcalde, 29-11-1926 y de la Presidencia del Consejo de Ministros al alcalde, 31-12-1926. Festejos y protocolo, 1905-1948*, leg. 75.

- ❑ *Expediente sobre la Exposición Iberoamericana de Sevilla, 1929-1930, leg. 75.*
- ❑ *Expedientes sobre festejos varios, 1905-1925. Festejos y protocolo, 1905-1948, leg. 75.*

### Fondo Díaz Hierro

- ❑ Archivo:
  - Carpetas 28, 31, 79, 146-148, 213, 253, 522, 528, 540, 553, 1015, 1028, 1041, 1046, 1053, 1072, 1147, 1238, 1293 y 3123
  - *Exposición Onubo-Extremeña: Colección de cartas y artículos alusivos al certamen onubo-extremeño y bases generales para su celebración.* Cámara Agrícola Oficial de la provincia de Huelva, Huelva, 1910.
- ❑ Fondo fotográfico
- ❑ Hemeroteca:
  - *ABC*, 1929
  - *Boletín Oficial de la Provincia de Huelva*, 1874-1930.
  - *Diario de Huelva*, 1908-1931.
  - *Huelva y sus fiestas. Revista anual ilustrada.* Editorial Artística sevillana, Sevilla, 1918.
  - *Huelva y sus fiestas 1921.* Talleres Tipográficos de Rafael Mojarro, Huelva.
  - *Huelva y sus fiestas. Revista Oficial Ilustrada*, 1929. Editorial Artística Sevillana, 1929.
  - *La Provincia*, 1880-1933
  - *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana.* Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 1912-1933.
  - *Odiel*, 1950, 1955, 1960, 1966-1967 y 1976.

\* \* \*

- DÍAZ HIERRO, Diego: “Una excursión de verano”. A.M.H. Fondo Díaz Hierro. Archivo, cpt. 1028.
- DÍAZ HIERRO, Diego: “En efecto, desde 1929 <Avenida o Paseo de Francisco Montenegro>”. *Odiel*, 9-7-1967.
- DÍAZ HIERRO, Diego: “Huelva y sus monumentos conmemorativos”. *Odiel*, 9-2-1966.
- DÍAZ HIERRO, Diego: “Las llamadas fiestas colombinas”. *Odiel*, 1960.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Tomás: “Huelva y su puerto”. *Huelva y sus fiestas. Revista anual ilustrada.* Editorial Artística Sevillana, Sevilla, 1918.
- FERNÁNDEZ DE LOS REYES: “El pabellón de Huelva en la Exposición de Sevilla” *Diario de Huelva*, 26-6-1931.
- FLERY: “Huelva bajo la dictadura del general Primo de Rivera”. *Diario de Huelva*, 9-2-1930.
- FLERY: “Las fiestas colombinas en tiempos contemporáneos”. *Odiel*, 14-7-1976.
- HERRERO AYLLÓN, Alejandro: “La historia de la ciudad”. *Odiel*, 27-4 al 17-5-1950.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, Ricardo, LAGARES PÉREZ, Miguel y

MALDONADO GALLO, Juan (eds.): “Huelva y sus fiestas 1921”. Talleres Tipográficos de Rafael Mojarro, Huelva.

- PÉREZ Y PÉREZ, Manuel: *Pro Huelva-Extremadura: Folleto de los artículos publicados por Don Manuel Pérez y Pérez sobre su campaña en “Diario de Huelva” pro Huelva-Extremadura*. Imprenta Antonio Plata, Huelva, 1932.

### **ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA (A.D.P.H.)**

([http://www.diphuelva.es/contenido\\_basico.asp?idContenido=253](http://www.diphuelva.es/contenido_basico.asp?idContenido=253))

- ❑ *Actas de las sesiones plenarias*, 1873-1930, libros 22-44.
- ❑ *Actas de la Comisión Provincial*, 1873-1930, libros 110-173.

### **ARCHIVO DE LA FUNDACIÓN RIO TINTO (A.F.R.T.)**

- ❑ *Cost Statements*. Rio Tinto C° Ld., libros 560-824.
- ❑ *Circular* núm. 1022 de 15 de marzo de 1922 de Dirección, leg. 107.
- ❑ “The Huelva Pier of The Rio Tinto Railway” by Thomas Gibson. *Minutes of Proceedings*, núm. 1559, vol. LIII. Assoc. Inst. C.E., 1877-1878, leg. 1860.
- ❑ Fondo fotográfico

### **Fondo Peña del Hierro**

- ❑ *Nota sobre el Puerto de Huelva*. José Albelda y Albert, 22-8-1908, leg. 113.

### **ARCHIVO DE THARSIS. Fondo Compañía minera**

- ❑ *Libros de Cargamentos*, 1887-1901, libro 2183-2184.
- ❑ *Libros “Weights of mineral and precipitate Cargoes”*, 1887-1899, libro 2187-2189.
- ❑ *Libros “Shipments of washed ore from washing in situ heaps”*, 1895-1908, libro 2190.

### **ARCHIVO MUNICIPAL DE MOGUER (A.M.M.)**

- ❑ *Expedientes que contienen antecedentes sobre el ferrocarril de San Juan del Puerto a La Rábida y proyecto de canalización del río Tinto (1892-1929)*, leg. 574.

### **ARCHIVO MUNICIPAL DE PALOS DE LA FRONTERA (A.M.P.)**

- ❑ *Actas Capitulares*, 1923-1930, leg. 1.

### **ARCHIVO MUNICIPAL DE PUNTA UMBRÍA (A.M.P.U.)**

- ❑ *Expedientes de Concesiones de terrenos de Distrito Forestal*, 1902-1974, legs. 660-692.

## ARCHIVO MUNICIPAL DE ALJARAQUE (A.M.A.)

- Fondo fotográfico.

## ARCHIVO DEL PUERTO DE ALMERÍA (A.P.A.)

- *Memorias:*
  - *Memorias sobre el estado y progreso de las obras 1887-1888/1900.* Junta de Obras del Puerto de Almería, Almería.
  - *Memorias sobre el estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Almería durante el año económico de 1893 a 1894.* Junta de Obras del Puerto de Almería, Almería, 1894.
  - *Memoria de las obras y servicios de esta dirección facultativa, correspondiente a los años de 1915, 1916, 1917 y 1918.* Junta de Obras del Puerto de Almería, Almería, 1920.

## ARCHIVO DEL PUERTO DE BARCELONA (A.P.B.)

- *Expedientes de Obras:*
  - *“Mejora y ensanche del Puerto de Barcelona”:* memoria descriptiva del proyecto. Ingeniero autor José Rafo (aprobado por Real Orden de 24 de mayo de 1860).
- *Memorias:*
  - *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras del Puerto de Barcelona durante el año económico de 1871 a 1872.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1872.
  - *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1901.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1911.
  - *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante los años 1907 a 1910.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1911.
  - *Memorias, 1922-1923.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1924.
  - *Memorias, 1924-1926.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1926.
  - *Memorias, 1926-1929.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1930.
  - *Memorias, 1930-1935.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1935.
  - *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y de los servicios y asuntos importantes del Puerto, durante los años 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934.* Junta de Obras del Puerto de Barcelona, Barcelona, 1935.

- Fondo fotográfico.

## ARCHIVO DEL PUERTO DE BILBAO (A.P.BI.)

- *Expedientes de Obras:*
  - *“Ferrocarril de Portugalete al Puerto Exterior”:* memoria del proyecto. Ingeniero director Camiña, 17-8-1920, proyecto núm. 66-original.
  - *“Muelle de atraque y de su zona de acceso en el Puerto Exterior de Bilbao”:* memoria del



*proyecto*. Ingeniero director Evaristo Churruca, 15-5-1905, proyecto núm. 23-borrador.

- “*Muelle longitudinal de atraque en Zorroza*”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director Valentín Gorbeña, 15-3-1915, proyecto núm. 45-borrador.
- “*Puerto en el Abra de Bilbao*”: *memoria del proyecto*. Ingeniero director Evaristo Churruca, 1887, proyecto núm. 11.

□ *Memorias:*

- *Memoria que manifiesta el progreso y adelanto de las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de gastos e ingresos, julio 1879-junio 1880*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1880.
- *Memoria sobre el progreso y adelanto que han tenido las obras de mejora del ría de Bilbao y cuenta de gastos e ingresos, julio 1880-junio 1881*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1881.
- *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos durante el año de 1921*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1922.
- *Memorias, 1923*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1924.
- *Memorias, 1924*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1925.
- *Memorias 1925*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1926.
- *Memorias 1926*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1927.
- *Memorias, 1927*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1928.
- *Memorias, 1928*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1929.
- *Memoria que manifiesta el estado de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de los gastos efectuados durante el año de 1929*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1930.
- *Memorias, 1930*. Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 1931.

□ Fondo fotográfico.

## ARCHIVO DEL PUERTO DE BAHÍA DE CÁDIZ (A.P.B.C.)

□ *Memorias:*

- *Memoria del Puerto de Cádiz, 1902-1952*. Junta de Obras del Puerto de Cádiz, Cádiz, 1953.
- *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Cádiz desde el 1 de mayo al 31 de diciembre de 1905*. Junta de Obras del Puerto de Cádiz, Cádiz, 1906.
- *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Cádiz desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 1906*. Junta de Obras del Puerto de Cádiz, Cádiz, 1907.
- *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Cádiz correspondientes a los ejercicios de 1916 a 1922-23*. Junta de Obras del Puerto de Cádiz, Cádiz, 1926.
- *Memoria relativa a los ingresos y gastos durante el período de 1 de julio de 1925 a 31 de diciembre de 1928, y datos estadísticos del tráfico general del Puerto*. Junta de Obras del Puerto de Cádiz, Cádiz, 1929.
- *Memoria relativa a los ingresos y gastos durante el período de 1 de julio de 1929 a 31 de diciembre de 1931, y datos estadísticos del tráfico general del Puerto*. Junta de Obras del

Puerto de Cádiz, Cádiz, 1932.

### **ARCHIVO DEL PUERTO DE LA CORUÑA (A.P.C.)**

- ❑ *Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de La Coruña.* Junta de Obras del Puerto de La Coruña, La Coruña, 1909.

### **ARCHIVO DEL PUERTO DE GIJÓN (A.P.G.)**

- ❑ *Memorias:*
  - *Memoria referente a obras, tráfico y recaudación Puertos de Gijón y Musel.* Junta de Obras del Puerto de Gijón, Gijón, 1916.
  - *Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras del Puerto de Gijón-Musel y relación de ingresos y gastos 1921-22.* Junta de Obras del Puerto de Gijón, Gijón, 1922.
  - *Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del Puerto de Gijón-Musel y de su tráfico, ingresos y gastos. Período de 1922-23 a 1941.* Junta de Obras del Puerto de Gijón, Gijón, 1942.

### **ARCHIVO DEL PUERTO DE SANTANDER (A.P.S.)**

- ❑ *Expedientes de Obras:*
  - *“Modificación del dique seco de la Torre y de la Parrilla de carena de San Martín”: memoria del proyecto.* Ingeniero director Arturo Clemente y Guerra, 1921, leg. 2940/1.
  - *“Puerto pesquero en la dársena de Maliaño”: memoria del anteproyecto.* Ingeniero director Gabriel Huidobro de la Cuesta, 1928, leg. 2870/1.
- ❑ *Memorias:*
  - *Memoria del progreso y adelanto de las obras en dicho año económico (1873-1874).* Junta de Obras del Puerto de Santander, Santander, 1874.
  - *Memoria acerca del progreso de las obras del Puerto de Santander (1890-1891).* Junta de Obras del Puerto de Santander, Santander, 1891.
  - *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1903-1904 y 1905.* Junta de Obras del Puerto de Santander, Santander, 1906.
  - *Memoria referente a las Obras del Puerto de Santander y Cuenta de Ingresos y Gastos durante los años 1917, 1918, 1919 y 1920.* Junta de Obras del Puerto de Santander, Santander, 1921.
  - *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1925-1931, ambos inclusive.* Junta de las Obras del Puerto de Santander, Santander, 1932.
  - *Memoria de las obras ejecutadas por la Junta en los años 1937-1941, ambos inclusive, del Puerto de Santander.* Junta de Obras del Puerto de Santander, Santander, 1945.

- ❑ Fondo fotográfico.

### **ARCHIVO DEL PUERTO DE SEVILLA (A.P.SE.)**

- ❑ *Expediente de Obras:*

- *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima.* Ingeniero autor Canuto Corroza, 1869.
- *Plan de obras para solucionar los inconvenientes de que adolece el Puerto de Sevilla aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1927: expropiaciones y memoria del Plan de 1927, 1927/1932, carpeta núm. 498.*
- *Proyecto para la ejecución del Plan de Obras aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1927, carpeta núm. 499.*

□ *Memorias:*

- *Memorias anuales sobre el estado y progreso de las obras del río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1899-1900 a 1901.* Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Sevilla, 1902.
- *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1904 y 1905.* Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Sevilla, 1907.
- *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1923-24 al 28.* Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Sevilla, 1930.
- *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1929 al 33.* Junta de Obras del Puerto de Sevilla, Sevilla, 1935.

## **ARCHIVO DEL PUERTO DE TARRAGONA (A.P.T.)**

([http://www.porttarragona.es/castellano/empreses\\_arxiucentral.htm](http://www.porttarragona.es/castellano/empreses_arxiucentral.htm))

□ *Memorias:*

- *Memoria descriptiva que para la terminación del año económico de 1870 a 1871 presenta la Junta del Puerto de Tarragona.* Junta del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1871.
- *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona acerca del estado y progreso de sus obras durante los años económicos de 1884 a 1885.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1885.
- *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona acerca del estado y progreso de sus obras durante los años económicos de 1885 a 1886.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1886.
- *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona acerca del estado y progreso de sus obras durante los años económicos de 1887 a 1888.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1890.
- *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona acerca del estado y progreso de sus obras durante los años económicos de 1884 a 1885, 1885 a 1886 y 1887 a 1888.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1885-1890.
- *Estadística de los años 1916 a 1921-22.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1922.
- *Memoria que manifiesta el estado y progreso de sus obras. Datos estadísticos de su tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1922-1923.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1923.
- *Memoria sobre el Estado y Progreso de las Obras y Servicios del Puerto, durante el 2º semestre de 1923 y los años 1924-25-26 y 27. Gestión administrativa de la Junta. Datos estadísticos del tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1927.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1928.

