



Puerto de Huelva



Autoridad Portuaria de Huelva

EL PUERTO, MOTOR ECONÓMICO DE HUELVA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Ana María Mojarro Bayo

Departamento de Secretaría General

División de Archivo, Documentación y Registro

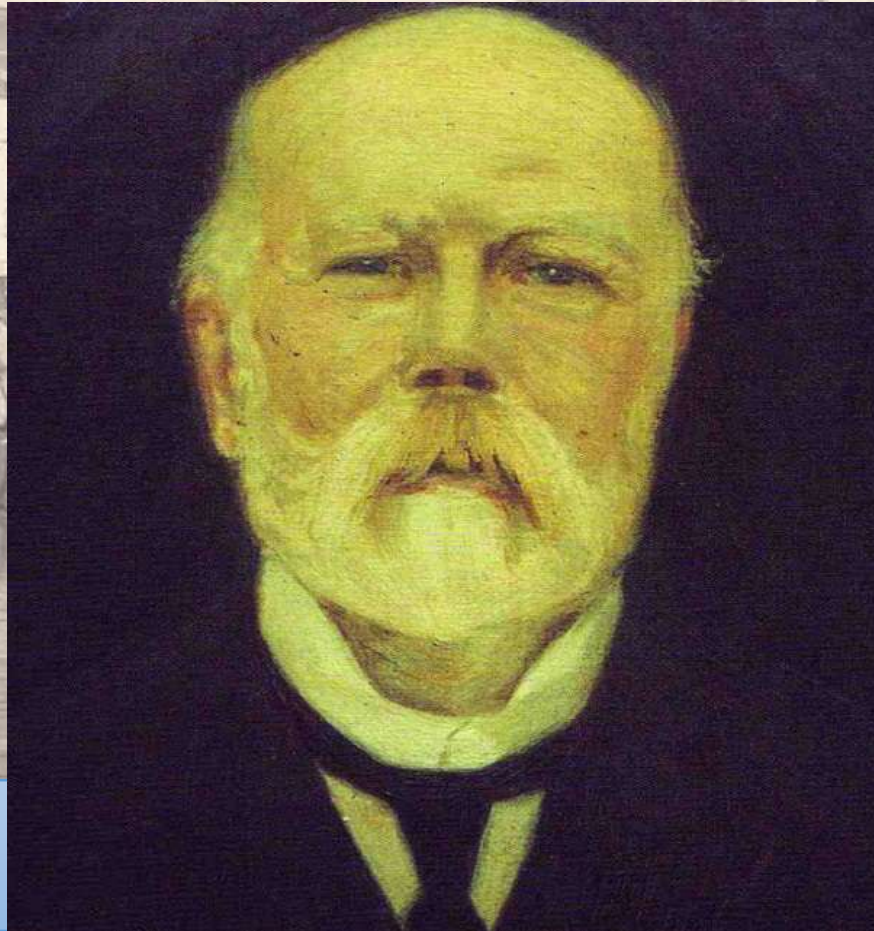
Centenario de la Asociación de
económico de Huelva

Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"

La Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva, primera denominación con la que se conoció el Puerto de Huelva, tiene su origen en 1873, en una reunión el día 8 de diciembre, festividad de la Inmaculada Concepción, presidida por Manuel Vázquez López.

El Puerto, motor

a principios



Puerto de Huelva



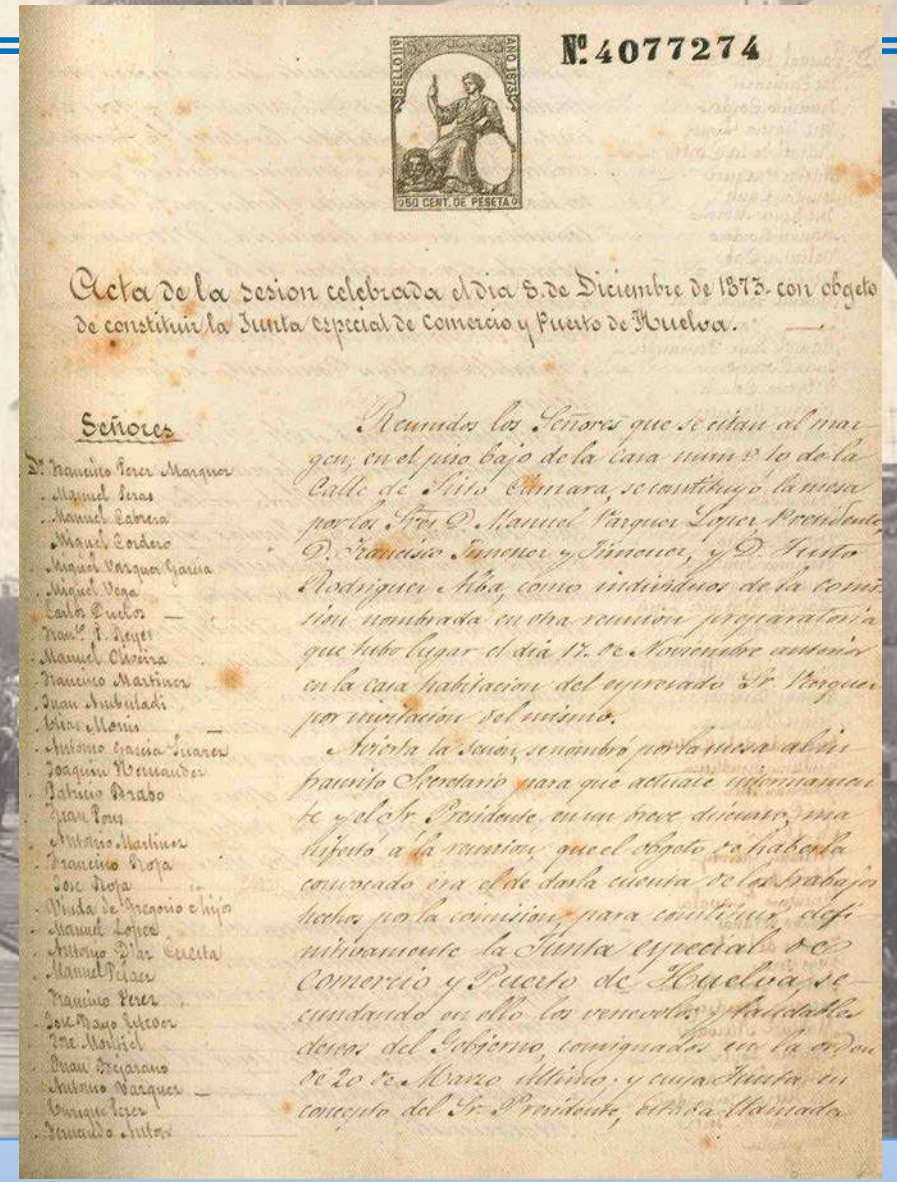
Autoridad Portuaria de Huelva

Ana María Mojarro Bayo

Departamento de Secretaría General

División de Archivo, Documentación y Registro

El mismo día de la constitución de la Junta se aprobó su Reglamento de actuación y se constituyó su primer Consejo de Administración con Francisco Jiménez Jiménez, tío de nuestro nobel moguerense Juan Ramón Jiménez, como presidente, mientras que Manuel Vázquez López recibió el nombramiento de presidente honorario y vocal nato por su labor fundadora y gestora.



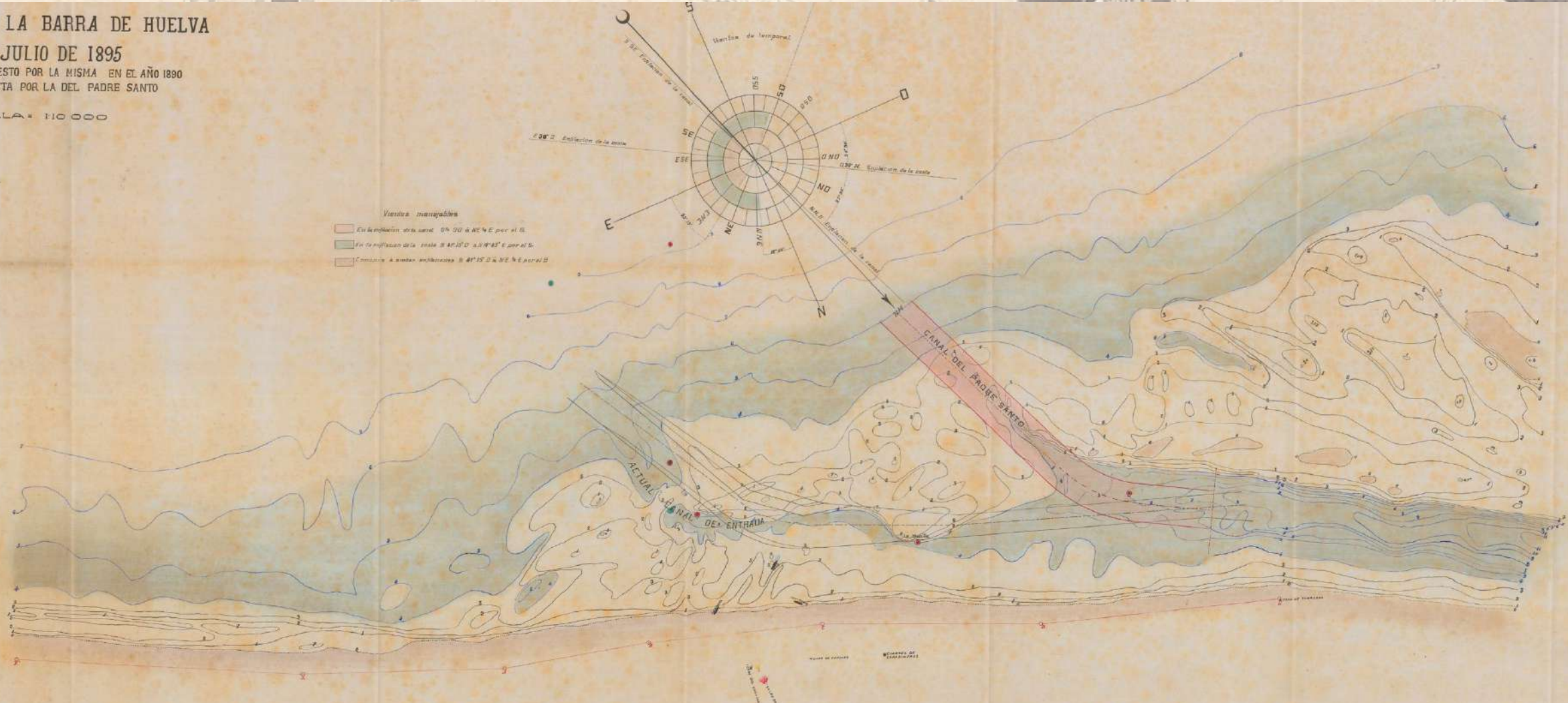
Centenario de la Asociación de económico de Huelva

Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"