- *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1928.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1929.
  - *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1929.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1930.
  - *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Tarifas. Datos estadísticos del tráfico y relación de Ingresos y Gastos durante el año 1930.* Junta de Obras del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1930.
- Fondo Junta Protectora de las Obras del Puerto de Tarragona “*Proyecto de un muelle de Costa y de otras obras interiores menos importantes*”, año 1883, proyecto 8, signatura 579.
- Fondo fotográfico.

### ARCHIVO DEL PUERTO DE VALENCIA (A.P.V.)

- *Expedientes de Obras:*
- “*Mejora del Puerto de Valencia y de su limpia*”: *memoria descriptiva, presupuestos y pliego de condiciones del proyecto.* Ingeniero autor Juan Subarcase, 1856.
  - “*Diques exteriores para el ensanche y mejora del Puerto*”: *memoria del proyecto.* Ingeniero director Manuel Maese, 1896.
- *Memorias:*
- *Memoria acerca del estado y progreso de las obras del indicado Puerto, durante el ejercicio del año económico de 1882-1883.* Junta de Obras del Puerto de Valencia, Valencia, 1884.
  - *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1900, 1901, 1902.* Junta de Obras del Puerto de Valencia, Valencia, 1903.
  - *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1903-1911.* Junta de Obras del Puerto de Valencia, Valencia, 1912.
  - *Memoria sobre el estado y progreso de las obras del Puerto de Valencia durante los años 1916 a 1923.* Junta de Obras del Puerto de Valencia, Valencia, 1924.
  - *Memoria sobre el estado y progreso de las obras años 1929 y 1930.* Junta de Obras del Puerto de Valencia, Valencia, 1931.

### ARCHIVO DEL PUERTO DE VIGO (A.P.VI.)

- Fondo fotográfico.

### ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL (A.H.N.). Fondos Contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos

(<http://www.mcu.es/archivos/MC/AHN/index.html>)

- *Expedientes varios 1871-1880, leg. 15163-1.*
- *Escrito de la Diputación Provincial de Huelva al ministro de Fomento, 20-7-1871.*
  - *Escrito del Gobierno de la provincia de Huelva al Ministerio de Fomento, 30-12-1873.*

- *Escrito del ministro de Fomento al director general de Obras Públicas*, 3-7-1874.
- *Escrito de Obras Públicas de la provincia de Huelva al Ministerio de Fomento*, 7-9-1874.
- *Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Huelva*, 20-6-1875.
- *Expedientes varios 1876-1891*, leg. 15164-1.
- *Expedientes varios 1881-1887*, leg. 15163-3.
  - *Memoria descriptiva relativa al proyecto de tranvía para el terrarpleno de una parte de marismas para las obras del Puerto de Huelva*, 22-3-1882.
  - *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.
- *Expedientes varios 1883-1886*, leg. 15163-2.
  - *Escrito de la Junta de Obras del Puerto de Huelva al director general de Obras Públicas*, 21-7-1883.
  - *Nota de los señores que componen la Junta*, 16-8-1883.
  - *Expediente de obras “Muelle embarcadero provisional para viajeros”*: liquidación, director Luis M<sup>a</sup> Moliní, 15-9-1885.
- *Expedientes varios 1888-1890*, leg. 15164-2.
  - *Reglamento para la explotación, servicio y uso del muelle de hierro, embarcadero de mercancías*, 25-7-1888.

**ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN (A.G.A.). Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos**  
(<http://www.mcu.es/archivos/MC/AGA/index.html>)

- *Expedientes de Obras*:
  - *“Adquisición de locomotoras”*: concurso y proyecto, 1905, leg. 1150.
  - *“Almacén general de las obras”*: proyecto y proyecto reformado. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1909 y 1911, legs. 344 y 1152.
  - *“Ampliación de la plaza de ingreso al puerto”*: proyecto. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1928, leg. 355.
  - *“Casa para los servicios de la barra”*: proyecto. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1904, leg. 1144.
  - *“Cocherón de locomotoras”*: proyecto y proyecto reformado. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1909 y 1911, legs. 344 y 1152.
  - *“Dique para el Puerto de Huelva”*: proyecto, leg. 1126.
  - *“Establecimiento de balneario en la playa de la Torre Umbría”*: proyecto. Sociedad Económica Onubense -cuyo director era Manuel Vázquez López-, octubre 1883, leg. 1126.
  - *“Habilitación de un desembarcadero en la llamada Cabilla o Dique nuevo”*: proyecto. Ingeniero director Carlos M<sup>a</sup> Cortés, 15-12-1883, leg. 1128.
  - *“Instalación de una línea telefónica del Puerto a la Barra de Huelva”*: proyecto. Ingeniero director Luis M<sup>a</sup> Moliní, 14-3-1891, leg. 1131.



- *“Instalación de vías y depósitos provisionales para minerales”*: proyecto, leg. 1152.
  - *“Limpia del Caño de la Cabilla”*, 13-9-1888, leg. 1128.
  - *“Mejora de la Navegación”*: proyecto. Ingeniero director Joaquín Rodríguez Leal, 15-5-1896, leg. 1333.
  - *“Muelle de Fábrica”*: proyecto.. Ingeniero director Francisco Montenegro y Calle, 4-10-1911, libro 185.
  - *“Muelle de mercancías del caño del Dique de la Cabilla”*: proyecto reformado. Ingeniero director facultativo Luis M<sup>a</sup> Moliní, 24-4-1887.
  - *“Muelle económico de viajeros en el Puerto de Palos”*: proyecto. Ingeniero director Luis M<sup>a</sup> Moliní, 31-5-1892, leg. 1131.
  - *“Muelle embarcadero de viajeros”*: proyecto reformado. Ingeniero director Luis M<sup>a</sup> Moliní, 10-1-1892, leg. 1131.
  - *“Muelle embarcadero para el ferrocarril de Riotinto al Puerto de Huelva”*: proyecto. Ingeniero jefe de la Compañía M. Ridley, 19-11-1874, leg. 1131.
  - *“Muelle provisional y zona avanzada de terraplén”*: proyecto. Ingeniero director Carlos M<sup>a</sup> Cortés, 30-12-1881, leg. 1881.
  - *“Un muelle embarcadero en el Río-Tinto, inmediaciones del convento de Santa María de La Rábida”*: memoria del proyecto. Ingeniero Francisco Terán, 4-5-1891, leg. 337.
  - *“Una caseta-oficina en la cabeza del muelle de hierro, embarcadero de mercancías”*: memoria del proyecto, ingeniero director facultativo Luis M<sup>a</sup>. Moliní, 2-11-1888, leg. 1130.
- *Informe dirigido al Director General de Obras Públicas por parte de la Delegación especial del Ministerio de Fomento sobre funcionarios*, 14-5-1906. leg. 8968.
  - *Reglamento provisional de Policía y Conservación de las Obras y Efectos del Puerto de Huelva*. Ingeniero director Francisco Montenegro, 1906, leg. 1151.
  - *Correspondencia dirigida por Francisco Montenegro al Ministro de Fomento*, 22 al 25-11-1910, leg. 8968.
  - *Expediente de Armas antiguas*, marzo 1923, leg. 348. Contiene una completo inventario de los objetos extraídos, que curiosamente estuvieron un tiempo custodiados por el depositario pagador del Puerto de Huelva, Manuel Garrido Pérez.

## ARCHIVO DEL SENADO

([http:// www.senado.es/historia/documentos\\_index.html](http://www.senado.es/historia/documentos_index.html))

- *Remisión para sanción regia del proyecto de ley de reglas de concurso para la adjudicación de obras a cargo de las Juntas de puertos..* HIS-1113-55, legislatura 1905-1907, 3-3-1906.
- *Remisión para sanción regia del proyecto de ley de juntas de obras de puertos..* HIS-1118-22, Legislatura de 1911-1914, 23-6-1911.
- *Remisión para sanción regia del proyecto de ley autorizando a la Junta de Obras del Puerto de Huelva para emitir un empréstito de 6 millones de pesetas..* HIS-1124-05, legislatura 1919-1920, 29-4-1920.

**BIBLIOTECA DE LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIEROS  
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (Madrid)**

(<http://ropdigital.ciccp.es/public/index.php>)

□ *Revista de Obras Públicas*

- 1855 (suplemento), 1858 y 1861
- 15-7-1884, núm. 13, tomo II
- 1893, núm. 9, tomo I
- 16-7-1896, núm. 3, tomo II
- 22-10-1896, núm. 17, tomo II
- 5-11-1896, núm. 19, tomo II
- 12-11-1896, núm. 20, tomo II
- 19-11-1896, núm. 21, tomo II
- 1897, núm. 1126, tomo I
- 28-1-1897, núm. 1114, tomo I
- 11-2-1897, núm. 1116, tomo I
- 20-5-1897, núm. 1130, tomo I
- 27-5-1897, núm. 1131, tomo I
- 29-7-1897, núm. 1140, tomo II
- 5-8-1897, núm. 1141, tomo II
- 18-11-1897, núm. 1156, tomo II
- 1898, tomo II
- 5-5-1898, núm. 1180, tomo I
- 2-6-1898, núm. 1184, tomo I
- 30-3-1899, núm. 1227, tomo I
- 1899, tomo II
- 14-2-1901, núm. 1325, tomo I
- 7-9-1905, núm. 1563, tomo II
- 12-10-1905, núm. 1568, tomo II
- 15-6-1925, núm. 2431, tomo I
- 1923, núm. 2382, tomo I
- 1923, núm. 2385, tomo I
- 1923, núm. 2386, tomo I
- 1923, núm. 2391, tomo I
- 1924, núm. 2399, tomo I
- 15-6-1925, núm. 2431, tomo I
- 1926, núm. 2464, tomo I

\* \* \*

- ALZOLASUMA: “Visita del señor director de Obras Públicas a los puertos de Andalucía”. *Revista de Obras Públicas*, 14-2-1901, núm. 1325, tomo I, pp. 53-54.
- DONNET PAREJA, Baldomero: “Los puertos de interés general”. *Revista de Obras Públicas*, 24-2-1910, núm. 1796, tomo I, pp. 85-86 y 3-3-1910, núm. 1797, tomo I, pp. 97-99.
- DONNET PAREJA, Baldomero: “Los puertos de la provincia de Huelva”. *Revista de Obras Públicas*, 1910, núm. 1808, tomo I, pp. 237-239.

- DONNET PAREJA, Baldomero: “Los puertos a cargo de Juntas: los arbitrios”. *Revista de Obras Públicas*, 1910, núm. 1827, tomo I, p. 464-467.
- GARCÍA MORÓN, José: “Informe del Inspector encargado del estudio de los puertos de la zona Sur de España en virtud del Real decreto de 13 Marzo de 1903”. *Revista de Obras Públicas*, 30-6-1904, tomo I, pp. 217-235.
- “HOMENAJE de Huelva a Montenegro”, 17-12-1914, núm. 2047, tomo I, pp. 540-544.
- RODRÍGUEZ LEAL, Joaquín: “Draga-gánguil marina de succión de 500 metros cúbicos de capacidad en la cántara”. *Revista de Obras Públicas*, 7-4-1898, núm. 1176, tomo I, pp. 231-235.
- RODRÍGUEZ LEAL, Joaquín: “Dragados en la barra para la apertura del canal del Padre Santo”. *Revista de Obras Públicas*, 17-8-1899, núm. 1247, tomo I, pp. 317-326.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Muelles de fábrica sobre terrenos de escasa resistencia”. *Revista de Obras Públicas*, 19-1-1911, núm. 1843, tomo I, pp. 25-33; 26-1-1911, núm. 1844, tomo I, pp. 37-43; 2-2-1911, núm. 1845, tomo I, pp. 49-54.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Muelles de fábrica sobre terrenos de escasa resistencia”. *Revista de Obras Públicas*, 25-4-1912, núm. 1909, tomo I, pp. 201-210.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Nota sobre los principales elementos de riqueza que existen en la región onubense”. *Revista de Obras Públicas*, 18 y 25-5-1916, tomo I, núm. 2121, pp. 229-234 y núm. 2122, pp. 241-243.
- MONTENEGRO CALLE, Francisco: “El Puerto de Huelva”. *Revista de Obras Públicas*, 27-9-1917, núm. 2192, tomo I, p. 461-463.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Puerto de Huelva”. *Revista de Obras Públicas*, 2-7-1914, núm. 2023, tomo I, pp. 327-329.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: “Puerto de Huelva: montaje del muelle Norte”. *Revista de Obras Públicas*, 9-7-1914, núm. 2024, tomo I, pp. 343-345.
- MONTENEGRO CALLE, Francisco: “Puerto de Huelva: Proyecto de un Muelle de Fábrica”. 16-7-1914, núm. 2025, tomo I, pp. 354-357; 23-7-1914, núm. 2026, tomo I, pp. 370-374; 30-7-1914, núm. 2027, tomo I, pp. 354-357 y 6-8-1914, núm. 2028, tomo I, pp. 393-395.
- MONTENEGRO Y CALLE: “Tramo norte de los muelles embarcaderos”. *Revista de Obras Públicas*, 17-8-1905, núm. 53, tomo I, pp. 249-251.
- URIBE, Celedonio de: “Revista de los proyectos y de las obras del puerto de La Coruña”. *Revista de Obras Públicas*, 1866, núms. 12-15, tomo I.
- ZAFRA, Juan M. de: “El hormigón armado”. *Revista de Obras Públicas*, 2-5-1912, núm. 1910, pp. 213-215.

## DIRECCIONES DE INTERNET

[http://www.boe.es/g/es/bases\\_datos/gazeta.php](http://www.boe.es/g/es/bases_datos/gazeta.php)

□ *Gaceta de Madrid*, 1876-1936.

□ *Boletín Oficial del Estado*, 1936-1939.