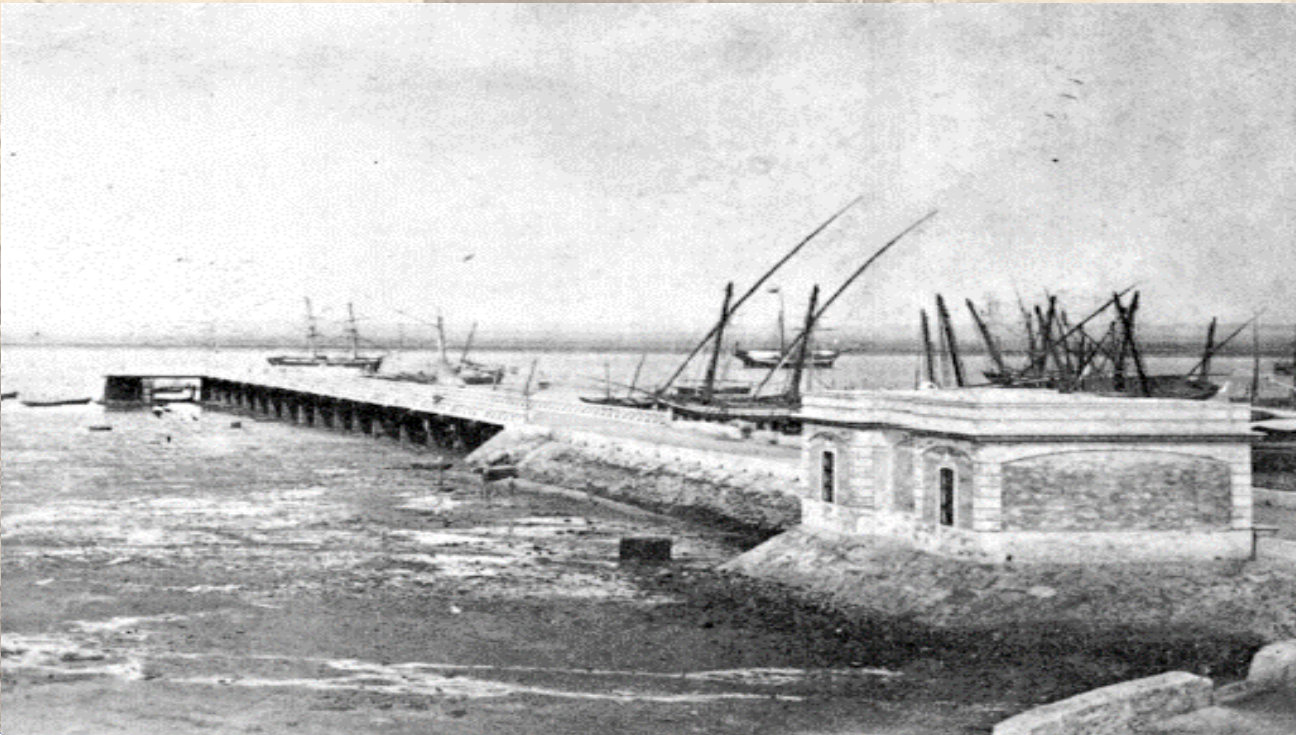
El Puerto, motor
a principios

El primer proyecto del Puerto de Huelva se formuló en 1878 por el primer director, Carlos M^a Cortes y Payo "Mejora del Puerto de Huelva". A este director le siguieron Luis M^a Molini Ulibarri y Joaquín Rodríguez Leal.

SITUACION DE LA BARRA DE HUELVA
EN JULIO DE 1895
CON EL TRAZADO PROPUESTO POR LA MISMA EN EL AÑO 1890
Y DE LA QUE SE PROYECTA POR LA DEL PADRE SANTO
ESCALA: 1:10 000



El primer muelle de la etapa moderna en el Puerto de Huelva es el denominado Muelle de Huelva, cuyas obras comenzaron en julio de 1848 y finalizaron dos años después. Poco después se levantaron los muelles de las *Compañías de Tharsis y Rio Tinto*, en 1871 y 1876, respectivamente.



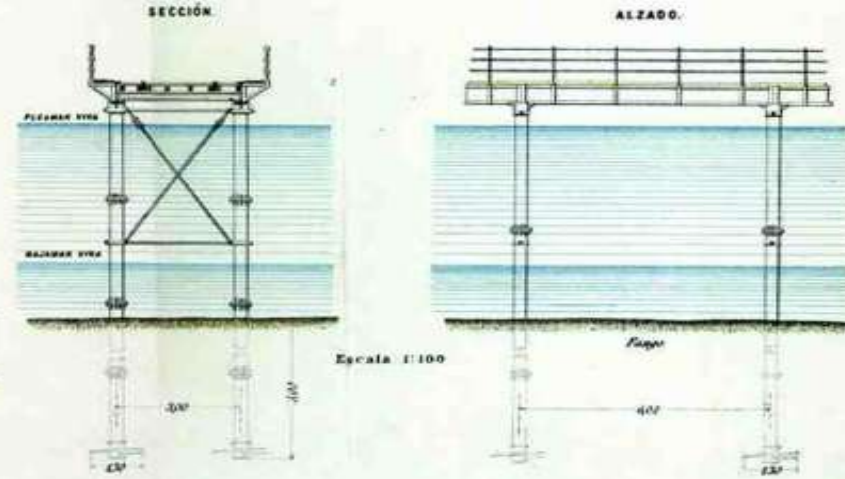
Revista de Obras públicas - n.º 1141

MUELLES Y FONDEADERO DEL PUERTO DE HUELVA

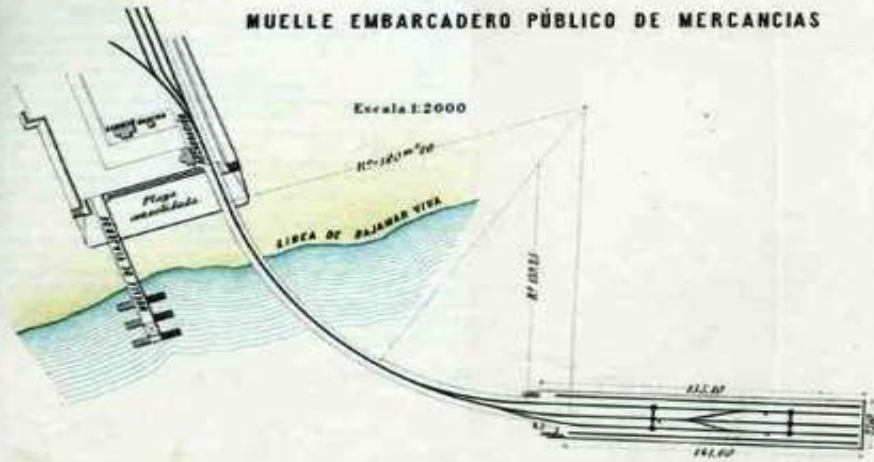
Serie 7.ª - Tomo II n.º 6.



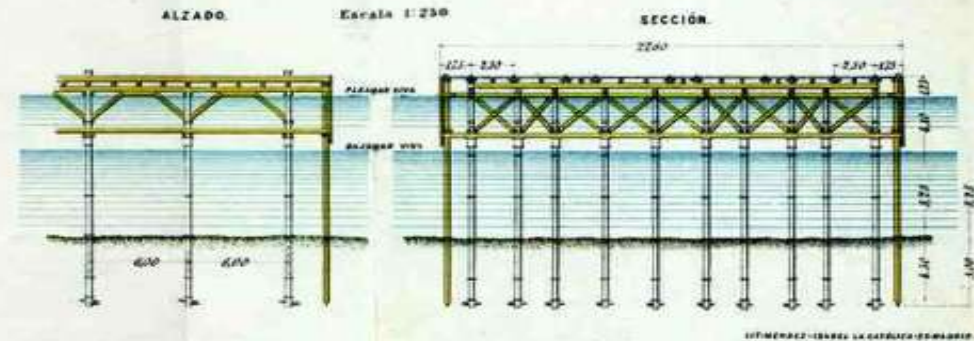
VIADUCTO DE ACCESO.



MUELLE EMBARCADERO PÚBLICO DE MERCANCÍAS

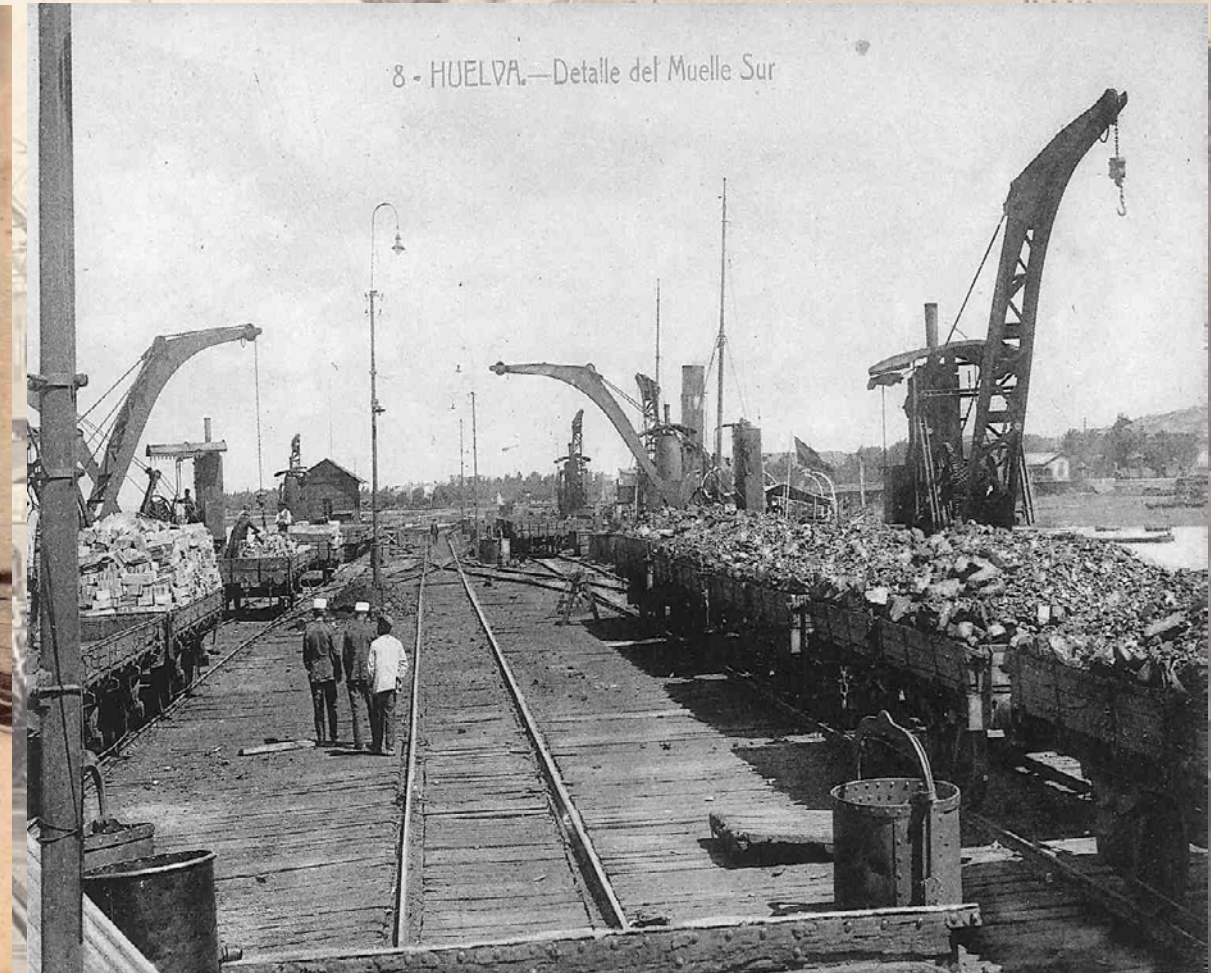
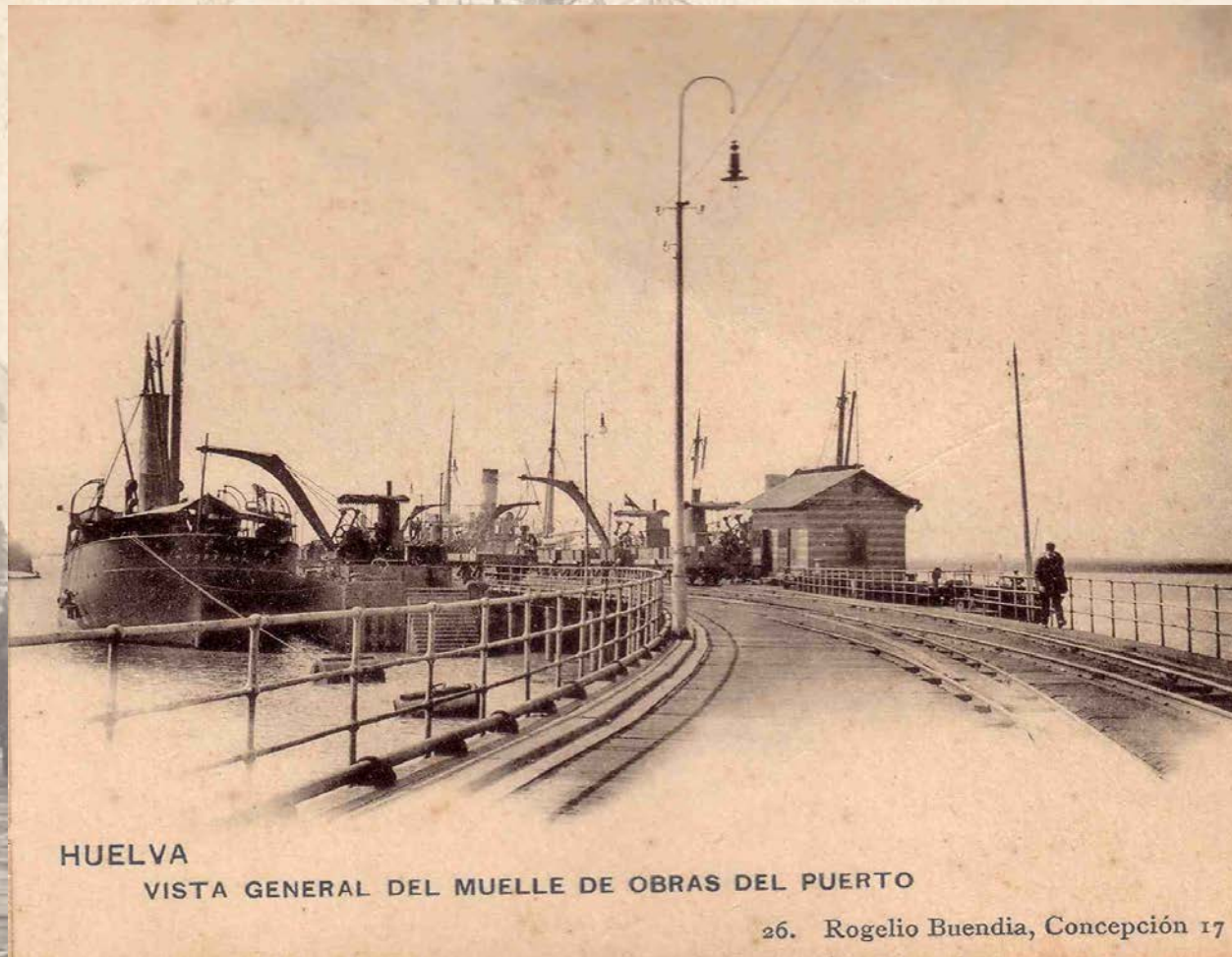