<http://www.diphuelva.es/asp/Archivo/ArchivosMunicipales/archivosmunicipales.asp>

<http://www.mcu.es/bibliotecas/MC/CBPE/index.html>

<http://www.bne.es/cgi-bin/wsirtex?FOR=WBNCNP4>

<http://rebiun.crue.org/cgi-bin/abnetop/X16154/ID872189651?ACC=101>

## SIGLAS

A.C.C.I.N.H. (Archivo Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva)

A.D.P.H. (Archivo Diputación Provincial de Huelva)

A.F.R.T. (Archivo Fundación Río Tinto)

A.G.A. (Archivo General de la Administración)

A.H.N. (Archivo Histórico Nacional)

A.M.A (Archivo Municipal de Aljaraque)

A.M.H. (Archivo Municipal de Huelva)

A.M.M. (Archivo Municipal de Moguer)

A.M.P. (Archivo Municipal de Palos de la Frontera)

A.M.P.U. (Archivo Municipal de Punta Umbría)

A.P.A. (Archivo del Puerto de Almería)

A.P.B. (Archivo del Puerto de Barcelona)

A.P.B.C.(Archivo del Puerto de Bahía de Cádiz)

A.P.BI. (Archivo del Puerto de Bilbao)

A.P.C.(Archivo del Puerto de La Coruña)

A.P.G. (Archivo del Puerto de Gijón)

A.P.H. (Archivo del Puerto de Huelva)

A.P.S. (Archivo del Puerto de Santander)

A.P.SE.(Archivo del Puerto de Sevilla)

A.P.T. (Archivo del Puerto de Tarragona)

A.P.V. (Archivo del Puerto de Valencia)

A.P.VI. (Archivo del Puerto de Vigo)

A.S. (Archivo del Senado)

B.D.P.H. (Biblioteca de la Diputación Provincial de Huelva)

M.C. (Ministerio de Cultura)

M.N. (Museo Naval)

R.A.H. (Real Academia de la Historia)



## ***BIBLIOGRAFÍA***





- ACERO IGLESIAS, Pablo: *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales*. Thomson Aranzadi, Navarra, 2002.
- ACINAS, Juan R.: *El Puerto es un proyecto permanente. Evolución del puerto-ciudad de La Coruña*. Autoridad Portuaria de La Coruña, La Coruña, 1998.
- ACINAS, Juan R. e IGLESAS, G.: “Muelles de Hierro en el siglo XIX. El Muelle Embarcadero de Hierro del Puerto de A Coruña”. En *Actas del I Congreso de Historia de la Construcción*, Madrid, 1996.
- ADSERÁ MARTORELL, J.: *Joan Smith i Sinnot. Director del Port Modern de Tarragona (1800-1809)*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, 1993.
- ADSERÁ MARTORELL, J.: *La Junta de Sanidad del Puerto de Tarragona. Año 1771*. Puerto de Tarragona, Tarragona, 1990.
- AGUILÓ ALONSO, Miguel: *Al abrigo de los puertos españoles*. Grupo ACS, Madrid, 2004.
- AGUIRRE, Luis: “Proyectos de principios de siglo (1900-1929)”. En VV.AA.: *Historia gráfica de Sevilla*. Junta del Puerto de Sevilla. Equipo 28, Sevilla, 1989, pp.49-68.
- AGUIRRE LAZARENO, Balbino: *Siluetas de hombres ilustres de Huelva y su provincia*. Imprenta del Diario de Huelva, Huelva, 1919.
- ALBELDA, José y OBERMAIER, Hugo: “El casco griego de Huelva”. *Clásicos de la arqueología de Huelva*, 1/1988. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1988.
- ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Historia y actualidad*. Puerto Autónomo de Barcelona, Barcelona, 1984.
- ALEMANY LLOVERA, Joan: *El Puerto de Barcelona. Un pasado, un futuro*. Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona, 2002 (2ª edición ampliada).
- ALEMANY LLOVERA, Joan: “Los puertos atlánticos en el siglo XIX”. En FORTEA PÉREZ, José Ignacio y GELABERT GONZÁLEZ, Juan E (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2006, pp. 117-132.
- ALEMANY LLOVERA, Joan: *Los puertos españoles en el siglo XIX*. CEHOPU, Madrid, 1991.
- ALEMANY, J., BLAY, J. y ROQUER, S.: *Puerto de Tarragona. Historia y actualidad*. Junta del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1986.
- ALMAGRO, Martín: “Depósito de bronce de la Ría de Huelva”. *Huelva: Prehistoria y Antigüedad*. Editora Nacional, Madrid, 1975.
- ALONSO OLEA, Manuel: *Derecho del Trabajo*. Universidad de Madrid. Facultad de Derecho, Madrid, 1981 (7ª ed.) y 2004 (Civitas, 22ª ed.).

- ÁLVAREZ CHECA, José, MOJARRO BAYO, Ana María y VILLA MÁRQUEZ, Lourdes de la: *Guía de Arquitectura de Huelva*. Colegio Oficial de Arquitectos de Huelva. Huelva, 2002.
- ÁLVAREZ PANTOJA, M<sup>a</sup> José: “Compañías de navegación y barcos a vapor”. En VV.AA. *El Río: el Bajo Guadalquivir*. Junta de Andalucía, Sevilla, 1985, pp. 68-72.
- ÁLVAREZ REY, Leandro: “La Dictadura de Primo de Rivera en Andalucía, 1923-1930”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 361-388.
- ÁLVAREZ REY, Leandro: *Sevilla durante la Dictadura de Primo de Rivera. La Unión Patriótica (1923-1930)*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1987.
- ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998.
- ALVARGONZÁLEZ, Ramón: *Gijón. Visión y memoria portuaria*. Autoridad Portuaria de Gijón. Barcelona, 2001.
- ALVARGONZÁLEZ, Ramón: “Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica. Modelos portuarios de los siglos XIX y XX”. En *Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español “Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX”*. Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, pp. 167-184.
- ALVARGONZÁLEZ, Ramón: “Los rasgos generales del sistema portuario español a través del tráfico de mercancías”, *Ería*, Oviedo, 1983, pp. 101-106.
- ALZOLA Y MINONDO, Pablo: *Las obras públicas en España: estudio histórico*. Casa de la Misericordia, Bilbao 1899 (edición facsímil, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1994).
- AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo: *Catálogo de los Monumentos Históricos y Artísticos de la Provincia de Huelva*, Madrid, 1909 (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1998).
- AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo: *Huelva*. Imprenta Arte y Letras, Barcelona, 1891 (edición facsímil, El Albir, Barcelona, 1983).
- ARACIL, Rafael y SEGURA, Antonio: *Historia económica mundial y de España*. Teide, Barcelona, 1995.
- ARENAS POSADAS, Carlos: *Empresas, mercados, mina y mineros*. Universidad de Huelva, Huelva, 1999.
- ARENAS POSADAS, Carlos: “Mercados, comunidades mineras y construcción del estado: claves del movimiento obrero en la minería andaluza”. *Demófilo. Revista de Cultura tradicional de Andalucía*, núm. 32. Fundación Machado, 1999, pp. 51-66.
- ARIAS CASTAÑÓN, Eloy: “Huelva en la revolución de septiembre de 1868”. *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, pp. 421-447.
- ARÓSTEGUI SÁNCHEZ, Julio: “La España de los revisionismos”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, pp. 918-943.
- ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Servicios de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978.
- AVANCE: *El ...de la provincia de Huelva en un quinquenio, 13 de Septiembre de 1923 a 31 de Diciembre de 1928*. Imp. Jiménez, Huelva, 1929.
- AVERY, David. *Nunca en el cumpleaños de la Reina Victoria. Historia de las minas de Riotinto*. Labor, Barcelona, 1985.
- BAHAMONDE, Ángel y TORO, Julián: “El Sexenio democrático, 1868-1874”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, pp. 853-882.
- BARBA QUINTERO, Joaquín: “El muelle cargadero de mineral de la Rio Tinto Company Ltd.”. *Clásicos de la Arqueología de Huelva*, núm. 8. Diputación Provincial de

- Huelva, Huelva, 2002, pp. 45-77.
- BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel: *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz: las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la Bahía de Cádiz*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz, 1995.
- BARRERA, Juan (ed.): *Huelva y provincia artística e industrial. Lujoso álbum de fotografías con un resumen histórico de la ciudad. Año 1917*. Tipografía La Exposición, Sevilla.
- BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel (dir.): *Libro de Puertos*. Junta Central de Puertos, Madrid, 1930.
- BELLIDO GRANT, María Luisa: *Córdoba y la Exposición Iberoamericana de 1929*. Diputación Provincial de Córdoba, Córdoba, 2001.
- BEN-AMI, Shlomo: *La Dictadura de Primo de Rivera*. Planeta, Barcelona, 1984.
- BEN-AMI, Shlomo: “Los estudiantes contra el rey”. *Historia* 16, núm. 6, pp. 37-47.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador: “El viaje Real por Andalucía durante el otoño de 1892”. En *Actas de las V Jornadas de Andalucía América “Andalucía y América en el siglo XIX”*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1986, pp. 3-13.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador: “Huelva y el IV Centenario del Descubrimiento de América”. En ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Los lugares colombinos y su entorno*. Fundación Ramón Areces, Madrid, 1992, pp. 85-94.
- BORJA BARRERA, Francisco: “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, 1999, pp. 49-54.
- BRIOSO RAGGIO: *Puerto de Málaga, 1940-1944. Memoria sobre su estado, progreso y desarrollo*. Artes Gráficas Alcalá, Málaga, 1944.
- BRODER, Albert, CHASTAGNARET, Gérard y TÉRMIME, Émile: “Capital y crecimiento en la España del siglo XIX”. En VV.AA.: *Orígenes del atraso económico español*. Ariel, Barcelona, 1985, pp. 83-105.
- BURGOS Y MAZO, Manuel: *El verano de 1919 en Gobernación*. Ed. Pinos, Cuenca, 1920.
- BUTRÓN PRIDA, Gonzalo: “La industrialización andaluza: éxitos y fracasos”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (edits.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 145-179.
- CABRERA, Francisco y OLMEDO, Manuel: *Historia del Puerto de Málaga*. Autoridad Portuaria de Málaga, Málaga, 1997.
- CABRERA PALOS, Francisco R: *Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III*. Autoridad Portuaria de Málaga, Málaga, 1994.
- CALERO AMOR, Antonio María: *Movimientos sociales en Andalucía (1820-1936)*. Siglo XXI, Madrid, 1987.
- CAMACHO RUEDA, Eduardo: “Las grandes obras de la Ría y el Puerto (1850-1900)”. En VV.AA.: *Historia gráfica de Sevilla*. Junta del Puerto de Sevilla. Equipo 28, Sevilla, 1989, pp. 29-38.
- CAMPOS CARRASCO, Juan M. y GÓMEZ TOSCANO, Francisco: “El Puerto de Huelva en la Antigüedad: los primeros pobladores”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 55-60.
- CAMPOS CORDÓN, Manuel: *Huelva con Extremadura: Corrientes de opinión de los onubenses durante el proceso autonómico de la Segunda República*. Diputación Provincial de Huelva y Delegación Provincial de Cultura, Huelva, 1998.
- CANO GARCÍA, Gabriel: “La provincia de Huelva. Un proceso de territorialización”. *Huelva en su historia*, núm. 4. El Monte, Huelva, 1992, pp. 17-34.
- CARMONA BADÍA, Joám: “Recursos, organización y tecnología en el crecimiento de la

- industria española de conservas de pescado, 1900-1936". En VV.AA.: *La cara oculta de la industrialización española: La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*. Alianza Editorial, Madrid, 1994, pp. 127-162.
- CARR, Raymond: *España: de la Restauración a la democracia, 1875-1980*. Ariel Historia, Barcelona, 1995.
- CARR, Raymond: *Historia de España*. Ediciones Península, Barcelona, 2001.
- CARRASCO PEREA, Sebastián: "El ferrocarril San Juan-La Rábida y la canalización del Tinto: dos proyectos para salir de la crisis de principios del siglo XX". *Revista Montemayor*. Ayuntamiento de Moguer, Moguer, 1984, pp. 33-38.
- CARRERAS, Albert: "Gasto nacional bruto y formación de capital en España, 1849-1958: primer ensayo y estimación". En MARTÍN ACEÑA, Pablo y PRADO DE LA ESCOSURA, Leandro (eds.): *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, 1985, pp. 17-51.
- CARRERAS, Albert: "La producción industrial española, 1842-1981: construcción de un índice anual". *Revista de Historia Económica*, II, 1, 1984, pp. 127-157.
- CARRERAS, Albert y YÁNEZ, César: "El Puerto en la era industrial: una síntesis histórica". En VV.AA.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona: Tres estudios*. Puerto Autónomo de Barcelona, Barcelona, 1992, pp. 81-157.
- CASADO, M.: *El Puerto de Málaga: apuntes históricos*. Imprenta de Poch y Creixell, Málaga, 1898.
- CASSASAS YMBERT, Jordi: *La Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Textos. Anthropos, Barcelona, 1983.
- CASTANEDO GALÁN, Juan M.: "Del vapor-correo al trasatlántico". En VV.AA.: *Gijón trasatlántico*. Autoridad Portuaria de Gijón, Barcelona, 2002, pp. 108-137.
- CASTRO DE ISIDRO, F.: "Entre cobre y oro: radicales y socialistas ante la huelga general de Riotinto". *Historia social*, núm. 5, Valencia, 1989, pp. 97-114.
- CATÁLOGO de cartografía histórica de Huelva. Consejería de Obras Públicas y Transporte, Sevilla, 1995.
- CATÁLOGO de imágenes del Fondo Carlos de Angulo. Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona, 1996.
- CEREZO GUTIÉRREZ, José Luis: *La navegación a vapor en Santander*. En VV.AA.: *Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el Puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1995.
- CHECKLAND, S. G.: *The mines of Tharsis: Roman, French and British enterprise in Spain*. George Allen and Unwin, Londres, 1967.
- CLIMENT, Manuel: *Crónica de la provincia de Huelva*. Aquiles Ronchi, Madrid, 1866 (edición facsímil, *La Voz de Huelva*, Huelva, 1999).
- COHEN AMSELEM, Arón: *Minas y mineros de Granada (siglos XIX y XX)*. Diputación de Granada, Granada, 2002.
- COLL, José: *Colón y La Rábida*. Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla, 2004.
- COLL MARTÍN, Sebastián: "El coste social de la protección arancelaria a la minería del carbón en España, 1877-1925". En VV.AA.: *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, 1985, pp. 204-230.
- COLL MARTÍN, Sebastián: "Las empresas mineras del sudoeste español, 1850-1914". En VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983, pp. 399-430.
- CORBIN, Alain: *El territorio del vacío, Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Mondadori, Barcelona, 1993.
- CORTÉS ALONSO, Vicenta: *Fuentes documentales para la historia de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva. Huelva, 1975.

- CORTÉS ALONSO, Vicenta: *Huelva. Población y estructura*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1976.
- COSCULLUELA MONTANER, L.: *Administración Portuaria*. Tecnos, Madrid, 1973.
- CRESPILO CARREGALO, F.: *Elecciones y partidos políticos en Málaga (1890-1901)*. Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1990.
- CRUZ ARTACHO, S.: *Caciques y campesinos. Poder político, modernización agraria y conflictividad social en Granada, 1890-1923*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1994.
- DEDIEU, Jean-Pierre: “¿Es responsable la Inquisición en el atraso económico de España? Elementos para la respuesta”. En VV.AA. *Orígenes del atraso económico español*. Ariel, Barcelona, 1985, pp. 176-204.
- DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín (coord.): *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Fundación portuaria, Madrid, 2000.
- DÍAZ, Andrés, PONS, Anacleto y SERNA, Justo: *La construcción del Puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*. Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1986.
- DÍAZ HIERRO, Diego: *Historia de las calles y plazas de Huelva*, 2 vols. Imprenta Colón, Huelva, 1983.
- DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: “La ciudad de Huelva y sus actores. Claves de un desencuentro”. *Fuentepiña. Revista de las Artes y de las Letras*. Fundación Municipal de Cultura. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 1998, pp. 259-263.
- DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: *La construcción de una ciudad*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 1999.
- DÍAZ ZAMORANO, M<sup>a</sup> Asunción: “Una aproximación a la arquitectura industrial onubense”. *Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 2. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1994, pp. 86-98.
- DIEGO GARCÍA, Emilio de y SOLANO SOBRADO, María Teresa: “Algunos efectos de la filoxera en Andalucía: según los informes de las Comisiones provinciales al Ministerio de Fomento”. En *Actas del III Coloquio de Historia de Andalucía. Historia Contemporánea*, tomo I. Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, 1985, pp. 121-128.
- DUCLÓS BAUTISTA, Guillermo: “El monasterio de Santa María de La Rábida. Revisión histórica con motivo de la terminación de las obras de restauración del V Centenario del Descubrimiento”. En ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Los lugares colombinos y su entorno*. Fundación Ramón Areces, Madrid, 1992, pp. 95-106.
- ENRÍQUEZ DEL ÁRBOL, Eduardo: “Republicanismo y masonería: la proclividad de los masones andaluces en la Restauración. Los casos de Huelva y Sevilla”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, pp. 173-193.
- ESCODA MÚRRIA, Coia: *El Port de Tarragona*. Autoritat Portuària de Tarragona. Barcelona, 2002.
- ESCODA MÚRRIA, Coia: “Los archivos de los puertos españoles, baluartes de la memoria escrita”. *Portus*, núm. 12. Rete, Venecia, 2006, pp. 18-23.
- FABRE, Jaume y HUERTAS, Joseph María: *Los presidentes de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona*. Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona, 1993.
- FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro: *Los faros de la costa atlántica andaluza*. Consejería de Obras Públicas y Transporte, Sevilla, 1989.
- FAUCCI, Ricardo: *Liberalismo y proteccionismo*. Oikos-Tau, Barcelona, 1988.
- FERNÁNDEZ, Antonio: *Historia Contemporánea*. Vicens-Vives, Barcelona, 1976 (1<sup>a</sup> ed.) y 1985 (8<sup>a</sup> ed.).
- FERNÁNDEZ CALIANI, Juan Carlos y REQUENA ABUJETA, Ana Ángeles: *Minerales*



- y rocas industriales de Huelva*. Universidad de Sevilla y Cámara de Comercio, Industria y Navegación. Sevilla, 1992.
- FERNÁNDEZ DE LOS REYES, J.: *Guía de Huelva y su provincia 1905*. Imp. de Agustín Moreno, Huelva, 1906.
- FERNÁNDEZ DE LOS REYES, J. y PÁEZ A.J.: *Guía de Huelva y su provincia 1906*. Imp. de Agustín Moreno, Huelva, 1907.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel: “Presente y futuro del Puerto de Sevilla”. En *XX Semana de Estudios del Mar. Asociación de Estudios del mar*, Sevilla, 2003, pp. 131-152.
- FERNÁNDEZ JURADO, Jesús: *Huelva*. Patronato Provincial de Turismo, Huelva, 1992.
- FERNÁNDEZ JURADO, Jesús (dir.): *Huelva y su provincia*. Tartessos, Cádiz, 1986.
- FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Capitalismo minero y resistencia rural en el Suroeste andaluz, 1873-1900*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1994.
- FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *El empresariado minero en la provincia de Huelva: 1850-1995*, 2 vols. Universidad de Huelva, 1996.
- FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Huelva se abre al mundo: la minería y el puerto (1853-1997)”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 127-144.
- FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “La huelga minera de Río Tinto de 1920. El diagnóstico del conflicto según Sir Rhys Williams, enviado de los Rostschild”. *Revista de Estudios Regionales*, núm. 67, 2003, pp. 249-303.
- FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: “Los conflictos de febrero de 1888 en Riotinto. Distintas versiones de los hechos”. *Huelva en su historia*, núm. 2. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1988, pp. 603-623.
- FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores: *Un modelo de minería contemporánea: Huelva, del colonialismo a la mundialización*. Universidad de Huelva, Huelva, 2000.
- FERRERO BLANCO, M<sup>a</sup> Dolores y MIRÓ LIAÑO, Lourdes: “Las sociedades mercantiles de la provincia de Huelva (1886-1936). Sociedades no mineras y mineras”. En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Universidad de Córdoba.
- FLORES CABALLERO, Manuel: “El desenlace de la economía onubense”. En FERNÁNDEZ JURADO, Jesús (dir.): *Huelva y su provincia*. Tartessos, Cádiz, 1986, pp. 250-287.
- FLORES CABALLERO, Manuel: *La fiebre minera del XIX*. Diputación Provincial de Huelva. Huelva, 1983.
- FLORES CABALLERO, Manuel: *La venta de las minas de Riotinto*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1981.
- FORTEA PÉREZ, José Ignacio y GELABERT GONZÁLEZ, Juan E (edits.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2006.
- FOURNEAU, Francis: *El Condado de Huelva: Bollullos capital del Viñedo*. I.E.O. “Padre Marchena”, Huelva, 1975.
- FOURNEAU, Francis: *Huelva hacia el desarrollo. Evolución de la provincia de Huelva durante los veinte últimos años*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1980.
- FOURNEAU, Francis: *La provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1983.
- FRANCO, Ramón y RUIZ DE ALDA, J.: *De Palos al Plata*. Espasa Calpe, Madrid, 1946 (edición facsímil, Espasa Calpe, Madrid, 2000).
- FRAX ROSALES, Esperanza: *Puertos y comercio de cabotaje en España*. Banco de España, Madrid, 1981.
- FRAX ROSALES, Esperanza y MATILLA QUIZA, M<sup>a</sup> Jesús: “Transporte y comercio

- marítimo en los siglos XVIII y XIX”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 77-100.
- FUSI, Juan Pablo y PALAFOX, Jordi: *España: 1808-1996. El desafío de la modernidad*. Espasa, Madrid, 1998.
- GALÁN GARCÍA, Agustín: “Familia y trabajo en la comarca de Riotinto, 1873-1936”. Universidad de Huelva, Huelva, 1997, pp. 125-136.
- GAMERO ROJAS, Mercedes y PARIAS SAINZ DE ROZAS, María: “Capitales sevillanos en el campo de Huelva. Dos siglos de compraventas de tierras según el testimonio de los protocolos notariales (1700-1900)”. *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, pp. 383-420.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando y GONZÁLEZ VESGA, José Manuel: *Breve historia de España*. Alianza Editorial, Madrid, 1994.
- GARCÍA DEL REAL, T., BENTABOL Y URETA, A. y MARTÍNEZ PARDO, P.: *Legislación de Puertos*. Imprenta de Álvarez Hermanos, Madrid, 1880.
- GARCÍA DELGADO, José Luis (dir.): *Lecciones de economía española*. Civitas, Madrid, 2004.
- GARCÍA DELGADO, José Luis: “Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922: una reconsideración”. En VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983, pp. 539-560.
- GARCÍA DÍAZ, Miguel Ángel: *Vieja y nueva política. Huelva bajo el régimen de Primo de Rivera (1923-1930)*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 2005.
- GARCÍA GARCÍA, Cristóbal y BUTRÓN PRIDA, Gonzalo: “La realidad social andaluza en el siglo XIX”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 181-210.
- GARCÍA Y GARCÍA, Guillermo: “La construcción del puerto pesquero y el Excelentísimo Ayuntamiento”. *Intereses Huelvanos*. Imprenta Hispánica, Madrid, 1925.
- GARCÍA GUTIÉRREZ, Agustín: *Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz*. Imprenta de José Benítez Estudillo, Cádiz, 1895 (edición facsímil, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, Cádiz, 1995).
- GARCÍA LORCA, A.: *El Puerto de Almería*. Junta de Obras del Puerto de Almería e Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1990.
- GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Los intelectuales y la dictadura de Primo de Rivera*. Alianza Editorial, Madrid, 1987.
- GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: “Primo de Rivera”. *Cuadernos Historia* 16, núm. 269. Información y revistas, Madrid, 1985.
- GARCÍA-ARRECIADO BATANERO, María Auxiliadora. *La villa de Huelva en tiempo de los Reyes Católicos*. Alfar, Sevilla, 1992.
- GARCÍA-CASTRILLO RIESGO, Gerardo y SARABIA ROGINA, Pedro: *La carpintería de ribera*. En VV.AA.: *Barcos y Astilleros: la construcción naval en Cantabria*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1993, pp. 55-103.
- GARCÍA-LOMBARDERO Y VIÑAS, Jaime: “Los efectos de la protección arancelaria sobre la producción de cereales en España, 1890-1910”. En MARTÍN ACEÑA, Pablo y PRADO DE LA ESCOSURA, Leandro (eds.): *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, 1985, pp. 192-203.
- GIL DE ARRIBA: *Casas para baños de ola y balnearios marítimos en el litoral montañoso, 1868-1936*. Universidad de Cantabria y Fundación Marcelino Botín, Santander, 1992.
- GIL VARÓN, Luis: “Las luchas obreras en Riotinto (1888-1920)”. En VV.AA.: *Seis estudios del proletariado andaluz (1868-1939)*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1984, pp. 129-173.

- GÓMEZ, Domingo “Flery”: *La Rábida –Huelva- y La Colombina. Efemérides*. Imprenta Bernárdez, Huelva, 1958.
- GÓMEZ y ÁLVAREZ-FRANCO, Manuel (ed.): *Año 1916. Huelva y sus fiestas. Álbum*. Tipografía La Exposición, Sevilla.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: “Depresión agrícola y renovación industrial”. En *VII Coloquio de Historia Contemporánea de España “España entre dos siglos, 1875-1931. Continuidad y cambio”*. Siglo veintiuno editores, Madrid, 1991, pp. 127-140.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Espasa Calpe, Madrid, 1989.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarriles y cambio económico en España, (1855-1913): Un enfoque de nueva historia económica*. Alianza Universidad, Madrid, 1982.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: “Los sectores de inversión de los capitales extranjeros: ferrocarriles y minas”. *Conferencia pronunciada en la Facultad de Humanidades de la Universidad de Huelva*, 5-5-1997.
- GÓMEZ NAVARRO, José Luis: *El régimen de Primo de Rivera: reyes, dictadura y dictadores*. Cátedra, Madrid, 1991.
- GONZÁLEZ CALBET, M<sup>a</sup> Teresa: *La Dictadura de Primo de Rivera. El Directorio Militar*. El Arquero, Madrid, 1987.
- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo: “La defensa armada del <orden social> durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)”. En *VII Coloquio de Historia Contemporánea de España “España entre dos siglos (1875-1931). Continuidad y cambio”*. Siglo veintiuno editores, Madrid, 1991, pp. 61-108.
- GONZÁLEZ CRUZ, David (dir.): *Cinco siglos de historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992). De la tradición marítima al proceso de industrialización*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto, San Juan del Puerto (Huelva), 1992.
- GONZÁLEZ CRUZ, David y LARA RÓDENAS, Manuel José: “Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: el puerto, las rutas y los negocios del mar”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 61-72.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ángeles: “Patronos y obreros. Las luchas sociales a comienzos del siglo XX”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 299-331.
- GONZÁLEZ LOSADA, Sebastián: *Maestros, Alumnos y Escuelas en Huelva (1857-1900)*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999.
- GONZÁLEZ VÍLCHEZ, Miguel: *El muelle de Riotinto*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1978.
- GONZÁLEZ VÍLCHEZ, Miguel: *Historia de la arquitectura inglesa en Huelva*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1981.
- GONZÁLEZ VÍLCHEZ, Miguel y GONZÁLEZ GARCÍA DE VELASCO, Concepción: *Los embarcaderos de Tharsis, Riotinto y Alquife: los tres colosos de la arqueología industrial británica en Andalucía*. Fundación Centro de Fomento de Actividades arquitectónicas, Sevilla, 2001, pp. 53-78.
- GONZALO Y TARÍN, Joaquín: *Descripción física, geológica y minera de la provincia de Huelva*, tomo II. Imprenta y fundición de Manuel Tello, Madrid, 1888.
- GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: “El panorama historiográfico de la Huelva del siglo XIX”. En VV.AA.: *Historia e historiadores sobre Huelva (siglos XVI-XIX)*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 1997, pp. 239-274.
- GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *La formación de la provincia de Huelva y el afianzamiento*

- de su capital*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1982.
- GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *La Huelva del IV Centenario*. Patronato Provincial de Huelva Quinto Centenario, Huelva, 1992.
- GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: “Las actividades pesqueras del Puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX)”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 73-86.
- GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis: *Medicina y sociedad en la Huelva de los siglos XVI-XIX*. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1983.
- GUIA-Catàleg de l'Arxiu Fotogràfic. Junta del Puerto de Tarragona. Tarragona, 1991.
- GUIA-Catàleg de l'Arxiu Històric. Junta del Puerto de Tarragona. Tarragona, 1990.
- GUIMERÀ RAVINA, Agustín: “El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación”. En *Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español” (Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX)*. Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, pp. 125-141.
- GUIMERÀ RAVINA, Agustín: “Introducción”. En *Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español” (Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX)*. Ministerio de Fomento, Madrid, 1996.
- HARVEY, Charles E.: *The Rio Tinto Company. An economic history of a leading international mining concern, 1873-1954*. Alison Hodge, Pezance, 1981.
- HERNÁNDEZ ROBLES, Antonio: “La Casa del Vigía”. *Revista de la Fundación Municipal de Cultura*. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 2004, pp. 62-63.
- IRIBARREN CAVANILLES, Ramón: *Obras marítimas: Oleaje y diques*. Dossat, Madrid, 1964.
- IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, Rafael: “El Puerto de Santander: despegue comercial y comunicaciones terrestres”. En VV.AA. *Santander. El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 109-117.
- JASPERS, Karl: *Origen y meta de la Historia*. Altaya, Barcelona, 1995.
- JOVER ZAMORA, José María (con A. Ubieto y J. Reglá): *Introducción a la Historia de España*. Teide, Barcelona, 1963.
- JOVER ZAMORA, José María: “La época de la Restauración: panorama político social, 1875-1902”. En TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España*, tomo VIII. Labor, Barcelona, 1985, pp. 271-406.
- JOVER, José María y GÓMEZ-FERRER, Guadalupe: “El desarrollo económico”. En JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo: *España: Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX)*. Debate, Madrid, 2001, pp. 285-307.
- JOVER, José María y GÓMEZ-FERRER, Guadalupe: “En los umbrales del siglo XX. Expansión económica, crisis social”. En JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo: *España: Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX)*. Debate, Madrid, 2001, pp. 459-505.
- JOVER, José María y GÓMEZ-FERRER, Guadalupe: “La crisis de la monarquía parlamentaria”. En JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo: *España: Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX)*. Debate, Madrid, 2001, pp. 507-573.
- JOVER ZAMORA, José María, GÓMEZ-FERRER MORANT, Guadalupe y FUSI AIZPÚRUA, Juan Pablo: *España: Sociedad, política y civilización (siglos XIX-XX)*. Debate, Madrid, 2001.
- JURADO ALMONTE, José Manuel y PEREJIL DELAY, Antonio: *Historia y Actualidad*