CABEZA DEL MUELLE.



Centenario de la Asociación de
económico de Huelva
Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"

El Puerto, motor
a principios



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

Ana María Mojarro Bayo
Departamento de Secretaría General
División de Archivo, Documentación y Registro

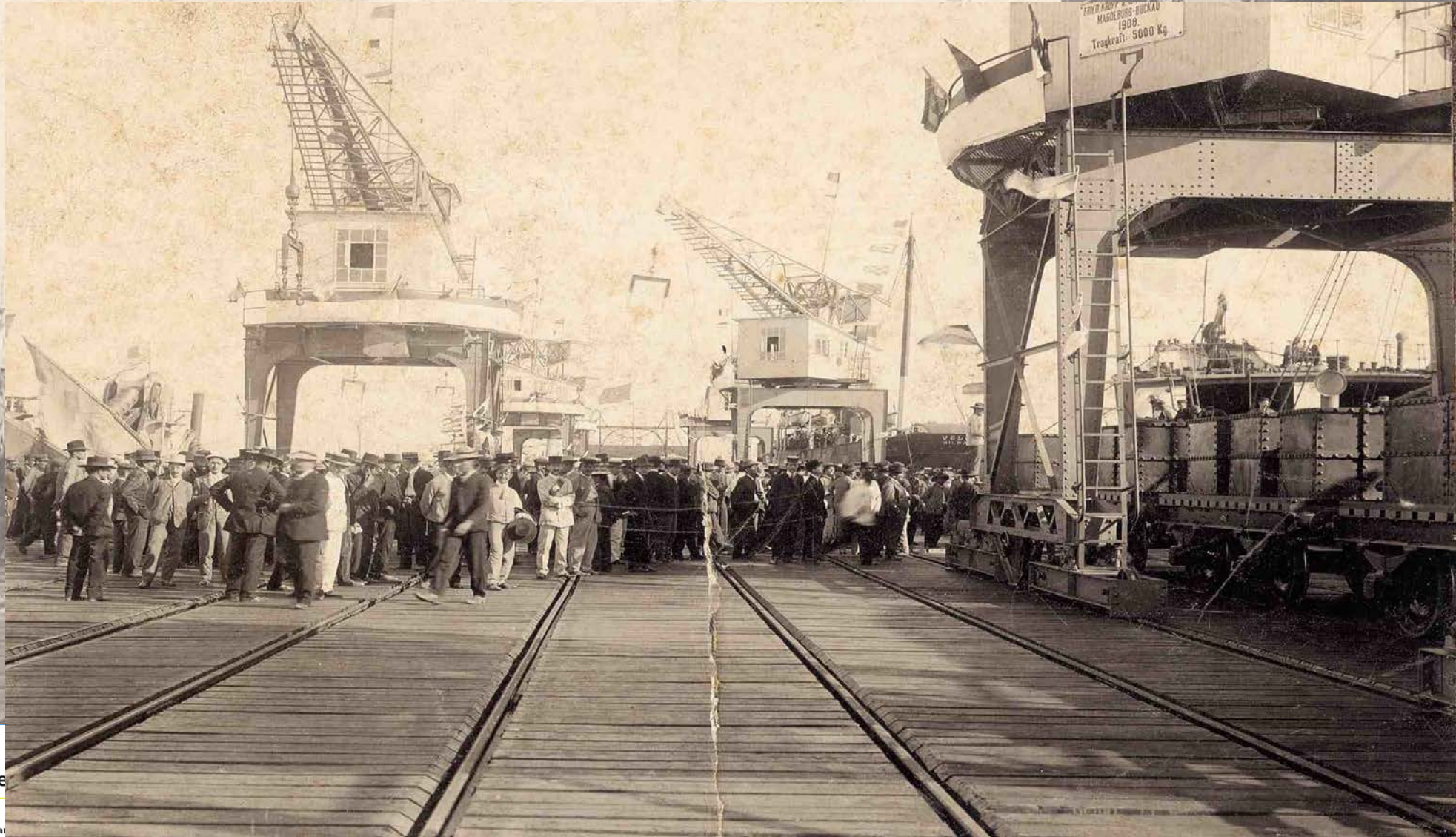


En 1902, llega Francisco Montenegro y Calle al Puerto de Huelva como director.

"No se había construido más que el Muelle Sur y el de viajeros [...] 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 Rio Tinto determinaban el límite sur de la zona de tráfico".

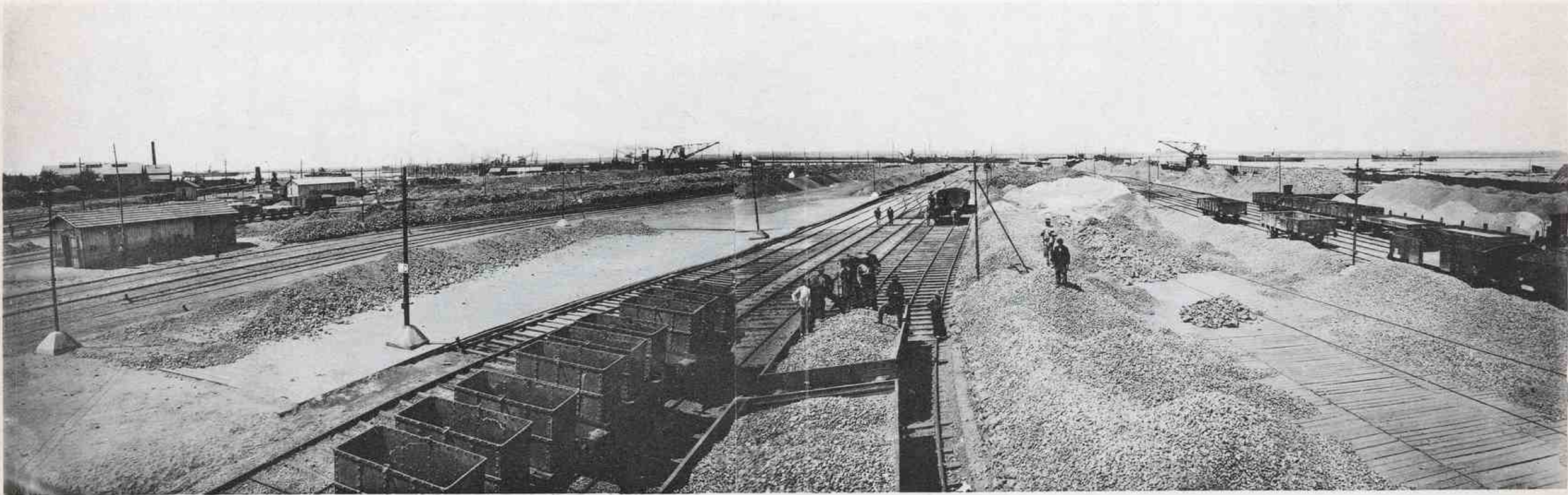


El muelle Norte se abrió al tráfico, tras su inauguración, el 16 de julio de 1908.