- del ferrocarril Zafra-Huelva*. Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”, Nerva (Huelva), 1997.
- LARA RÓDENAS, Manuel José: “Juan Ramón Jiménez en Huelva. La red familiar y las actividades literarias juveniles”. *Unidad*, núm. 4, 2002, pp. 163-243.
- LAROUSSE 2000. Larousse Planeta, Barcelona, 1998.
- LASPRA RODRÍGUEZ, Alicia: “La ayuda británica y el Puerto de Gijón durante la Guerra de la Independencia (1808-1813). En VV.AA.: *Gijón. Puerto ilustrado*. Autoridad Portuaria de Gijón, Barcelona, 2003, pp. 104-118.
- LAZO LÓPEZ, María Dolores (dir.): *Fondo Díaz Hierro: inventario del Archivo*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 1999.
- LAZO LÓPEZ, María Dolores (dir.): *Inventario del Archivo Municipal de Huelva*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 1991.
- LEFLER, Joaquín: “Síntesis de la historia de los puertos andaluces”. En VV.AA.: *Obras Públicas en Andalucía*. Ministerio de Fomento, Madrid, 2002, pp. 89-104.
- LEMUS LÓPEZ, Encarnación: “Diputación Provincial y política nacional. La Diputación de Huelva de la Dictadura de Primo de Rivera a la II República”. En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía (Andalucía Contemporánea)*. Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1994.
- LEMUS LÓPEZ, Encarnación: *Extremadura, 1923-1930. La historia a través de las Diputaciones Provinciales*. Diputación Provincial de Badajoz, Badajoz, 1993.
- LEMUS LÓPEZ, Encarnación: “La Cámara de Comercio de Sevilla. Entidad empresarial y proyección política”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, pp. 405-414.
- LEMUS LÓPEZ, Encarnación: *La Exposición Iberoamericana a través de la prensa (1923-1929)*. Mercasevilla, Sevilla.
- LEMUS LÓPEZ, Encarnación: “<Vieja política> y <Nuevo régimen> durante la Dictadura de Primo de Rivera en Extremadura”. *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 7. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1996, pp. 347-360.
- LLORDÉN, A.: “Notas documentales para la historia de la Farola”. *Revista Jábega*, núm. 5. Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1974, pp. 52-56.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes: “Las estaciones: práctica y poética”. *Revista del Ministerio de Fomento “Estaciones de ferrocarril en España”*, núm. 553. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2006, pp. 4-7.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes: *MZA: historia de sus estaciones*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1988 (1ª ed.) y 2005 (2ª ed.).
- LÓPEZ MARTÍN, Ramón: *Ideología y educación en la Dictadura de Primo de Rivera*, vol. 1. Escuelas y maestros. Universitat de València, Valencia, 1994.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Mario: “Granada durante la Dictadura de Primo de Rivera. Un intento de aproximación”. En *Actas del IV Congreso de Andalucismo Histórico*, Sevilla, 1990, pp. 649-679.
- LÓPEZ ORTEGA, Antonio: *Guía oficial de Huelva y su provincia. Año 1925*, Huelva, 1924.
- LÓPEZ ORTEGA, Antonio y DOMÍNGUEZ, Salvador: *Guía general de Huelva y su provincia para 1917*. Imprenta de Agustín Moreno, Huelva, 1917.
- LÓPEZ PARAMO, José Luis: *La década que cambió La Coruña para siempre 1860-1870*. Autoridad Portuaria de La Coruña, La Coruña, 1996.
- MADOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1847 (edición facsímil de términos onubenses, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999).
- MALHERBE, Pierre C.: “La agonía de la Restauración”. En VV.AA.: *Historia de España*.

- Historia 16, Madrid, 1986, pp. 947-968.
- MALHERBE, Pierre C.: “La Dictadura”. En TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España*, tomo IX. Labor, Barcelona, 1985, pp. 11-104.
- MALHERBE, Pierre C.: “La Dictadura de Primo de Rivera”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, pp. 969-986.
- MALUQUER DE MOTES, Jordi: “De la crisis colonial a la guerra europea: veinte años de economía española”. En VV.AA.: *La economía española en el siglo XX*. Ariel, Barcelona, 1994, pp. 62-104.
- MANRUBIA MIRETE, Joseph, ANDREU MARTÍNEZ, Albert y NAVARRO, J.L.: Guía-Catàleg de l'Arxiu Fotogràfic. Junta del Puerto de Tarragona, Tarragona, 1991.
- MARCHENA DOMÍNGUEZ, J.: *Burgueses y caciques en el Cádiz de la Restauración (1876-1909). Economía, vida política y pensamiento de una ciudad en crisis*. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996.
- MARCO, José María (coord.): *Genealogía del liberalismo español (1759-1931)*. Fundación para el Análisis de Estudios Sociales, Madrid, 1998.
- MARÍN VICO, M. J.: *Aspectos sociales y políticos de la Dictadura de Primo de Rivera en Córdoba*. TLI. Universidad de Córdoba, Córdoba, 1985.
- MARIO CARREÑO, Ángel y LÓPEZ VIZCAÍNO, Pilar: *Ingenieros de Caminos en el Congreso de los Diputados*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Congreso de los Diputados. Madrid, 2000.
- MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: “La creación de la Sociedad Colombina Onubense” *Huelva en su historia*, núm. 2. Universidad de Sevilla, Huelva, 1988, pp. 633-654.
- MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario: “La población onubense en los siglos XIX y XX”. En FERNÁNDEZ JURADO, Jesús (dir.): *Huelva y su provincia*. Tartessos, Cádiz, 1986, pp. 205-247.
- MÁRQUEZ MACÍAS, Rosario y TORNERO TINAJERO, Pablo: “Minería, población y sociedad en la provincia de Huelva, 1840-1900”. *Huelva en su historia*, núm. 1. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1986, pp. 379-413.
- MARTÍ RUIZ, Jordi y MOJARRO BAYO, Ana María: “La proyección turística del Puerto: Punta Umbría en el origen”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 169-180.
- MARTÍN ACEÑA, Pablo y PRADO DE LA ESCOSURA, Leandro (edits.): *La nueva historia económica de España*. Tecnos, Madrid, 1985.
- MARTÍN INFANTE, Antonio: “Tomás Domínguez Ortiz y las relaciones literarias en el cambio de siglo onubense”. *Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 8. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2002, pp. 147-190.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Enrique Carlos y PRADOS PÉREZ, Eduardo: “Carlos Cerdán y los orígenes de la sección de arqueología del Museo de Huelva”. *Revista de los Museos de Andalucía*, núm. 6. Junta de Andalucía, Sevilla, 2006, pp. 102-108.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel: “Andalucía: luces y sombras de una industrialización interrumpida”. En NADAL, Jordi y CARRERAS, Albert (dir. y coord.): *Pautas regionales de la industrialización española*. Ariel, Barcelona, 1990, pp. 342-361.
- MARTÍNEZ CARRERAS, José Urbano: “La década de los pactos, 1920-1929”. En VV.AA.: *La paz imposible: la década de los pactos 1920-1929*. Historia 16, Madrid, 1997.
- MARTÍNEZ CATENA, Marciano: “El Puerto de Cádiz”. *Conferencia pronunciada en el Casino gaditano el día 22 de diciembre de 1952*. Talleres Escelicer, Cádiz, 1958.
- MARTÍNEZ CHACÓN, Alfonso: “La ciudad de Huelva: evolución, estructura y problemática actual, Un proceso de territorialización”. *Huelva en su historia*, núm. 4. El Monte, Huelva, 1992, pp. 305-321.



- MARTÍNEZ VARA, Tomás: “El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio”. En VV.AA.: *Santander. El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 71-96.
- MEER LECHA-MARZO, Ángela y ORTEGA VALCARCEL, José: “Santander, el puerto y la ciudad moderna”. En VV.AA.: *Santander. El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 52-70.
- MELLADO, Francisco de P.: *Guía del viajero*. Imprenta de Francisco de P. Mellado, Madrid, 1863.
- MEMORIA *sobre el estado de las obras públicas en España*. Imprenta Nacional, Madrid, 1856 (edición facsímil, Ministerio de Fomento, Madrid, 2001).
- MERELO Y CASADEMUNT, J.: *Guía de Huelva y su provincia para el año 1892*. Imp. de la viuda e hijos de Muñoz, Huelva, 1891.
- MIÑANO, Sebastián de: *Diccionario geográfico estadístico de España y Portugal*, tomo V, Madrid, 1826.
- MIRABENT Y SOLER, J.: *Memoria sobre las pescas que se cultivan en las costas meridionales de España desde el Cabo de San Vicente hasta el Estrecho de Gibraltar*. Huelva, 1850.
- MIRÓ LIAÑO, Lourdes: “El tráfico mercantil en el Puerto de Huelva (1873-1998). En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 145-154.
- MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *La estructura y evolución de las clases mercantiles de Huelva 1886-1936*. Universidad de Huelva, Huelva, 1997.
- MIRÓ LIAÑO, Lourdes: “Las consecuencias del desastre del 98 en la economía onubense”. *Aestuarina. Revista de investigación*, núm. 6. Diputación Provincias de Huelva, Huelva, 1999, pp. 13-42.
- MIRÓ LIAÑO, Lourdes: *Sociedades mercantiles de Huelva 1886-1936*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1994.
- MOJARRO BAYO, Ana María: “El Faro del Picacho”. *Fuentepiña. Revista de las Artes y de las Letras*. Fundación Municipal de Cultura. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 1998, pp. 126-131.
- MOJARRO BAYO, Ana María: “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, 2007, pp. 439-481.
- MOJARRO BAYO, Ana María: *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, 2003.
- MOJARRO BAYO, Ana María: “La Casa del Vigía de la Barra del Puerto de Huelva”. *Revista de la Fundación Municipal de Cultura*. Ayuntamiento de Moguer, Moguer (Huelva), 1997, pp. 14-16.
- MOJARRO BAYO, Ana María: “La construcción del Muelle de Levante: un hito en la ingeniería de la época”. *Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 8. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2002, pp. 89-117.
- MOJARRO BAYO, Ana María: “Los albores de la Autoridad Portuaria de Huelva”. Ayuntamiento de San Juan del Puerto, San Juan del Puerto (Huelva), 2000, pp. 87-88.
- MOJARRO BAYO, Ana María: *Pequeña historia de la ciudad de Huelva*. Fundación El Monte, Huelva, 2004.
- MOJARRO BAYO, Ana María: *Pequeña historia del Puerto de Huelva*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 2004.
- MOJARRO BAYO, Ana María: “Proceso de consolidación administrativa del Puerto de

- Huelva". En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 87-96.
- MOJARRO BAYO, Ana María y CARRASCO PEREA, Sebastián: "El Archivo del Puerto de Huelva: una opción para la investigación". *Huelva en su historia*, núm. 5. Universidad de Huelva, Huelva, 1994, pp. 445-456.
- MOJARRO BAYO, Ana María y CARRASCO PEREA, Sebastián: *Inventario del Archivo del Puerto de Huelva*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 1994.
- MOJARRO BAYO, Ana María y HOLGADO BERNAL, J. Carlos (coord.): *Catálogo Exposición 125 Aniversario del Puerto de Huelva*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 1999.
- MOJARRO BAYO, Ana María y ROMERO MACÍAS, Emilio M.: "Un Ferrocarril olvidado: El tren de la Punta del Sebo". 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, 2007, pp. 501-512.
- MONTANER ROSELLÓ, Jaime, JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso y ESCRIG PALLARÉS, Félix: *Edificios de interés de la ciudad de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1977.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: "Complemento de la labor Colombina Onubense". *La Rábida. Revista Colombina Iberoamericana*, núm. 50. Sociedad Colombina Onubense, Huelva, 31-8-1915, pp. 27-29.
- MONTENEGRO Y CALLE, Francisco: "Dragados intensivos por succión en mar agitada". En *XIV Congreso Internacional de Navegación*. Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación, Bruselas, 1926.
- MONTERO ESCALERA, Francisco: *Aires de Bacuta. Historia de la Huelva del mar. Relatos pintorescos de un pasado, ya en el acervo, de la vieja Onuba*. Huelva, 1955.
- MONTOYA MELGAR, Alfredo: *Derecho del Trabajo*. Tecnos, Madrid, 1992 (13ª ed.) y 2004 (25ª ed.).
- MORA NEGRO Y GARROCHO, Juan Agustín de: *Huelva ilustrada. Breve Historia de la Antigua y Noble Villa de Huelva*. Imp. de Jerónimo de Castilla, Sevilla, 1762 (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999).
- MORA RUIZ, Manuel y SENRA GONZÁLEZ, Sabino: "Población y territorio en la provincia de Huelva". *Huelva en su historia*, núm. 4. El Monte, Huelva, 1992, pp. 261-304.
- MORAL CARRO, Rafael del: *Pasado y futuro del Puerto de Valencia: un enfoque económico*. Puerto Autónomo de Valencia, Valencia, 1991.
- MORENO DE HINESTROSA, María Jesús: "Moguer en la época de la Restauración: la figura de Manuel de Burgos y Mazo". *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, pp. 325-334.
- MORILLAS ALCÁZAR, José Mª: "Fuentes para el estudio de la arquitectura en Huelva: el arquitecto municipal Trinidad Soriano (1882-1891)". *Huelva en su historia*, núm. 6. Universidad de Huelva, Huelva, 1997, pp. 217-227.
- MORÓN DE LA CORTE, Alfonso y MARTÍNEZ BENITO, Fernando: *Guía de industria y comercio de la provincia de Huelva para 1917*. Huelva, 1918.
- NADAL, Jordi: *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona, 1999.
- NADAL, Jordi: "La industria fabril española en 1900. Una aproximación". En VV.AA.: *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. Ariel, Barcelona, 1994, pp. 23-61.

- NADAL, Jordi y CARRERAS, Albert (dir. y coord.): *Pautas regionales de la industrialización española*. Ariel, Barcelona, 1990.
- NADAL SÁNCHEZ, Antonio: *Andalucía ante el advenimiento de la República. Coyuntura política y movimientos huelguísticos en la Málaga de 1930*. Universidad de Málaga, Málaga, 1981.
- NAVAJAS REBOLLAR, Miguel: *Régimen Jurídico-Administrativo de los Puertos*. Marcial Pons, Madrid, 2000.
- “OBRAS marítimas”. *Revista de Obras Públicas*, núm. extraordinario, 12-6-1899.
- OLABARRI GORTÁZAR, Ignacio: “Problemas no resueltos en torno al pronunciamiento de Primo de Rivera”. *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 7. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1996, pp. 223-248.
- OLABARRIETA, Begoña: “Andalucía. En busca del mar”. *Revista del Ministerio de Fomento “Estaciones de ferrocarril en España”*, núm. 553. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2006, pp. 10-25.
- OLANO, Alejandro: *Memoria descriptiva de las Obras del Puerto del Musel*. Ministerio de Fomento, Madrid, 2000.
- ORTEGA, Ángel, Fr.: *La Rábida. Historia documental crítica*, tomo IV. Imprenta y editorial de San Antonio, Sevilla, 1925-1926 (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1986).
- ORTEGA GONZÁLEZ, Felipe: *La provincia de Huelva y sus regiones naturales: estudio geográfico siguiendo un método analítico sintético*. Imprenta-Escuela del Ave María, Granada, 1925.
- PALAFOX, Jordi (coord.): *Curso de historia económica*. Tirant lo blanch. Valencia, 1999.
- PALOMEQUE LÓPEZ, Manuel Carlos y ÁLVAREZ DE LA ROSA, Manuel: *Derecho del Trabajo*. Centro de Estudios Ramón Areces. Madrid, 1999.
- PARRILLA, José Antonio: *Historia del Puerto de la Coruña*. Fundación Pedro Barrié de la Maza. Conde de Fenosa, 1996.
- PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: *La salud y la enfermedad en Huelva en el siglo XIX (1800-1880)*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1993.
- PEÑA GONZÁLEZ, Pascasio: “Mortalidad y medio ambiente en la Huelva del siglo XIX”. *Huelva en su historia*, núm. 1. Colegio Universitario de La Rábida, Huelva, 1986, pp. 345-377.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “Caciquismo y poder empresarial. El papel político de las compañías mineras en la provincia de Huelva (1898-1923)”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Universidad de Cádiz, Cádiz, 1993, pp. 299-324.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *Clientelismo político y poderes periféricos durante la Restauración. Huelva 1874-1923*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La Dictadura de Primo de Rivera en Huelva. Las transformaciones políticas inmediatas”. *Aestuarium. Revista de Investigación*, núm. 1, Huelva, 1992, pp. 13-32.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La élite del Puerto y su entronque con la sociedad Onubense”. En VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999, pp. 113-126.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La formación del Partido Maurista en Huelva. Antecedentes políticos y composición social”. *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 7. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1996, pp. 303-328.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “La investigación sobre la Historia Contemporánea en la provincia de Huelva. Estado de la cuestión y tendencias actuales”. *Huelva en su historia*, núm. 5. Universidad de Huelva, Huelva, 1994, pp. 415-444.

- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX*. En VV.AA.: *El tiempo y las fuentes de su memoria. Historia moderna y contemporánea de la provincia de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1995.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: *El sistema caciquil en la provincia de Huelva. Clase política y partidos (1898-1923)*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1993.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia, LARA RÓDENAS, Juan Carlos de y DOMÍNGUEZ DOMÍNGUEZ, Rosa M<sup>a</sup>: “Huelva y la crisis de 1917”. *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, pp. 449-503.
- PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia y SIERRA ALONSO, María: “La evolución del sistema político, 1874-1923”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 257-278.
- PEREJIL DELAY, Antonio: *Ferrocarriles mineros de la provincia de Huelva*. Asociación de amigos del ferrocarril “Cuenca minera de Río Tinto”, Nerva, 1995.
- PÉREZ CEBADA, J.D.: “Empresarios onubenses”. En PAREJO BARRANCO, A.: *100 empresarios andaluces*. Lid Editorial Empresarial, Madrid, 2007.
- PÉREZ LÓPEZ, Juan Manuel: “A la búsqueda de nuevas tecnologías para la explotación de las Minas de Río Tinto” En VV.AA.: *5.000 años de minería en Huelva*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Huelva, Huelva, 2002, pp. 65-79.
- PÉREZ LÓPEZ, Juan Manuel: “Crisis de empleo en las minas de Río Tinto (1914-1920)”. *Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 5. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1997, pp. 91-125.
- PÉREZ SERRANO, Julio y SÁINZ VARELA, José Antonio: “Andalucía y el tránsito del Antiguo al Nuevo Régimen”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 69-93.
- PINEDO VARA, Isidro: “Beneficio racional de las piritas de Huelva”. *Economía Industrial*, núm. 17.
- PINEDO VARA, Isidro: *Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento*. Summa, Madrid, 1963.
- PITA CARPENTER, Eloy: “Así se hace un puerto”. *Boletín información mensual*. Ente Público Puertos del Estado, Madrid, noviembre 2002, núm. 100, pp. 62-68.
- PONCE CALVO, Rafael A. y PONCE CORDONES, Francisco: *El Puerto de la Bahía de Cádiz. Visión histórica y evolución económica*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz, 1993.
- PONS CÁNOVAS, Ferran: *El Régimen Jurídico de la Ordenación de los Espacios Portuarios*. Cedecs, Barcelona, 2001.
- PÓRTICO: El... del “Más Allá...”. Junta de Obras del Puerto de Huelva, Huelva, 1926 (ed. facsímil, Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 1995).
- POZUETA ECHAVARRI, Julio: “El Puerto de Santander: problemas y proyectos”. En VV.AA. Santander. *El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 97-108.
- POZUETA ECHAVARRI, Julio: “El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas”. En FORTEA PÉREZ, José Ignacio y GELABERT GONZÁLEZ, Juan E (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2006, pp. 45-84.
- POZUETA ECHAVARRI, Julio: “Santander. El Puerto y la Ciudad en la Historia”. En VV.AA. Santander. *El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, pp. 11-49.



- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: *De Imperio a Nación. Crecimiento y atraso económico en España 1780-1930*. Alianza, Madrid, 1993.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: “El comercio exterior y la economía española durante el siglo XIX”. En VV.AA.: *La modernización económica de España 1830-1930*. Alianza Editorial, Madrid, 1991, pp. 147-175.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: “Una serie anual del comercio exterior español 1821-1923”. *Revista de Historia Económica*, IV, núm. 1, 1986.
- PUERTA RUEDA, Natividad de la: *El Puerto de Bilbao como desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*. Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.
- PUERTO: El ... *de Huelva en la Exposición Iberoamericana de Sevilla*. Talleres Tipográficos Velasco. Madrid, 1929.
- RAMÍREZ CEPEDA, Manuel: *El ferrocarril del vino del Condado*. Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”, Nerva (Huelva), 2002.
- RAMÍREZ CEPEDA, Manuel: *La estación de La Palma del Condado: medio siglo de historia ferroviaria (1880-1930)*. Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”, Nerva (Huelva), 1998.
- RAMÍREZ CEPEDA, Manuel: *La gestación de un ferrocarril en la Palma del Condado*. Asociación Cultural Amigos de La Palma. La Palma del Condado (Huelva), Huelva.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: “El ferrocarril de Buitrón, las compañías inglesas y el transporte de minerales a través del Puerto de San Juan (1867-1969)”. En GONZÁLEZ CRUZ, David (dir.): *Cinco siglos de historia de la Villa de San Juan del Puerto (1468-1992). De la tradición marítima al proceso de industrialización*. Ayuntamiento de San Juan del Puerto, San Juan del Puerto (Huelva), 1992, pp. 211-233.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: “Los ferrocarriles. El embarcadero de Buitrón en San Juan del Puerto”. En VV.AA.: *Artes, costumbres y riquezas de la provincia de Huelva: una búsqueda de las potencialidades internas*. Huelva Información, Huelva, 1998, pp. 1037-1052.
- RAMOS PALOMO, M. D.. “Poder, oligarquías y somatenes en Málaga, 1919-1930”. *Baética*, núm. 10, Málaga 1987, pp. 385-410.
- REBOLLO LLEDÓ, Francisco, SOLER GALLA, Rafael y SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel: “Los faros: ayer y mañana”. *Puertos*, núm. 103. Ministerio de Fomento, Madrid, 2003, pp. 41-54.
- “RECUERDO hacia don Tomás Domínguez Ortiz”. *Economía Onubense*, núm. 14, 1959.
- RECUERO, Antonio: “Monumentales o modestas, pero con historia”. *Revista del Ministerio de Fomento “Estaciones de ferrocarril en España”*, núm. 553. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2006, p. 1.
- RIEGO, Bernardo y LAZA, Manuela Alonso: *El espejo constante. Memoria constante de Santander y su Puerto 1861-1950*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1994.
- RIERA y SANS, Pablo (ed.): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*, tomo V. Imprenta heredero de Pablo Riera, Barcelona, 1883.
- RIVA FERNÁNDEZ, Javier: “Las relaciones entre las ciudades y sus puertos”. En VV.AA. *El Puerto y la ciudad de A Coruña*. Autoridad Portuaria de La Coruña, La Coruña, 1998, pp. 7-8.
- RODRÍGUEZ, Emilio José: *Geografía estadística de la provincia de Huelva*. Huelva, 1895. (edición facsímil, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1997).
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, José Antonio: *Ayamonte puerto y ciudad*. Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Sevilla, 2001.
- RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, Benigno: *Diccionario de artes de pesca de España y sus*

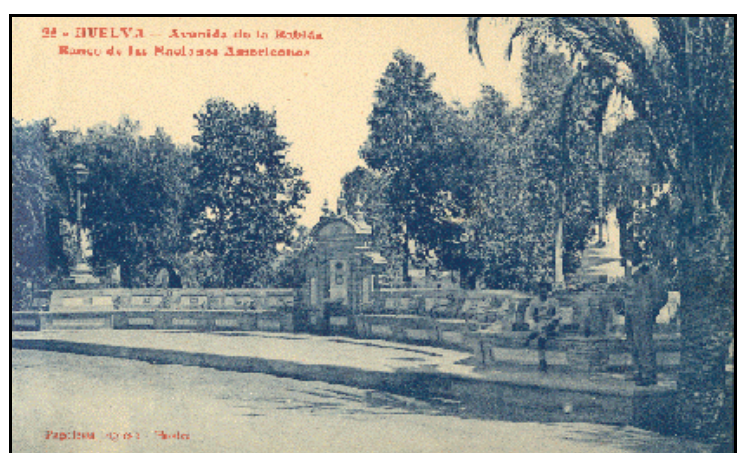


- posesiones*. Madrid, 1923.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: “La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna”. En VV.AA. *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 61-76
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio y TROYA CALATAYUD, José: *Historia del Puerto de Gijón*. Ministerio de Fomento, Madrid, 2002.
- ROIG RAVENTÓS, Emerencià: *La Marina catalana del vuit-cents*. Editorial Barcino, Barcelona, 1929.
- ROLDÁN, Santiago y GARCÍA DELGADO, José Luis: *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*. Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1973.
- 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, 2007.
- ROMERO MAURA, Joaquín: “El caciquismo: tentativa de conceptualización”. *Revista de Occidente*, núm. 127, Madrid, 1973, pp. 15-44.
- ROMERO MUÑOZ, Antonio: *La pugna por el control y el desarrollo de la escuela primaria en Huelva en la crisis de la Restauración*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999.
- ROMERO MUÑOZ, Dolores y SÁENZ SANZ, Amaya: “La construcción de los puertos: siglos XVI-XIX”. En *Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español” (Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX)*. Ministerio de Fomento, Madrid, 1996, pp. 185-212.
- ROPERO REGIDOR, Diego (dir.): *Los lugares colombinos y su entorno*. Fundación Ramón Areces, Madrid, 1992.
- RUIZ, David: “España 1902-1923: vida política, social y cultural”. En TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España*, tomo VIII. Labor, Barcelona, 1985, pp. 461-527.
- RUIZ ACEVEDO, Juan Manuel: *La almadraba de Nueva Umbría (El Rompido)*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 2005.
- RUIZ BALLESTEROS, Esteban: *Minería y poder. Antropología política en Riotinto*. Diputación Provincial, Huelva, 1998.
- RUIZ DE GRIJALBA, A.: *El contrato de trabajo ante la razón y el derecho*. Francisco Beltrán. Madrid, 1922.
- RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, Elena: *Historia de la navegación comercial española: Tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*, 2 vols. Ente Público Puertos del Estado, Madrid, 2004.
- RUIZ SÁNCHEZ, José Leonardo: “Andalucía en la construcción del régimen liberal y democrático español”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 211-233.
- RUIZ SÁNCHEZ, José Luis: *Almería en los años veinte. Expectativas y realidades en torno a la Exposición Iberoamericana*. Editorial Castillejo, Sevilla, 1995.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: “Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 101-116.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Ingenieros de caminos del siglo XIX*. Editorial AC, Madrid, 1990.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Los ingenieros de caminos*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1993.
- SALDAÑAS MANZANAS, Juan: *Médicos y hombres. Departamento médico de la Río Tinto*