PUERTO DE HUELVA

Lámina 11



Depósitos de minerales

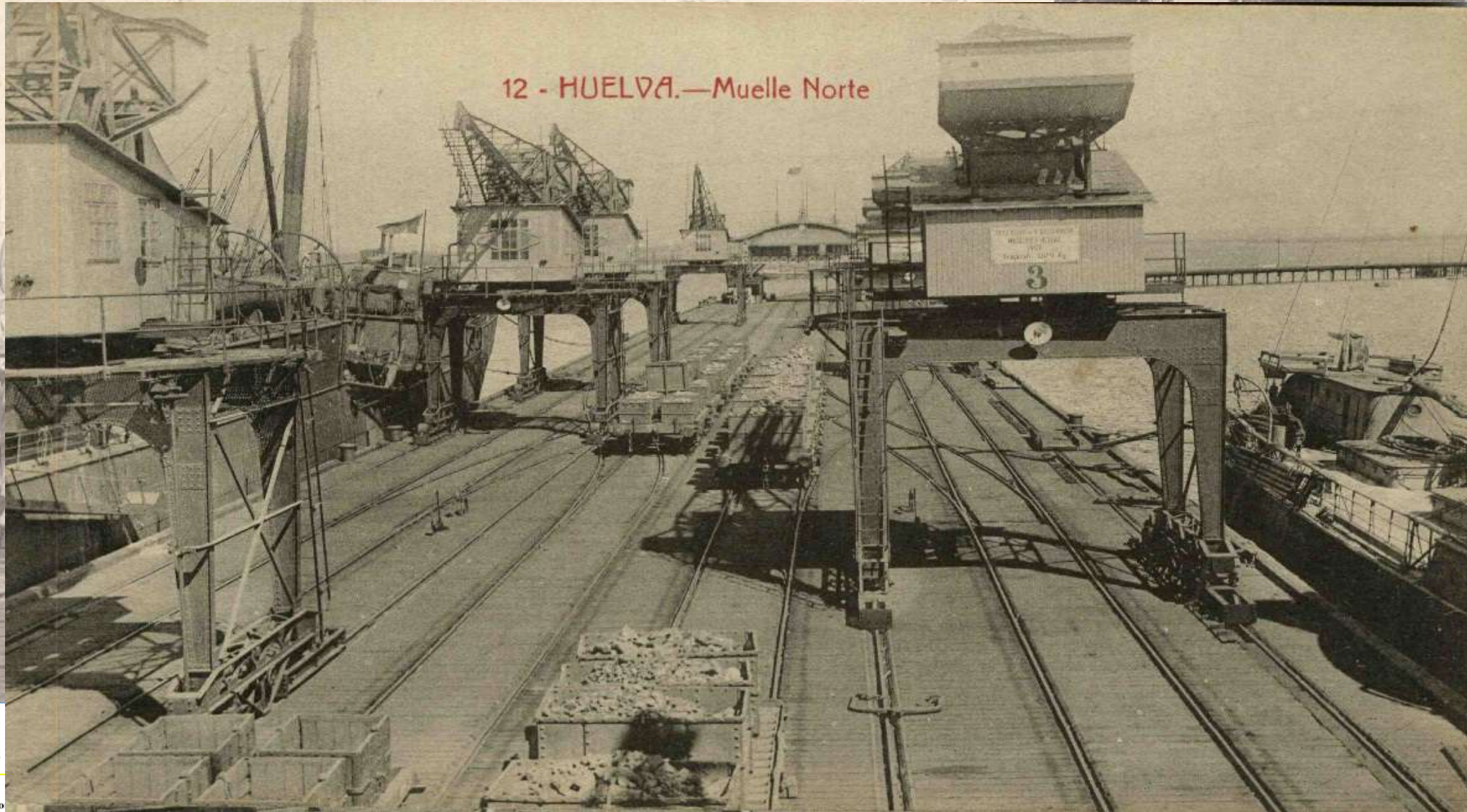


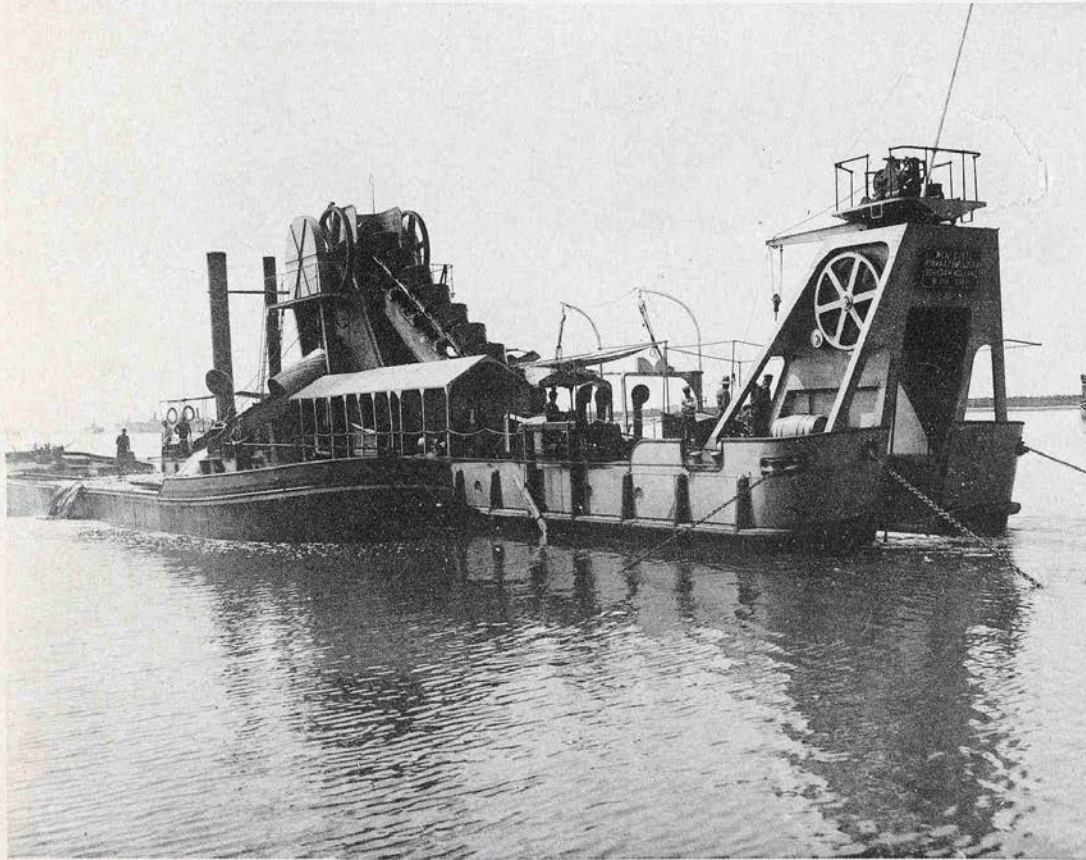
Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

Ana María Mojarro Bayo
Departamento de Secretaría General
División de Archivo, Documentación y Registro

El muelle Norte se abrió al tráfico, tras su inauguración, el 16 de julio de 1908.





Draga de rosario "Cinta"

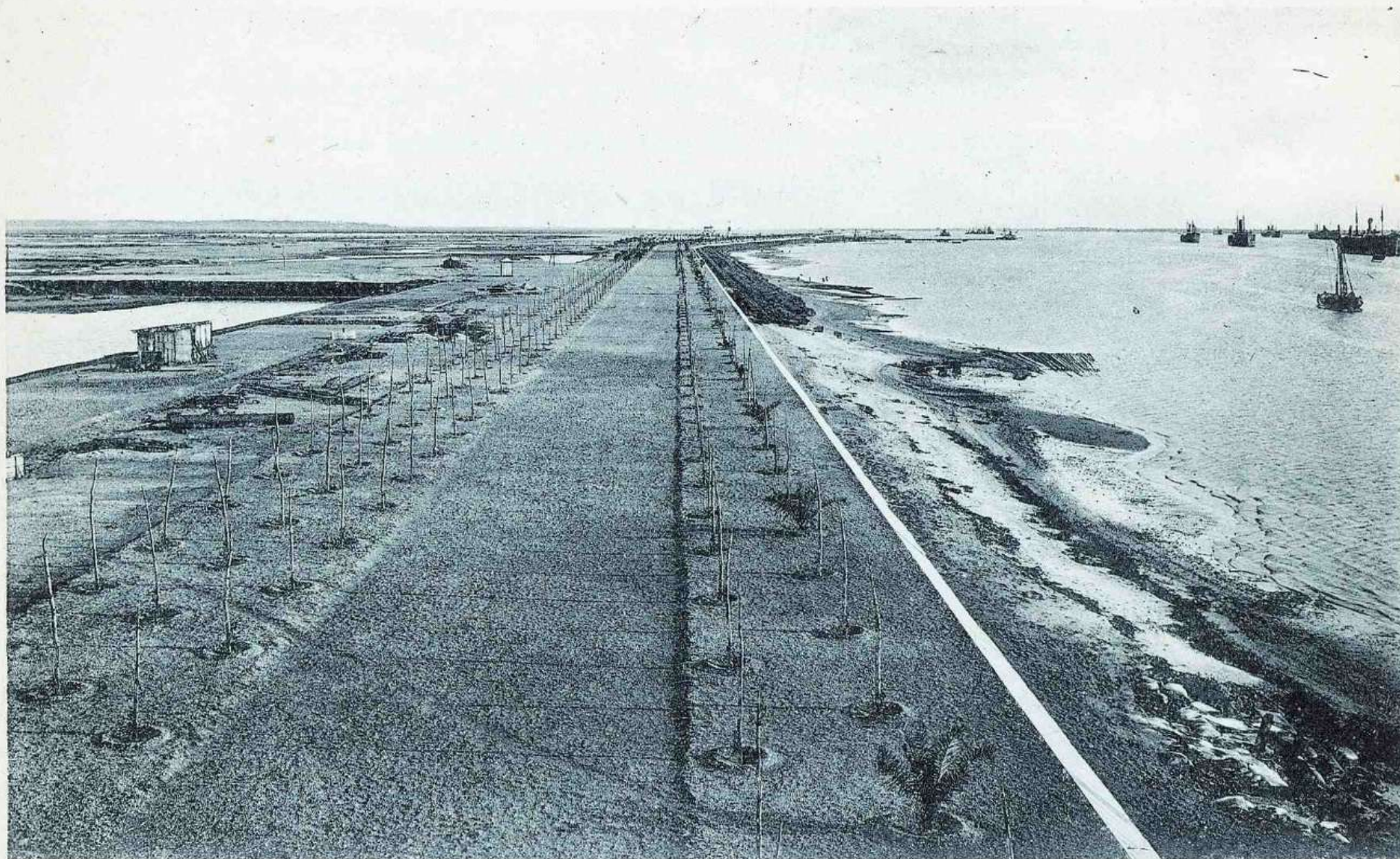


Elevador "Tinto" trabajando



Tren de dragas del interior de la ría





Terraplen formado con los productos del dragado

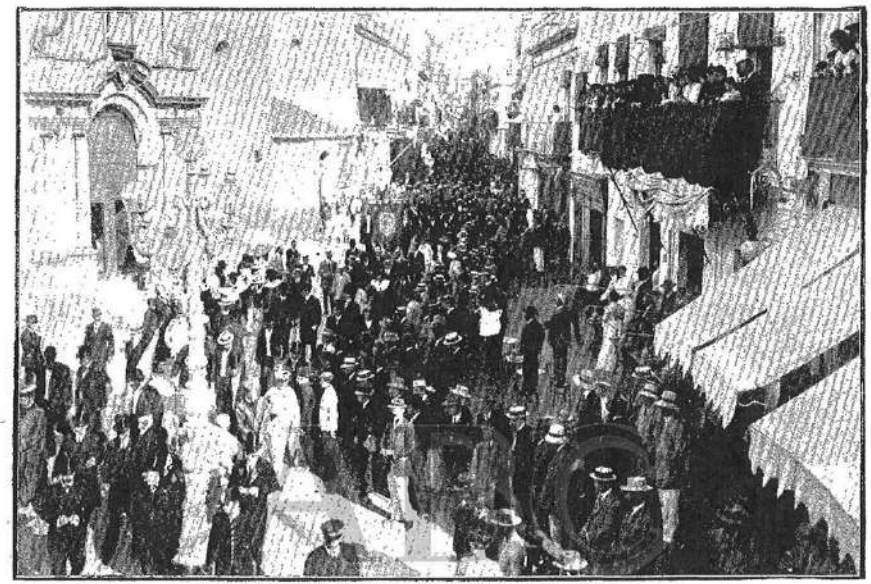
Centenario de la Asociación de
 económico de Huelva
 Ingenieros Industriales de Andalucía C
 del siglo XX"



DE TODO EL MUNDO, POR CORREO, CABLE, TELEGRAFO Y TELEFONO

ABC

DE TODO EL MUNDO, POR CORREO, CABLE, TELEGRAFO Y TELEFONO



INAUGURACION DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE HUELVA
 LA PROCESION CIVICA PASANDO POR LA CALLE DE LA CONCEPCION, AL DIRIGIRSE AL MUELLE PARA INAUGURAR LAS OBRAS DE DRAGADO

DE NUESTRO ENVIADO ESPECIAL

ABC EN PARIS

UNA MEDALLA *Argentino.* El doctor Theobald von Bethmann-Hollweg, nuevo canceller alemán, no debe su puesto al favor ni a la intriga, como reconocen propios y extraños. Es un hijo de sus obras, que todavía hace trece años era perfectamente desconocido en política. Además, el apellido del nuevo canceller es de origen judío, y esto, aun en Alemania, es un grave inconveniente para triunfar en la administración del país.