- Company 1873-1948*. Colegio Oficial de Médicos de Huelva, Huelva, 2004.
- SAMPEDRO TALABÁN, M<sup>a</sup> de los Ángeles: “La masonería en Huelva durante el siglo XX, 1900-1936”. *Huelva en su historia*, núm. 3. Universidad de Sevilla, Huelva, 1990, pp. 505-601.
- SANCHA BLANCO, Manuel: *La actividad pesquera del Puerto de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1975.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936): cambios económicos y negocios de exportación*. Instituto de Estudios Almerienses de la Diputación Provincial de Almería, Almería, 1992.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: *La minería del Levante almeriense 1838-1930: especulación, industrialización y colonización económica*. Editorial Cajal, Almería, 1983.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: “Un recorrido histórico por la minería almeriense”. *Demófilo. Revista de Cultura tradicional de Andalucía*, núm. 32. Fundación Machado, 1999, pp. 137-151.
- SÁNCHEZ REAL, José: *Puerto de Tarragona: acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Autoridad Portuaria de Tarragona, Tarragona, 1995.
- SANTAMARÍA, Braulio: *Huelva y La Rábida*. Imprenta y Librería de Moya y Plaza, Madrid, 1882 (edición facsímil, Universidad Hispanoamericana de La Rábida, Huelva, 1991).
- SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: “El regeneracionismo primorriverista en la provincia de Huelva. Análisis de los proyectos de <desarrollo> promovidos por la Diputación Provincial de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera, (1923-1930). *Aestuarina. Revista de Investigación*, núm. 6. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1999, pp. 63-88.
- SANTOS CAÑA, Jesús Ángel: *Historia de la Diputación Provincial de Huelva: Dictadura y Dictablanda (1923-1931)*, Huelva, 2000 (Tesis de Licenciatura inédita.).
- SANZ, Jesús: “La agricultura española durante el primer tercio del siglo XX: un sector en transformación”. En VV.AA.: *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. Ariel, Barcelona, 1994, pp. 237-257.
- SANZ BERMEJO, César: *Manual de equipos de dragado*. Madrid, 2001.
- SARABIA SOLANA, José Antonio: “La industria naval en Cantabria”. En VV.AA.: *Barcos y Astilleros: la construcción naval en Cantabria..* Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1993, pp. 107-150.
- SEGOVIA AZCÁRATE, José M<sup>a</sup>: *Bodas de oro con la historia (1926-1976). El vuelo del “Plus Ultra”*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1976.
- SEGOVIA AZCÁRATE, José M<sup>a</sup>: *Huelva y su monumento a Colón*. Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación, Huelva, 1992.
- SIERRA ALONSO, María: *La política del pacto. El sistema político de la Restauración a través del Partido Conservador sevillano (1874-1923)*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1994.
- SIERRA ALONSO, María y PEÑA GUERRERO, M<sup>a</sup> Antonia: “Los fundamentos del sistema político de la Restauración en Andalucía”. En ÁLVAREZ REY, Leandro y LEMUS LÓPEZ, Encarnación (eds.): *Historia de Andalucía contemporánea*. Universidad de Huelva, Huelva, 1998, pp. 235-256.
- SUÁREZ GONZÁLEZ, Fernando: “La huelga de ferrocarriles de 1912”. En VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983, pp. 523-538.
- TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Estructura económica de España..* Alianza Editorial, Madrid, 2000 (24<sup>a</sup> ed.) y 2005 (24<sup>a</sup> ed. 1<sup>a</sup> reimp.).
- TAMAMES, Ramón y RUEDA, Antonio: *Introducción a la economía española*. Alianza Editorial, Madrid, 1998.

- TEDDE DE LORCA, Pedro: “Las compañías ferroviarias en España (1885-1935)”. En ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. 2, Madrid, 1978.
- TEDDE DE LORCA, Pedro: “Sobre los orígenes históricos del subdesarrollo andaluz: algunas hipótesis”. En VV.AA.: *La modernización económica de España 1830-1930*. Alianza Editorial, Madrid, 1991, pp. 299- 318.
- TERÁN, M.: “Santander puerto de embarque para las harinas de Castilla”. *Estudios Geográficos*, IX, 1947.
- TERRERO, José: “Armas y objetos de bronce extraídos en los dragados del puerto de Huelva”. *Clásicos de la arqueología de Huelva*, 3/1990. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1991.
- TORREJÓN CHAVES, Juan: “El área portuaria de la bahía de Cádiz: tres mil años de puerto”. En VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994, pp. 117-145.
- TORREJÓN CHAVES, Juan: *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*. Universidad de Cádiz, Cádiz, 2000.
- TORTELLA CASARES, Gabriel: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 1994.
- TORTELLA CASARES, Gabriel: “La economía española a finales del siglo XIX y principios del siglo XX”. En *I Coloquio de Historia Contemporánea de España “La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura”*. Siglo XXI, Madrid, 1995, pp. 133-151.
- TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid, 1995.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel: “De la Restauración al desastre colonial”. En VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986, pp. 883-917.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XIX*, vol. 2. Akal, Madrid, 2000.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XX*, vol. 1. Akal, Madrid, 2000.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España*, tomo VIII. Labor, Barcelona, 1985.
- VALDALISO, José M<sup>a</sup>: *Los navieros vascos y la marina mercante en España 1860-1935. Una historia económica*. Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991.
- VALERO TORRIJOS, Julián: *Los órganos colegiados: análisis histórico de la colegialidad en la organización pública española y régimen jurídico-administrativo vigente*. Instituto Nacional de Administración Pública y Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002.
- VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio: *Guía del Antiguo Reino de Andalucía*. Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val, Madrid, 1888.
- VEDÍA Y GOOSSENS, Enrique: *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña*. La Coruña, 1845.
- VEGA DOMÍNGUEZ, Jacinto de: *Huelva a fines del Antiguo Régimen, 1750-1833*. Diputación Provincial, Huelva, 1995.
- VELA CRUZ, Manuel: *Catálogo histórico-artístico de monumentos conmemorativos en la ciudad de Huelva y los lugares colombinos (1892-1936)*. Universidad de Huelva, 1998 (Tesis de Licenciatura inédita).
- VENCE DE CAMPO DE MATO, L.: *Guía ilustrada del Monasterio de Santa María de La Rábida*, Madrid, 1929.
- VENTOSA, Javier R.: “La ingeniería portuaria en España. La lucha por someter al mar”. *Revista del Ministerio de Fomento “Guía histórica de puertos y faros”*, núm. 520. Ministerio de Fomento, Madrid, julio-agosto, 2003, pp. 6-16.
- VICENS VIVES, Jaime: *Manual de historia económica de España*. Vicens Vives, Barcelona,

- 1987.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Dragas y dragados*. Puertos del Estado, Madrid, 1996.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Modesto y PEÑA ABIZANDA, Javier: *Evolución de las tecnologías de las infraestructuras marítimas en los puertos españoles: una investigación previa*, 2 vols. Fundación portuaria, Madrid, 2000.
- VV.AA.: *Artes, costumbres y riquezas de la provincia de Huelva: una búsqueda de las potencialidades internas*. Huelva Información, Huelva, 1998.
- VV.AA.: *Barcos y Astilleros: la construcción naval en Cantabria..* Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1993.
- VV.AA.: *5.000 años de minería en Huelva*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Huelva, Huelva, 2002.
- VV.AA.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona: Tres estudios*. Puerto Autónomo de Barcelona, Barcelona, 1992.
- VV.AA.: *El patrimonio industrial en Andalucía*. Jornadas europeas de Arquitectura. Junta de Andalucía, Sevilla, 2001.
- VV.AA.: *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva y Universidad de Huelva, Huelva, 1999.
- VV.AA.: *El Puerto y la ciudad de A Coruña*. Autoridad Portuaria de La Coruña, La Coruña, 1998.
- VV.AA.: *El tiempo y las fuentes de su memoria. Historia moderna y contemporánea de la provincia de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1995.
- VV.AA.: *Gijón. Puerto ilustrado*. Autoridad Portuaria de Gijón, Barcelona, 2003.
- VV.AA.: *Gijón trasatlántico*. Autoridad Portuaria de Gijón, Barcelona, 2002.
- VV.AA.: *Historia de España*. Historia 16, Madrid, 1986 (1ª ed.) y 1990 (2ª ed.).
- VV.AA.: *Historia económica y pensamiento social*. Alianza, Madrid, 1983.
- VV.AA.: *Historia gráfica de Sevilla*. Junta del Puerto de Sevilla. Equipo 28, Sevilla, 1989.
- VV.AA.: *Historia e historiadores sobre Huelva (siglos XVI-XIX)*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva, 1997.
- VV.AA.: *Huelva XX. Noticias de un siglo*. Editorial Mediterráneo, Madrid, 2002.
- VV.AA.: *La cara oculta de la industrialización española: La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)*. Alianza Editorial, Madrid, 1994.
- VV.AA.: *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*. Ariel, Barcelona, 1994.
- VV.AA.: *La Hacienda desde sus ministros: Del 98 a la guerra civil*. Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2000.
- VV.AA.: *La memoria del Territorio. Atlas histórico de Santander y su Puerto*. Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 1998.
- VV.AA.: *La modernización económica de España 1830-1930*. Alianza Editorial, Madrid, 1991.
- VV.AA.: *La paz imposible: la década de los pactos 1920-1929*. Historia 16, Madrid, 1997.
- VV.AA.: *Obras de atraque de cajones en España*. MOPU. Dirección General de Puertos, Madrid, 1988.
- VV.AA.: *Obras Públicas en Andalucía*. Ministerio de Fomento, Madrid, 2002.
- VV.AA.: *Orígenes del atraso económico español*. Ariel, Barcelona, 1985.
- VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*. CEHOPU, Madrid, 1994.
- VV.AA.: *Santander. El Puerto y su Historia*. Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985.
- VV.AA.: *Seis estudios del proletariado andaluz (1868-1939)*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba, 1984.
- ZAPATA TINAJERO, Amalia: *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*. Junta del Puerto de Sevilla. Sevilla, 1992.



## *ÍNDICE DE TABLAS, GRÁFICOS Y FOTOGRAFÍAS*





## TABLAS

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                              |     |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1.1.  | Población de la provincia de Huelva.                                                                                                                                                                                                                                         | 87  |
| 1.2   | Exportación de caldos corrientes españoles (millones de litros).                                                                                                                                                                                                             | 129 |
| 1.3.  | Huelgas en España (1924-1929).                                                                                                                                                                                                                                               | 169 |
| 2.1   | Evolución de la vela al vapor en la marina mercante española.                                                                                                                                                                                                                | 183 |
| 2.2   | Subvenciones concedidas a la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 1902-1924 (en pesetas).                                                                                                                                                                                    | 194 |
| 4.1   | Gastos de la construcción del muelle Sur y su zona de servicio (en pesetas).                                                                                                                                                                                                 | 321 |
| 4.2.  | Coste del material móvil y de explotación en el muelle Sur (en pesetas).                                                                                                                                                                                                     | 323 |
| 4.3.  | Inversión total en el muelle Sur (en pesetas).                                                                                                                                                                                                                               | 324 |
| 4.4.  | Entradas y salidas de mercancías en el conjunto portuario español, expresadas en toneladas anuales de carga y descarga, entre 1850 y 1895.                                                                                                                                   | 344 |
| 4.5.  | “Resumen del movimiento de buques nacionales y extranjeros, de vapor y de vela, cargados y en lastre, que han entrado y salido en los puertos de la Península e islas Baleares, tanto del extranjero como de las posesiones y provincias españoles ultramarinas”, 1887-1898. | 346 |
| 4.6.  | Valores de movimiento de mercancías en las Aduanas del Reino en 1893 (en pesetas).                                                                                                                                                                                           | 348 |
| 4.7.  | Entrada y salida de buques y mercancías en el Puerto de Huelva, según los datos oficiales de la Aduana en 1844 y 1845.                                                                                                                                                       | 351 |
| 4.8.  | Exportación e importación de mercancías relacionadas con la industria minero-metalúrgica, según la Aduana, en 1872, 1875 y 1876.                                                                                                                                             | 357 |
| 4.9.  | Movimiento de importación en 1891 (Kg).                                                                                                                                                                                                                                      | 361 |
| 4.10. | Movimiento de exportación en 1891 (Kg).                                                                                                                                                                                                                                      | 363 |
| 4.11. | Tráfico en el muelle Sur (1889-1898).                                                                                                                                                                                                                                        | 366 |
| 4.12. | Mercancías transbordadas por el muelle Sur (1889-1898).                                                                                                                                                                                                                      | 367 |
| 4.13. | Resumen del tráfico del muelle del Dique (julio 1884-junio 1898) (Tm).                                                                                                                                                                                                       | 369 |

|       |                                                                                                                                                                      |     |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.14. | Porcentaje de los muelles de hierro y del Dique en el tráfico movido por el Estado en Huelva entre 1889 y 1898.                                                      | 371 |
| 4.15. | Nombramientos de personal en la Junta entre 1880 y 1884.                                                                                                             | 384 |
| 4.16. | Nombramientos de personal en la Junta entre 1886 y 1887.                                                                                                             | 386 |
| 4.17. | Nombramientos de personal en la Junta entre 1888 y 1889.                                                                                                             | 387 |
| 5.1.  | Proposiciones presentadas al proyecto de grúas necesarias para el muelle Norte.                                                                                      | 430 |
| 5.2.  | Primeras diez locomotoras a vapor adquiridas por el Puerto de Huelva.                                                                                                | 433 |
| 5.3.  | Proposiciones recibidas para el proyecto de adquisición de material de dragados para el interior de la ría.                                                          | 448 |
| 5.4.  | Dragados en la barra: Resumen general de gastos (en pesetas).                                                                                                        | 453 |
| 5.5.  | Proposiciones presentadas a la obra de construcción del edificio principal y del pabellón de sustancias inflamables del proyecto del “Almacén general de las obras”. | 459 |
| 5.6.  | Ofertas presentadas al proyecto del “Cocherón de locomotoras”.                                                                                                       | 460 |
| 5.7.  | Exportación e importación de los principales puertos españoles en 1910 (Tm).                                                                                         | 468 |
| 5.8.  | Total del tráfico en los principales puertos españoles en 1910.                                                                                                      | 469 |
| 5.9.  | Tráfico de los diez puertos más destacados del conjunto nacional en 1920.                                                                                            | 471 |

## GRÁFICOS

|            |                                                                                |     |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.1.       | Importaciones en 1880 y 1891 (Kg).                                             | 362 |
| 4.2.       | Exportaciones en 1880 y 1891 (Kg).                                             | 365 |
| 4.3.       | Tráfico en el muelle Sur, 1889-1900 (Tm).                                      | 370 |
| 5.1.       | Comparativa de Importación y Exportación, 1901-1922 (Tm).                      | 479 |
| 5.2.- 5.3. | Movimientos de Importación y Exportación por tipos de tráfico, 1901-1922 (Tm). | 482 |
| 5.4.- 5.5. | Movimientos de Importación y Exportación por años, 1901-1922 (Tm).             | 487 |
| 5.6.       | Cabotaje de entrada 1901-1922 (Tm).                                            | 490 |
| 5.7.       | Importación de Europa 1901-1922 (Tm).                                          | 496 |
| 5.8.       | Importación de América 1901-1922 (Tm).                                         | 501 |
| 5.9.       | Cabotaje de salida 1901-1922 (Tm).                                             | 503 |
| 5.10.      | Exportación a Europa 1901-1922 (Tm).                                           | 509 |
| 5.11.      | Exportación a América 1901-1922 (Tm).                                          | 516 |
| 6.1.       | Movimiento de Importación y Exportación 1923-1930 (Tm).                        | 581 |
| 6.2.       | Movimiento de Importación 1923-1930 (Tm).                                      | 585 |
| 6.3.       | Movimiento de Importación por años 1923-1930 (Tm).                             | 585 |
| 6.4.       | Cabotaje de entrada 1923-1930 (Tm).                                            | 586 |
| 6.5.       | Importación de Europa 1923-1930 (Tm).                                          | 587 |
| 6.6.       | Importación de América 1923-1930 (Tm).                                         | 589 |
| 6.7.       | Movimiento de Exportación 1923-1930 (Tm).                                      | 594 |
| 6.8.       | Movimiento de Exportación por años 1923-1930 (Tm).                             | 594 |
| 6.9.       | Cabotaje de salida 1923-1930 (Tm).                                             | 596 |
| 6.10.      | Exportación a Europa 1923-1930 (Tm).                                           | 597 |

|       |                                       |     |
|-------|---------------------------------------|-----|
| 6.11. | Exportación a América 1923-1930 (Tm). | 600 |
|-------|---------------------------------------|-----|

## FOTOGRAFÍAS

|                      |                                                                                                                                                         |     |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Portada Índice       | Muelle de la <i>Compañía de Río Tinto</i> .                                                                                                             | 9   |
| Portada Introducción | Sello de la Unión de Obreros.                                                                                                                           | 15  |
| Portada Capítulo I   | Escudo de la Junta de Obras del Puerto de Huelva.                                                                                                       | 33  |
| 1.1.                 | Cánovas del Castillo.                                                                                                                                   | 37  |
| 1.2.                 | Antonio Maura.                                                                                                                                          | 43  |
| 1.3.                 | Directorio Militar durante la Dictadura de Primo de Rivera.                                                                                             | 45  |
| 1.4.                 | Trabajadores en los talleres de la <i>Compañía Río Tinto</i> en Huelva.                                                                                 | 66  |
| 1.5.                 | Manuel Burgos y Mazo.                                                                                                                                   | 72  |
| 1.6.                 | Imagen de emigrantes antes de zarpar.                                                                                                                   | 90  |
| 1.7.-1.9.            | Imágenes de Huelva.                                                                                                                                     | 95  |
| 1.10.                | Plano de Huelva en 1870.                                                                                                                                | 97  |
| 1.11.                | Plano de Huelva con el trazado de Ensanche y los proyectos de la Junta de Obras del Puerto.                                                             | 99  |
| 1.12.-1.13.          | Estaciones de ferrocarril de Sevilla y Zafra en Huelva.                                                                                                 | 103 |
| 1.14.                | Huelva en 1830.                                                                                                                                         | 112 |
| 1.15.                | Muelle embarcadero de la <i>Compañía de Río Tinto</i> .                                                                                                 | 116 |
| 1.16.                | Corta Atalaya en Riotinto.                                                                                                                              | 118 |
| 1.17.                | Arco de la Estrella.                                                                                                                                    | 123 |
| 1.18.-1.20.          | Calles comerciales de Huelva.                                                                                                                           | 133 |
| 1.21.                | Instalación de <i>Combustibles y Suministros, S.A.</i> en la zona de servicio del Puerto de Huelva.                                                     | 141 |
| 1.22                 | Cartel anunciador de depósitos flotantes de carbones, 1917.                                                                                             | 150 |
| 1.23                 | Plano de la fachada del colegio de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España en Huelva, 1929.                         | 153 |
| 1.24.                | Trabajadores de la <i>Compañía de Tharsis</i> .                                                                                                         | 160 |
| Portada Capítulo II  | Tren minero de Riotinto.                                                                                                                                | 177 |
| 2.1.                 | Clíper.                                                                                                                                                 | 181 |
| 2.2.-2.3             | Carteles que anuncian la salida de vapores en la segunda mitad del siglo XIX.                                                                           | 182 |
| 2.4.                 | Estiba al aire libre en el Muelle de España del Puerto de Barcelona.                                                                                    | 187 |
| 2.5.                 | Plano del Anteproyecto de Mejora del Puerto de Vigo, 1910.                                                                                              | 189 |
| 2.6.                 | Plano general del Proyecto de Ensanche, reforma y saneamiento del Puerto de Cartagena. Francisco Ramos, Francisco de Paula Oliver y Pedro García, 1896. | 192 |
| 2.7                  | Plano del Proyecto de Distribución del fondeadero del Puerto de Barcelona. Mauricio Garrán, 1873.                                                       | 198 |
| 2.8                  | Plano del Proyecto de Saturnino Bellido para el Puerto de Tarragona, 1882.                                                                              | 202 |

|                      |                                                                                                 |     |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.9                  | Plano del Puerto del Grao de Valencia, 1835.                                                    | 204 |
| 2.10                 | El Puerto y la ciudad de Málaga.                                                                | 206 |
| 2.11                 | Embarcadero del Alquífer.                                                                       | 209 |
| 2.12                 | La ría de Bilbao.                                                                               | 211 |
| 2.13                 | Plano del Proyecto de Calderón en el Puerto de Santander, 1821.                                 | 214 |
| 2.14                 | Taller de bloques para el muelle de Ribera en el Puerto de Gijón.                               | 217 |
| 2.15                 | Muelle de Hierro en el Puerto de La Coruña.                                                     | 220 |
| 2.16                 | Plano del Puerto de Sevilla, 1870.                                                              | 224 |
| 2.17                 | Plano del Anteproyecto del Puerto de Cádiz. Madrid, 1879.                                       | 229 |
| Portada Capítulo III | Caseta de Sanidad y Ayudantía de Marina.                                                        | 235 |
| 3.1                  | Manuel Vázquez López.                                                                           | 243 |
| 3.2                  | Guillermo Sundheim y Giese.                                                                     | 245 |
| 3.3                  | Francisco Montenegro y Calle.                                                                   | 266 |
| 3.4-3.5              | Mariano Vázquez de Zafra y Nicolás Vázquez de la Corte.                                         | 270 |
| 3.6                  | Antonio de Mora y Claros.                                                                       | 273 |
| 3.7                  | Nombramiento del delegado del Gobierno en la Junta a Francisco de Paula García Ortiz, 1910.     | 281 |
| 3.8                  | Tomás Domínguez Ortiz.                                                                          | 288 |
| 3.9                  | Guillermo García García.                                                                        | 290 |
| 3.10                 | José Andrade Chinchilla.                                                                        | 293 |
| Portada Capítulo IV  | Sello de la <i>Compañía de Río Tinto</i> .                                                      | 303 |
| 4.1                  | Plano general del Puerto de Huelva a principios del siglo XX.                                   | 311 |
| 4.2                  | Tren de dragado del Puerto de Huelva.                                                           | 315 |
| 4.3-4.4              | Muelle del Estado en el Puerto de Huelva, construido a mediados del siglo XIX.                  | 319 |
| 4.5                  | Plano de situación y detalles del muelle Sur.                                                   | 322 |
| 4.6                  | Plano del faro del Picacho, 14-7-1884.                                                          | 332 |
| 4.7                  | Fábrica de convertidores <i>Bessemer</i> en Río Tinto.                                          | 355 |
| 4.8                  | Carga general en el muelle Sur.                                                                 | 373 |
| 4.9                  | Cartel anunciador de líneas regulares, 1906.                                                    | 374 |
| 4.10                 | Plano del proyecto de Ampliación del muelle de Tharsis, 1915-1916.                              | 377 |
| 4.11                 | Plano del Muelle de la <i>Compañía de Río Tinto</i> , finales del siglo XIX.                    | 379 |
| 4.12                 | Documentación de Personal de Carlos M <sup>a</sup> Cortés, director del Puerto de Huelva, 1875. | 382 |
| 4.13                 | Nombramiento de escribiente a Rafael Mojarro y Mantilla, 1893.                                  | 390 |
| 4.14                 | Acuerdo de elevar el sueldo al interventor Manuel Garrido Pérez, 1876.                          | 392 |
| 4.15                 | Antigua calle Monasterio.                                                                       | 394 |
| 4.16                 | Nóminas y cuentas, 18-7-1881.                                                                   | 400 |
| 4.17                 | Hotel Colón.                                                                                    | 408 |
| 4.18                 | Portada del Programa del Congreso Internacional de                                              | 410 |



|                     |                                                                                                                   |     |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
|                     | Americanistas.                                                                                                    |     |
| 4.19                | Celebraciones del IV Centenario en la ría de Huelva.                                                              | 412 |
| 4.20                | Muelle de Viajeros hacia 1900, protagonista indiscutible de los desplazamientos a través de la ría.               | 414 |
| 4.21                | Plano de terrenos en Punta Umbría para barrio de salud, 1894.                                                     | 417 |
| 4.22                | Baños flotantes en la ría.                                                                                        | 418 |
| Portada Capítulo V  | Detalle del muelle de la <i>Compañía de Río Tinto</i> .                                                           | 421 |
| 5.1                 | Muelle Norte en construcción.                                                                                     | 428 |
| 5.2                 | Locomotora a vapor núm. 6.                                                                                        | 432 |
| 5.3                 | Plano del proyecto del Muelle de fábrica.                                                                         | 435 |
| 5.4                 | Salones del Círculo Mercantil.                                                                                    | 439 |
| 5.5                 | Muelle del Dique de la Pescadería.                                                                                | 445 |
| 5.6                 | Avenida Francisco Montenegro recién terraplenada, principios del siglo XX.                                        | 450 |
| 5.7-5.8             | Fábrica de gas instalada en la Avenida Francisco Montenegro.                                                      | 454 |
| 5.9                 | Casa del Vigía de la Barra.                                                                                       | 457 |
| 5.10-5.11           | Vista exterior e interior del Cocherón de locomotoras.                                                            | 460 |
| 5.12                | Plano del primer proyecto de oficina para el Puerto de Huelva, principios del siglo XX.                           | 462 |
| 5.13                | Resumen de ingresos en el año 1912.                                                                               | 466 |
| 5.14                | Hoja de servicio de Santiago Ceada Pérez, 1908-1918.                                                              | 522 |
| 5.15                | Solicitud de plaza de Auxiliar de Contabilidad de Ricardo Linero Rivas, 25-12-1906.                               | 525 |
| 5.16-5.17           | Nombramiento y cese.                                                                                              | 530 |
| 5.18                | Carné de identidad de la policía portuaria.                                                                       | 532 |
| 5.19                | Panel de la Exposición de Valencia.                                                                               | 539 |
| 5.20-5.21           | Paseo del Muelle.                                                                                                 | 543 |
| 5.22                | Programa oficial de festejos, 1921.                                                                               | 546 |
| 5.23                | Casas de los ingleses en Punta Umbría.                                                                            | 548 |
| 5.24                | Vapor <i>Isla Saltés</i> .                                                                                        | 550 |
| 5.25                | Balneario del Odiel.                                                                                              | 552 |
| Portada Capítulo VI | Grúa del muelle Sur.                                                                                              | 555 |
| 6.1                 | Construcción del Muelle de fábrica.                                                                               | 562 |
| 6.2                 | Plano de la Plaza de ingreso a la avenida Sur, 15-2-1930.                                                         | 570 |
| 6.3                 | Plano general de emplazamiento del proyecto de Campo de vuelo en Huelva.                                          | 573 |
| 6.4                 | Maqueta de proyecto de Monumentos a la memoria de Manuel Vázquez López y Guillermo Sundheim.                      | 575 |
| 6.5                 | Buque <i>Navasota</i> , que partió el 22 de noviembre de 1927 con castañas para Argentina.                        | 580 |
| 6.6-6.7             | Ficha personal de Andrés Bravo de Casas, que ingresó en el puerto el día 15 de abril de 1929.                     | 603 |
| 6.8                 | Escrito informando al presidente del nombramiento de Antonio Vázquez Suárez como delineante topógrafo, 14-6-1929. | 605 |
| 6.9                 | Hoja de servicio de Alfonso Le-Bourg Horment,                                                                     | 607 |

|                                                  |                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
|                                                  | 1920-1924.                                                                                                   |     |
| 6.10                                             | José Contreras Monís, al servicio del Puerto de Huelva desde 1922 hasta 1976.                                | 609 |
| 6.11                                             | Solicitud del presidente de la Sociedad La Unión de Obreros del Puerto de terrenos para barriada, 22-7-1925. | 611 |
| 6.12                                             | Plano de las casas de obreros proyectadas por la Sociedad La Unión.                                          | 613 |
| 6.13                                             | Armas extraídas de la ría de Huelva en 1923.                                                                 | 616 |
| 6.14                                             | Casco griego hallado en la ría de Huelva en 1930.                                                            | 618 |
| 6.15                                             | Vista de la ría antes del despegue del <i>Plus Ultra</i> .                                                   | 619 |
| 6.16                                             | Cartel del vuelo del <i>Plus Ultra</i> .                                                                     | 621 |
| 6.17                                             | El monumento a Colón en fase de construcción.                                                                | 623 |
| 6.18-6.19                                        | Reproducción de la nao <i>Santa María</i> .                                                                  | 625 |
| 6.20-6.21                                        | Pabellón de Huelva en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929.                                       | 626 |
| 6.22                                             | Punta del Sebo.                                                                                              | 631 |
| 6.23                                             | Vista de la ría de Huelva.                                                                                   | 633 |
| 6.24                                             | Plano de situación de terrenos de barriada para funcionarios en Punta Umbría, 1929.                          | 637 |
| Portada Conclusiones                             | Farola-fuente en los antiguos Talleres del Puerto.                                                           | 641 |
| Portada Apéndice                                 | Avenida Francisco Montenegro.                                                                                | 653 |
| Portada Fuentes                                  | Glorieta Norte.                                                                                              | 679 |
| Portada Bibliografía                             | Visita de Primo de Rivera a Riotinto.                                                                        | 699 |
| Portada Índice de Tablas, Gráficos y Fotografías | Banco de las Naciones.                                                                                       | 721 |