Pero el Kaiser no tiene a su alrededor hombres tontos ni *spiesman* acreditados, porque todavía no se ha dado el caso de que los *spiesman* hayan hecho prosperar la política de una nación. El Kaiser fue compañero de estudios del nuevo canceller allá en sus juventudes, cuando ambos seguían los cursos universitarios en Bonn, y no se olvidó de aquel hombre aplicado y laborioso. Esto de que el Soberano se rodee siempre de hombres de talento es una tradición en Alemania, donde Gotha fué el inseparable del gran duque de Weimar, y Voltaire, el amigo íntimo de Federico el Grande.

El nuevo canceller ha hecho su carrera política sin ruido y a los cincuenta y tres

años de edad entra en el palacio de la Wilhenstrasse silenciosamente, como si quisiera pasar inadvertido. El es el primero en inclinarse ante la gloria del canceller saliente,



D. ENRIQUE GHILOCHE BONE, CAPITAN DE ARTILLERIA, MUERTO EN EL ULTIMO COMBATE CON LOS RIFENOS
 For. Montes

y, modesto, asustado, temz, sin duda, fracasar en un puesto de tanto peligro, de tanta dificultad.

Porque el canceller von Bethmann-Hollweg no ha tenido nunca triunfos oratorios, desconoce las triquiñuelas parlamentarias, no ha buscado jamás el aparato ni la solemnidad en las discusiones, y cuando se levanta a hablar es para pronunciar palabras razonables, de exquisita corrección, con un tono de voz siempre igual, sin gestos violentos ni ademanes tribunicios.

—Ni intriga ni favor!— dice la Prensa berlinesa comentando el nombramiento, y los periódicos franceses lo reconocen así, y repiten: —Ni favor ni intriga!—No lo habéis observado? Y es que, por lo visto, en otras naciones no debe haber costumbre de que los hombres políticos alcancen ciertas situaciones por sus méritos propios solamente, sin recurrir a la adulación, al favoritismo ó al infalible y acreditado trabajo de zapa.

Y quizá por eso Alemania es la gran nación que no todo el mundo conoce.

Reverso. Un señor diputado francés, el señor Massaban, mientras los oradores parlamentarios derrochan elocuencia en la tribuna del palacio Borbón, se ha entretenido en estudiar los presupuestos de cinco

El Puerto, motor
 a principios





signamos cómo fue el oficial, apoyado en un cañón de la batería que mandaba y rechazando el formidable ataque de los rifles.

El capitán Gulluche era muy joven. Nació el 8 de Mayo de 1874 y tenía la antigüedad de 16 de Agosto de 1906 en el escalafón de capitanes de Artillería.

Las obras del puerto de Huelva. Huelva acaba de inaugurar una de esas obras que, por su índole, constituyen la base del desenvolvimiento y fomento del comercio y la industria nacionales.

Se trata del dique interior de su ría, cuya obra es la más importante de cuantas se han realizado hasta ahora en España, toda vez que el volumen que hay que dragar es de 11 millones de metros cúbicos, y que costó total ascendiendo a 6 millones y 100.000 pesetas.

El desusado tráfico de aquel puerto, al que concurren numerosos buques de todos los países del mundo para cargar minerales de las renombradas y ricas minas de dicha provincia, aumentará, considerablemente con la reabertura de esta mejora, que permitirá la entrada en el puerto de buques de 70.000 toneladas.

La extensión que se va a dragar es la comprendida entre el muelle de la Compañía de Tharsis y el Monasterio de la Rabida, desapareciendo el bajo de "La Ballena", que hoy constituye el mayor peligro, un grave inconveniente para la navegación.

Con los productos que se extraigan del fondo de la ría se terraplanará una extensión de seis kilómetros de terrenos de marismas por 800 metros de anchura, en los cuales se construirán fábricas y depósitos de mercancías a semejanza de los grandes centros del Norte.

Los festejos celebrados para la inauguración de la magna obra han sido sencillamente admirables, habiendo respondido el pueblo con verdadero entusiasmo ornando e iluminando las fachadas de sus casas.

A las cuatro de la tarde del día 19 se organizaron una procesión cívica, a la que concurrieron las autoridades e fuerzas vivas de la población, calculándose el número de los asistentes en unas 10.000 personas.

El ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, D. Francisco Montenegro, y el autor del proyecto, D. José Albeida, han sido felicitados por haber llevado a cabo una obra que honra a la ingeniería española.

La escuadra alemana. Reproducción de instantáneas referentes a la llegada a Bilbao del príncipe Enrique de Prusia y la escuadra de que es almirante.

En nuestros telegramas hemos dado extensa noticia del suceso.

CALMA, SEÑORES

Con motivo del ataque que el domingo realizaron los moros contra el campamento instalado entre El Gurgu y El Atayón, y contra el destacamento de este último lugar, se ha producido un movimiento de opinión tan exagerado, tan fuera de proporción con la realidad y la escasa importancia militar del suceso, que más parece delirio de tájeres neuróticas que juicio de gente reflexiva.

Tanta intranquilidad es la pérdida de una sola vida, digna de ser llamada la muerte de los que, pocos ó muchos, perecen en el cumplimiento de altos deberes; más que nadie deploramos el luto de las desgraciadas viudas y huérfanos de los valientes que en las

ceranías de Melilla han dado su vida por la patria; mas dicho esto, preciso es, para juzgar sucesos y aceptar o rehusar las consecuencias de ellos, en lo que a la vida y al porvenir de España se refiere, tomar puntos de vista mucho más altos: sustráese á sensiblerías y pesimismo deprimentes del espíritu nacional, é inspirarse en mis viriles ideas.

Sangriento combate, horrible lucha, cruenta refriega—hasta ¡ata! se la llama ó á los encuentros del domingo, que ningún militar serio calificará nunca sino de escaramuzo, sin influencia militar, u los sucesos.

¡Catorce muertos! ¡Veintitantos heridos...! Pero es que un país serio puede asustarse de eso? Y si se asustara, ¿no sería prueba de una dolorosa decadencia de su espíritu...? ¿Qué pasaría entonces el día, la noche no lo tregre, en que tuviéramos que resistir cual ha resistido otros, enal en tiempos remotos nosotros, verdaderos combatientes es que las bajas se contarán por muchos centenares, serían batallas en que mueren miles y millares se contarán los hombres puestos fuera de combate?

Cuando bajas, poco más ó menos, sufridas en tres ó cuatro actuaciones sobran para asustar á madres y esposas, pero para nosotros para alarmar á una nación cual siempre fué la española.

¡Diez y seis horas de combate...! Si durante todas ellas se hubiera peleado, lo cual no habrá ocurrido, seguramente, resultaría que las bajas de esos horribles combates, de esa cruenta batalla, se distribuirían á razón de menos de tres por hora... No es, á la verdad, para asustar tal hecatombe.

Si se queriéramos pintar la situación de nuestros soldados como crítica, se hace pensar á las gentes sencillas que hemos estado á punto de sufrir un descalabro. ¿Qué desconocimiento de lo que son las cosas de la guerra!

Querer juzgar de un hecho de armas, no por los resultados de él, sino por el número de bajas, es demostrar que se ignora lo que la guerra es; pero en tal juicio se funda en la apreciación de la baja de uno ó de los combatientes, ya no es ignorancia militar, sino absurdo de sentido común.

¿Que ha ocurrido? Pues en la cosa muy sencilla, lo que ocurre en todos los combates de noche: una serie de encuentros desordenados. En tales combates no cabe esperar el desenlace, en los que se libran á la luz de día, de una acción combinada de fuerzas, que no se ven, ni de avances ordenados, imposibles de realizar en la obscuridad, con tropas amigas que se fustilan mutuamente. En tales casos, cada uno combate donde la acción le coge, y aquí da la casualidad superioridad de fuerzas á una parte, que el otro creyese en desventajas ó condiciones. Y no hay otro medio ni otra receta para salir de tales pasos, pues quien quisiera hacer á ciegas otra cosa cometería una imprudencia temeraria.

¿Dónde están nuestros soldados después del asalto de las cañales? Donde estaban antes; sin haber retrocedido un solo paso, sin haber perdido una pulgada de terreno. En esto es en lo que se conoce quién gana ó pierde en un hecho de armas.

¿Qué cañones se han llevado los asaltantes? ¿Qué prisioneros han hecho...? Pues si á lo que parece era su principal objetivo apoderarse de algunas piezas y no lo han conseguido ni han sufrido una sola cañonada, haciendo fuego á la vez para rechazar el ataque en uno de los momentos más cálidos de él, no debe haber sido tan crítica la situación como lo alarmistas se esfuerzan en hacer creer.

Es preciso pensar con un poco más de calma y sentir con algo más de virilidad. ¡Por Dios, que no se burlen de nosotros; no nos demos en espectáculo risible ante Euro-

pa, mostrando nerviosidad poco decorosa y llamando batallas á lo que nadie que sepa lo que batallas son llama con tal retumbante nombre.

Nunca hemos sido partidarios de aventuras; jamás las hubiéramos provocado sola por eso, pero así como el hombre no es dueño de regalar los sucesos de su vida, tampoco una nación es dueña señora de los que á su política se refieren, y menos cuando esa nación no puede dictar la ley á las demás.

Por tantas causas ó por otras, que no hemos de analizar hoy, nos hallamos en el momento que Europa, no nosotros, juzga crítico para el imperio marroquí, en el momento en que no nos quedan sino dos caminos que seguir: ó abandonar nuestras plazas de África, haciendo pública confesión, no sólo de debilidad material, sino de falta de espíritu nacional, ó hacernos respetar de los que frente á ellas viven, de esas gentes que no respetan sino al fuerte.

Si hay quien crea que debemos abandonar Ceuta y Melilla, cedérselas á Francia ó á Inglaterra para que en ellas hagan lo que nosotros no queremos hacer, será muy respetable su opinión, pero debe formularla con esa circunspección, y es muy probable que expuesta de tan claro modo le pareciera al país un suicidio nacional.

Si alguno cree que conservándolas podemos contestar á los desmanes de los moros vecinos encerrándonos en los muros de las plazas, sin atrevernos á asomar la nariz fuera de ellos, y dejando allí fuerzas insuficientes, digase también; pero es seguro que si nosotros no las evacuébamos nos las hicieran evacuar nuestros nuevos vecinos, que al cabo de pocos años no serían los moros, sino los europeos que rodearan aquellas ciudades.

Pero sobre todo lo anterior tenemos hoy un hecho: el de la hostilidad, traducido en agresiones de algunas cañales; y ante esto sólo cabe preguntar si debemos presentar la otra mejilla ó retirarnos prudentemente por no querer aventuras.

Lo primero que necesita un hombre para formar concepto de tal es la resolución de hacerse respetar, siquier sea muy prudente y pacífico; lo primero que una nación necesita para ser como tal considerada es conciencia de la dignidad nacional, saber mantenerse en cualquier momento de su historia como madre de una raza viril.

Y mal se complace, á la verdad, con esto el chillar y gemir en cuanto hay que abordar empresa de hombres.

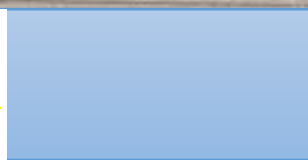
¿Pero es España quien gime y llora? No; solamente unas pocas equivocadas, á quienes es seguro que España no hará caso.

MADRID AL DIA

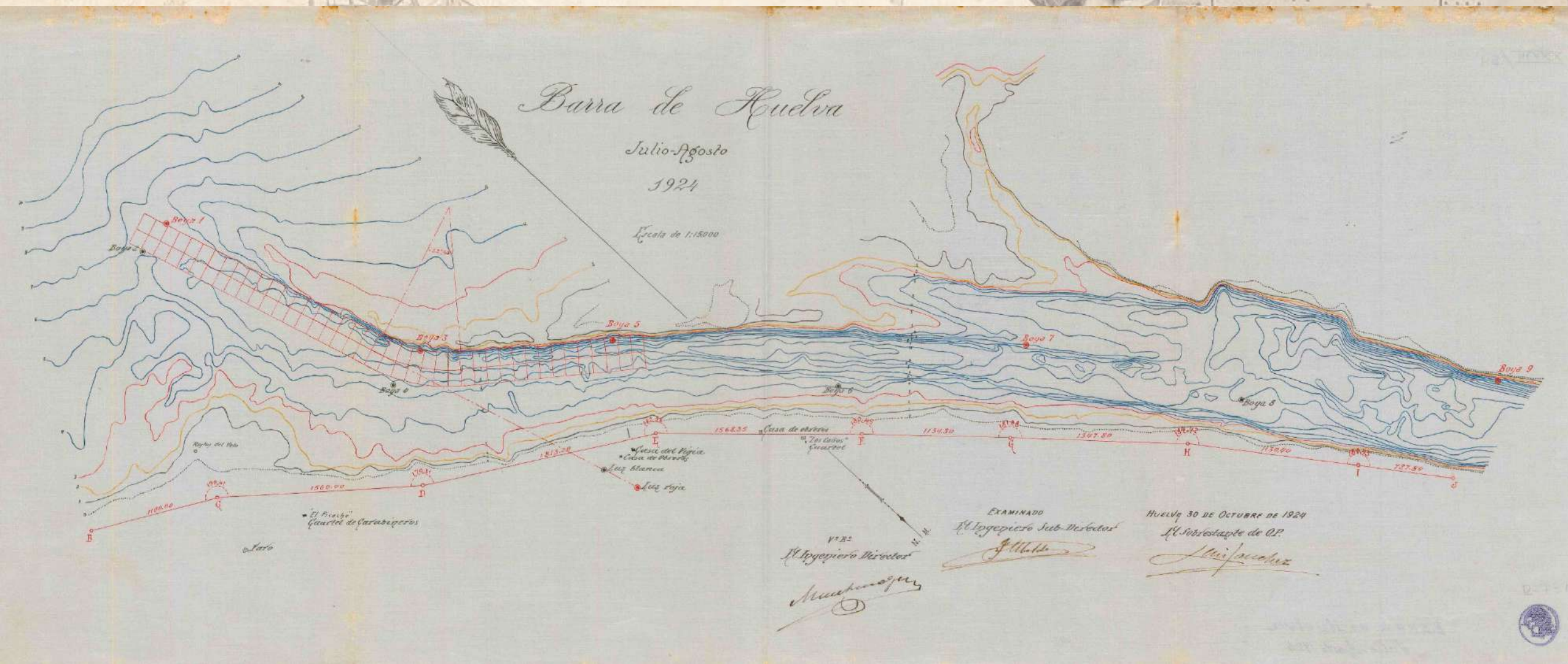
El termómetro nos acusó las cuarenta. Con esto queda hecha la apología del día. Por lo demás, la jornada fué muy movida. Llegada del Rey, llegada de Mañra, reunión del Consejo de ministros, visita regia á los cuarteles de los Docks y de la Montaña, y, finalmente, ya de madrugada, salida de Madrid de dos batallones de Cazadores, con las consiguientes escenas de despedida.

Las noticias recibidas de Melilla fueron relativamente tranquilizadoras, pero los nervios siguen en tensión y la fantasía haciendo de las suyas. Se comprande la debilidad de la Bolsa, porque hace mucho tiempo que hemos convenido en que el dinero es cobarde; pero pasar de ahí es faltar á la reunión.

Es indudable que si el día apetece la guerra; pero, del mismo modo, no puede apeteecer nadie que se nos pegue y nos quedemos tan campantes. Ni el frate del cuento tuvo resignación para aguantar el segundo golpe del bronco, por aquello de que Cristo



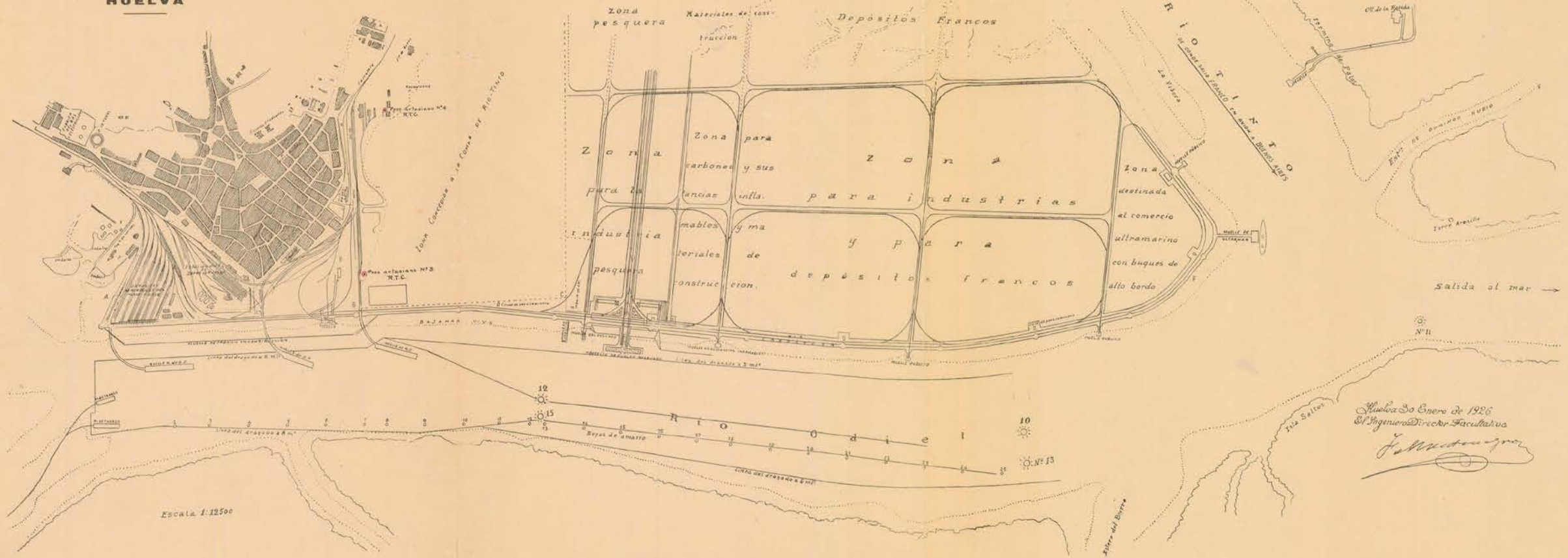
ABC (Madrid) - 21/07/1909, Página 5. Digitalized by CC-BY-NC-SA 4.0 license from the National Library of Spain.



Centenario de la Asociación de
económico de Huelva
Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"

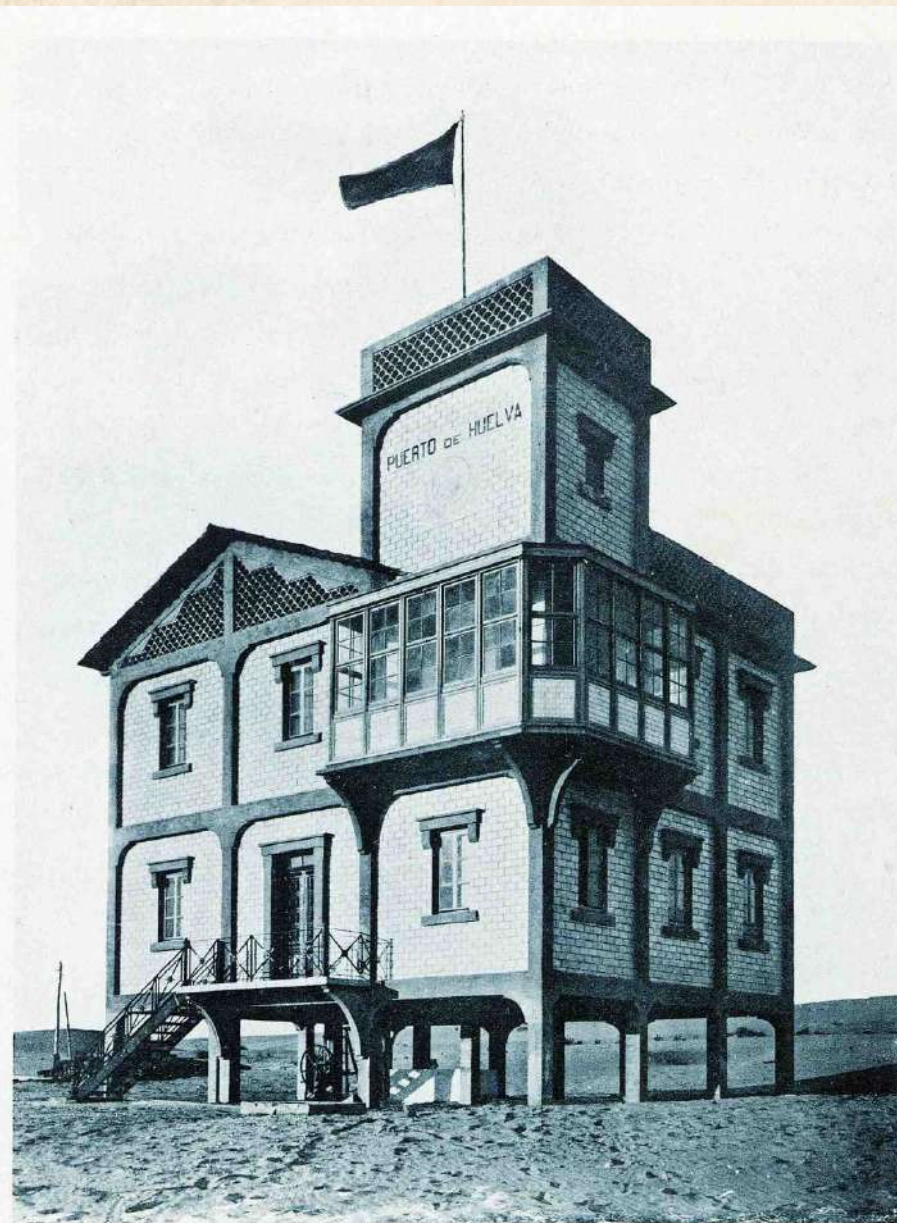
El Puerto, motor
a principios

OBRAS DEL PUERTO
HUELVA



Huelva 30 Enero de 1926
El Ingeniero Director Facultativo
F. M. ...

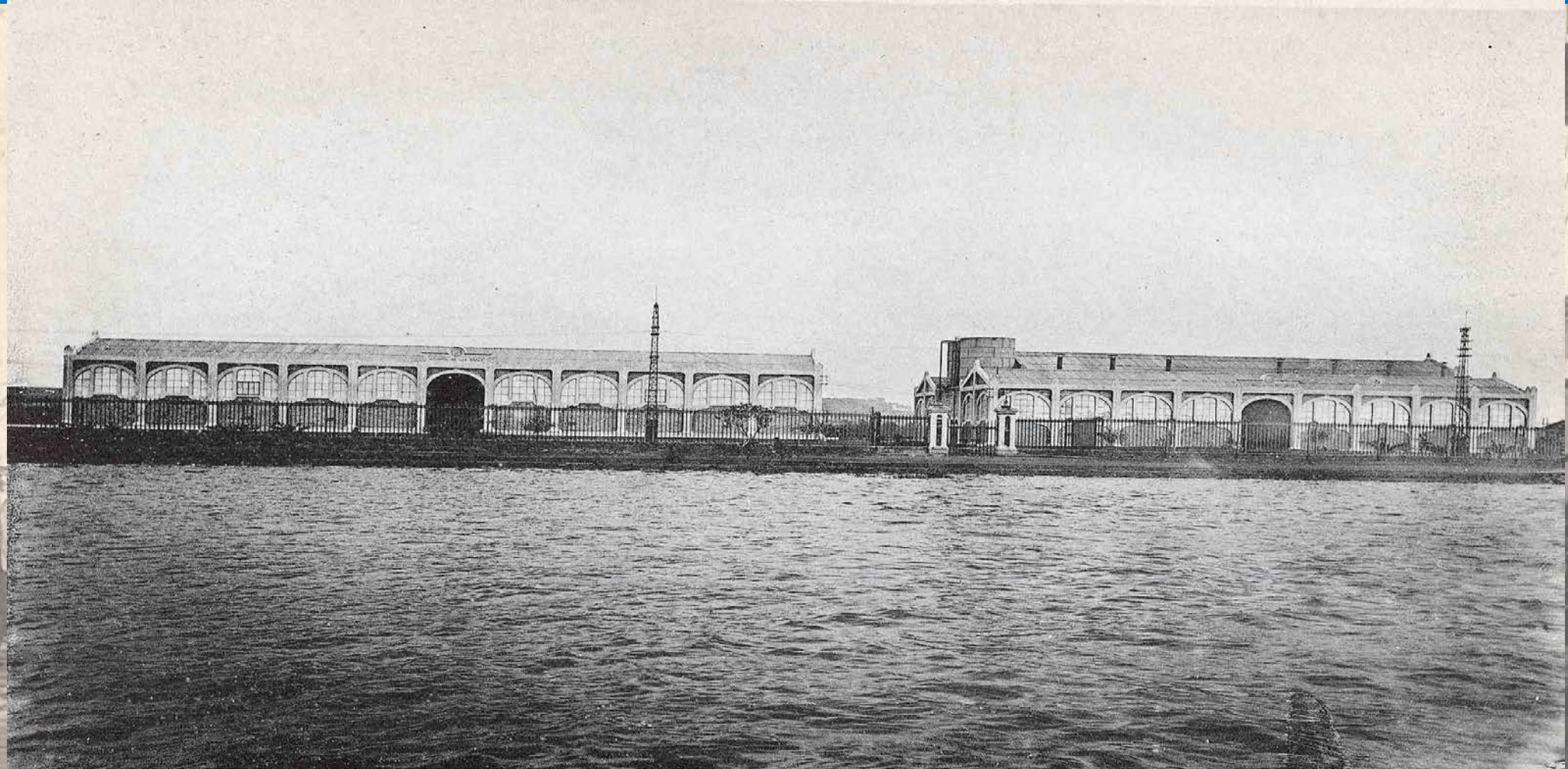
**Centenario de la Asociación de
económico de Huelva**
*Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"*



Casa del vigia de la barra



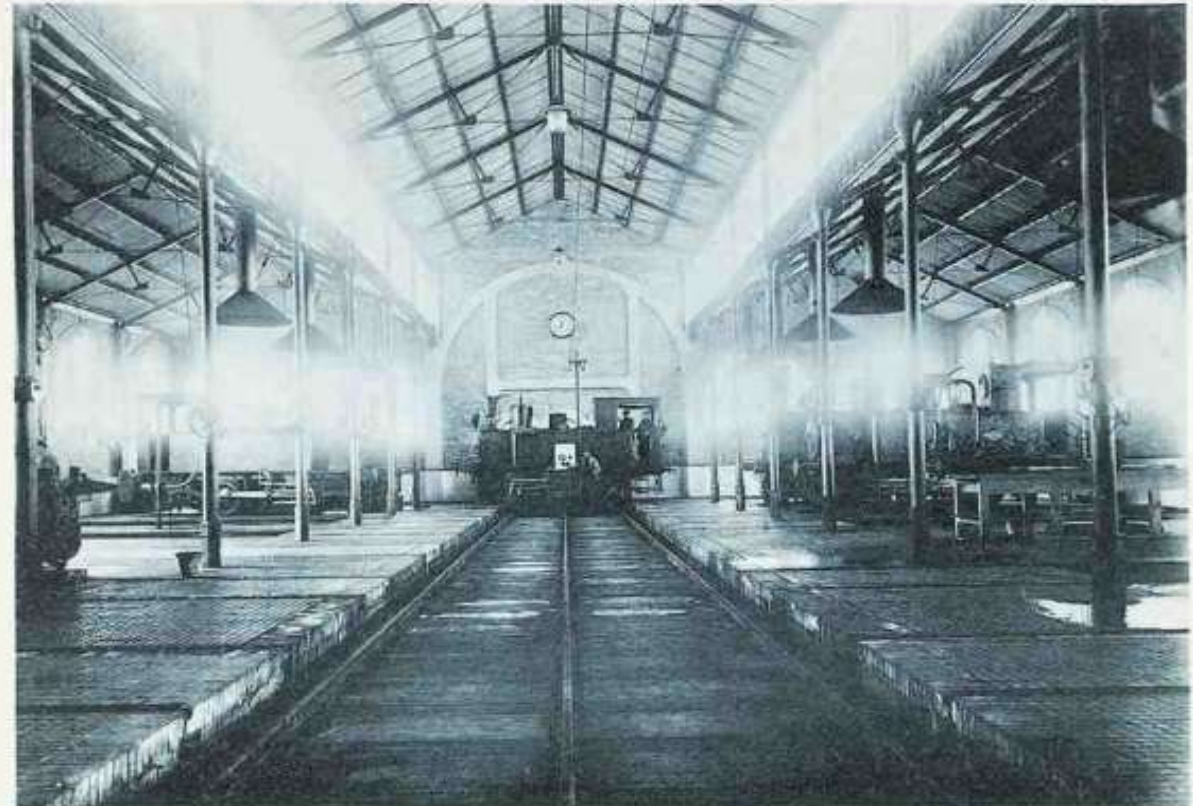
**El Puerto, motor
a principios**



El Almacén y La Cochera de locomotoras



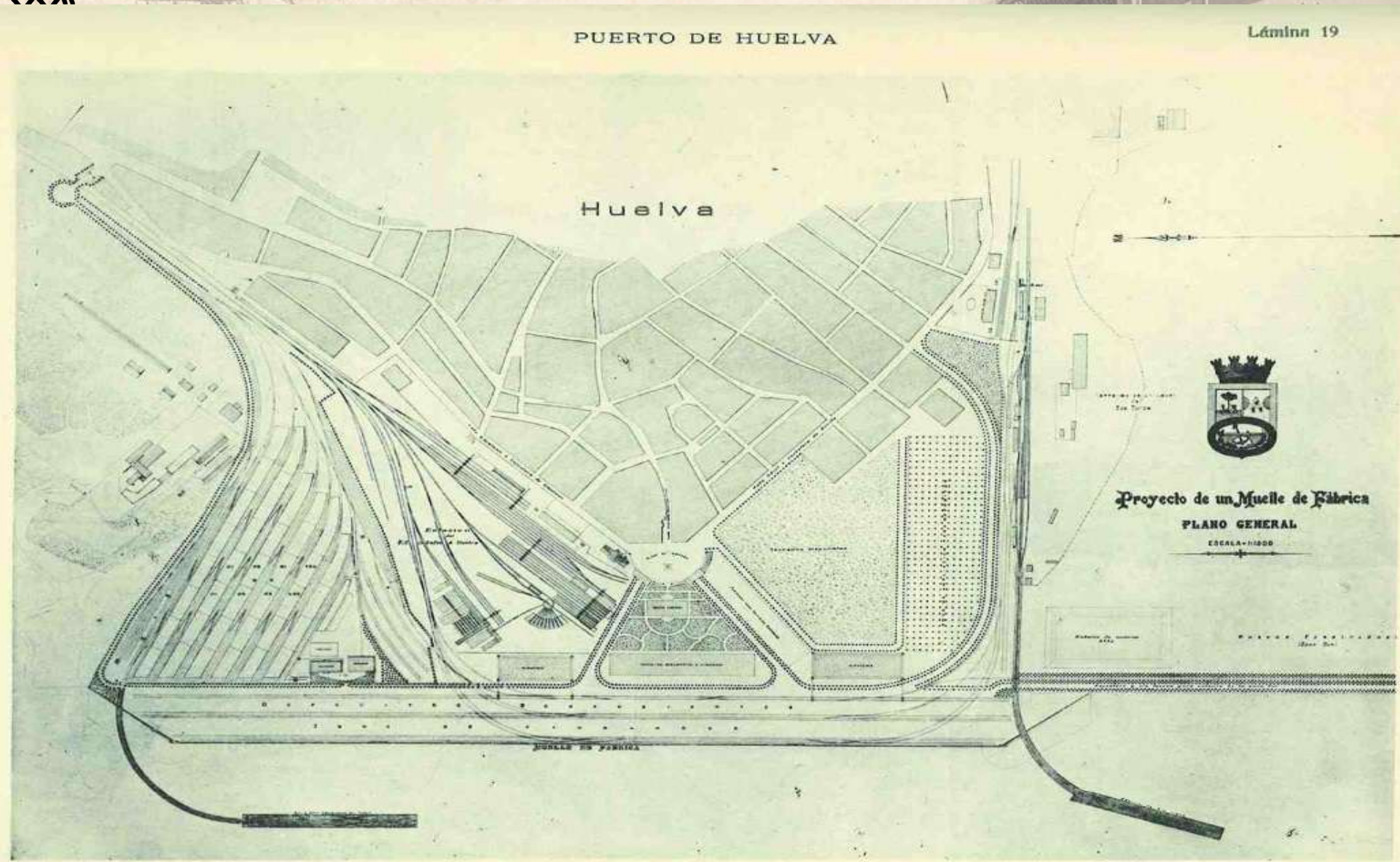
Vista interior del Almacén de las obras



Interior del Cocheron

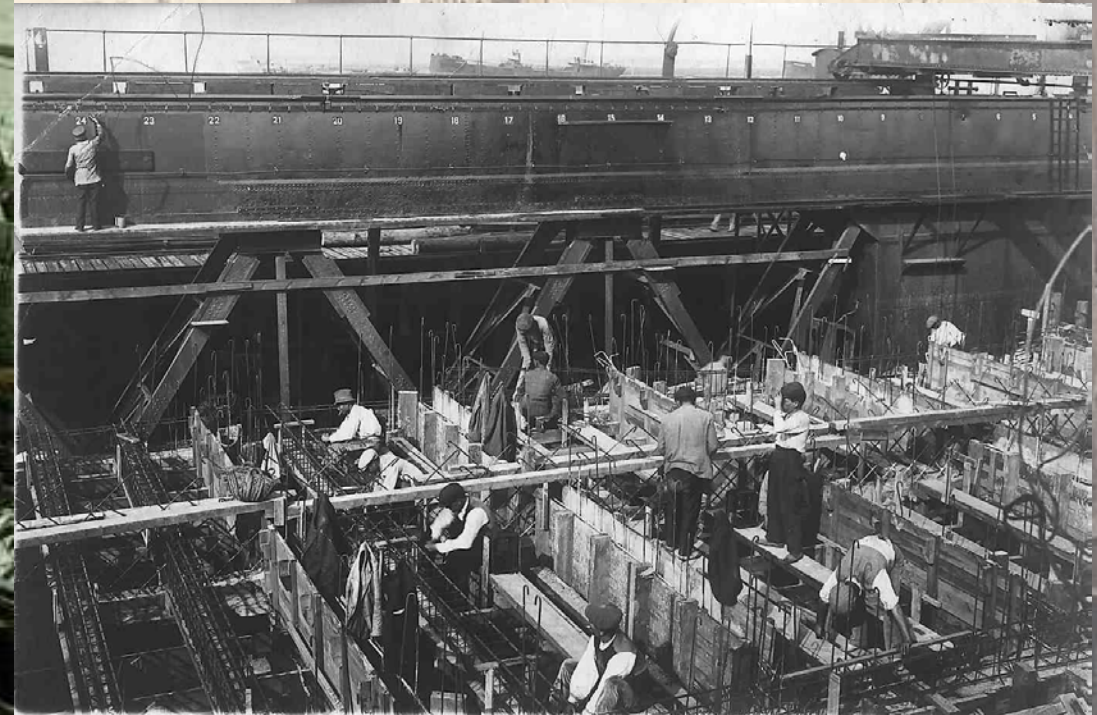
Interior del Almacén y La Cochera de locomotoras





Centenario de la Asociación de
económico de Huelva
Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"

El Puerto, motor
a principios



Puerto de Huelva

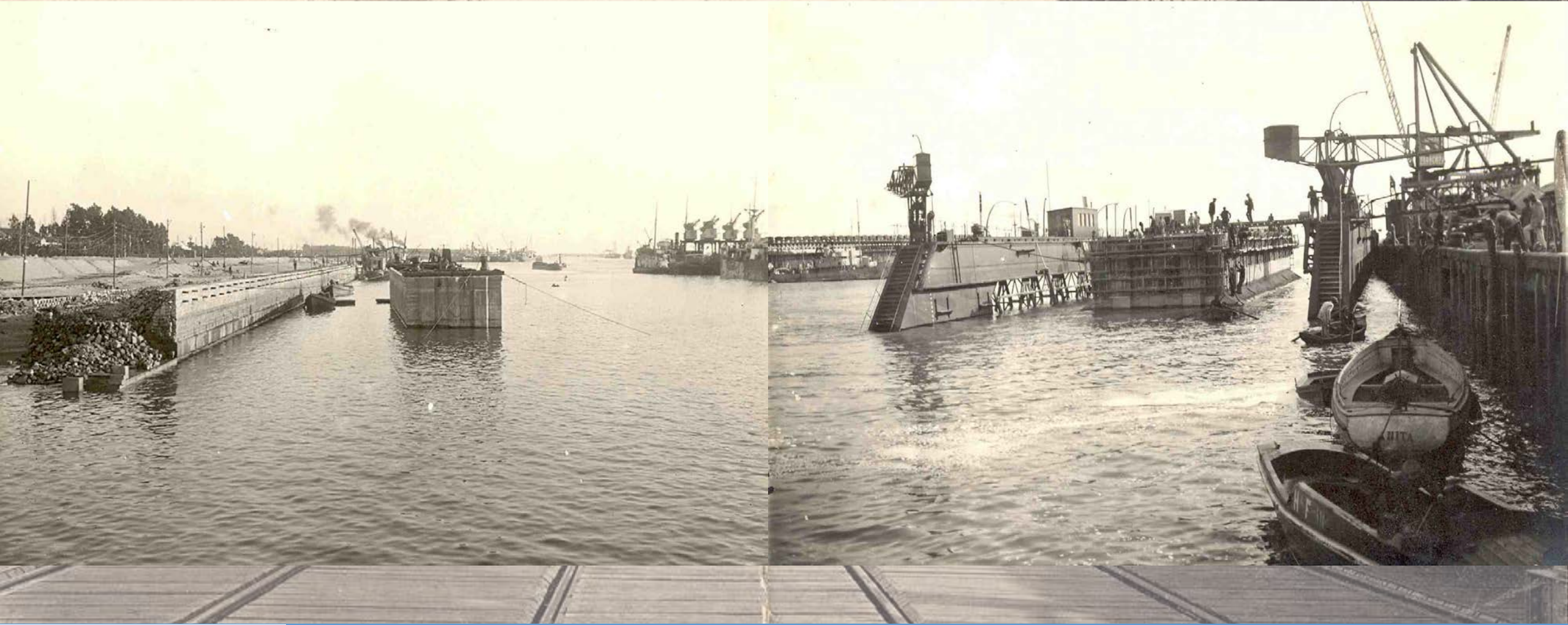
Autoridad Portuaria de Huelva

Ana María Mojarro Bayo
Departamento de Secretaría General
División de Archivo, Documentación y Registro



Centenario de la Asociación de
económico de Huelva
Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"

El Puerto, motor
a principios



Centenario de la Asociación de
económico de Huelva
Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del s

El Puerto, motor
a principios



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

Ana María Mojarro Bayo

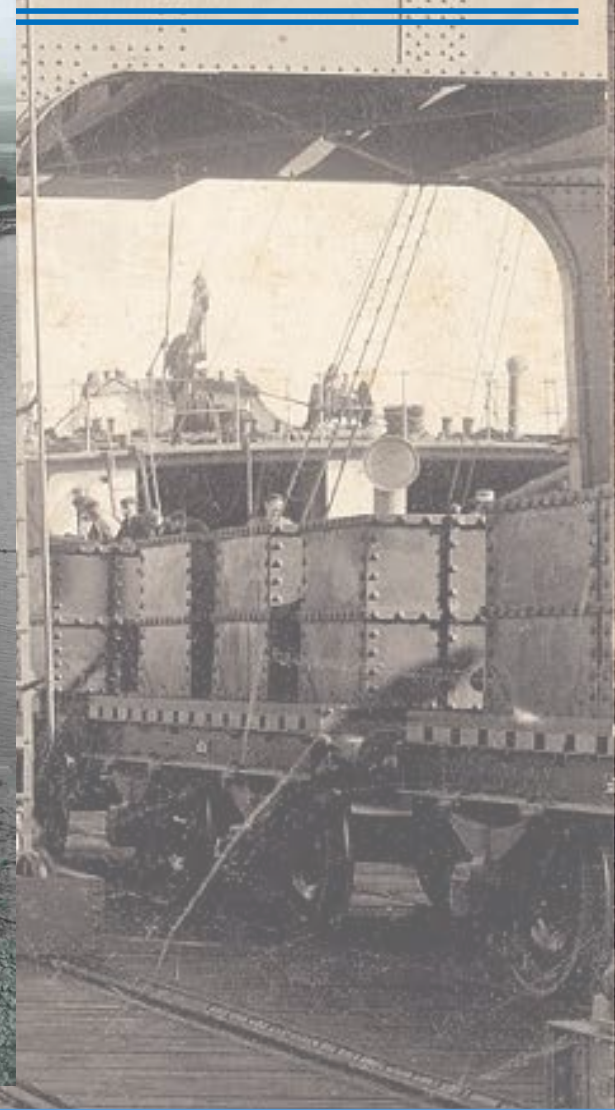
Departamento de Secretaría General
División de Archivo, Documentación y Registro





Centenario de la Asociación de
económico de Huelva
Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental
del siglo XX"

El Puerto, motor
a principios



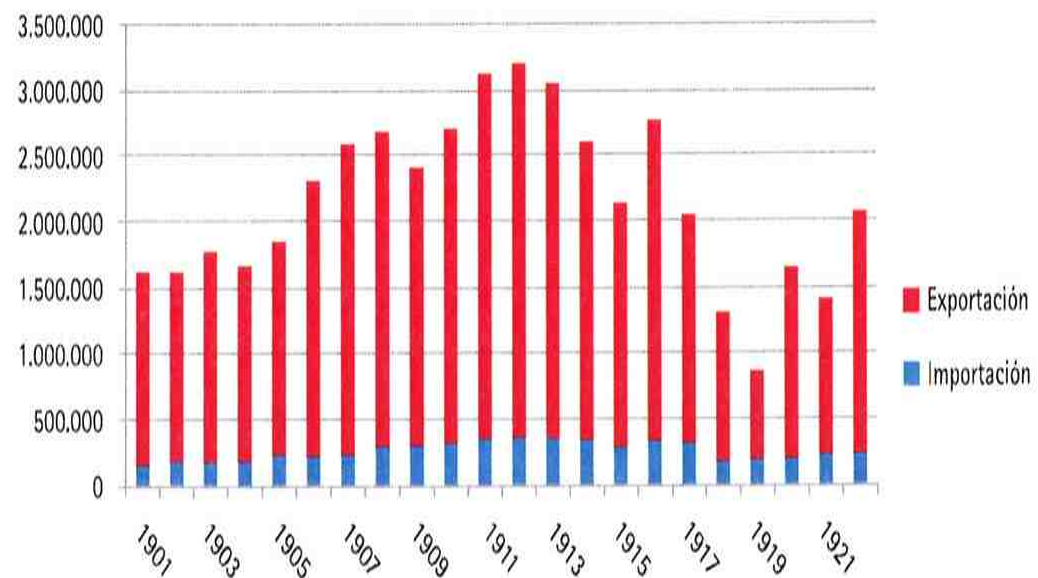
Total del tráfico en los principales puertos españoles en 1910

Nº de orden	Puertos	Total (Tm)
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
Total	18 puertos	18.521.000

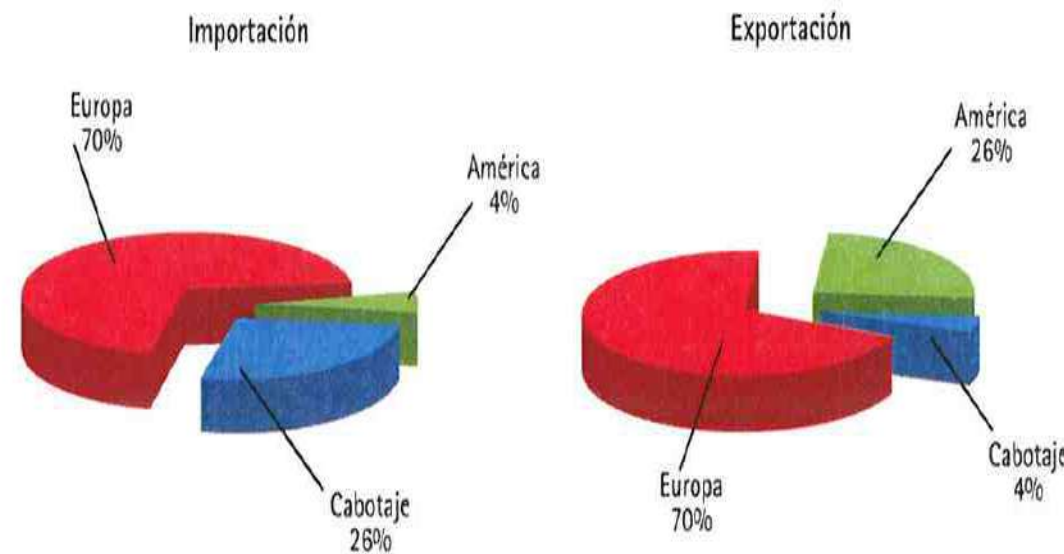
Tráfico de los diez puertos más destacados del conjunto nacional en 1920

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 ⁹⁰	614.897

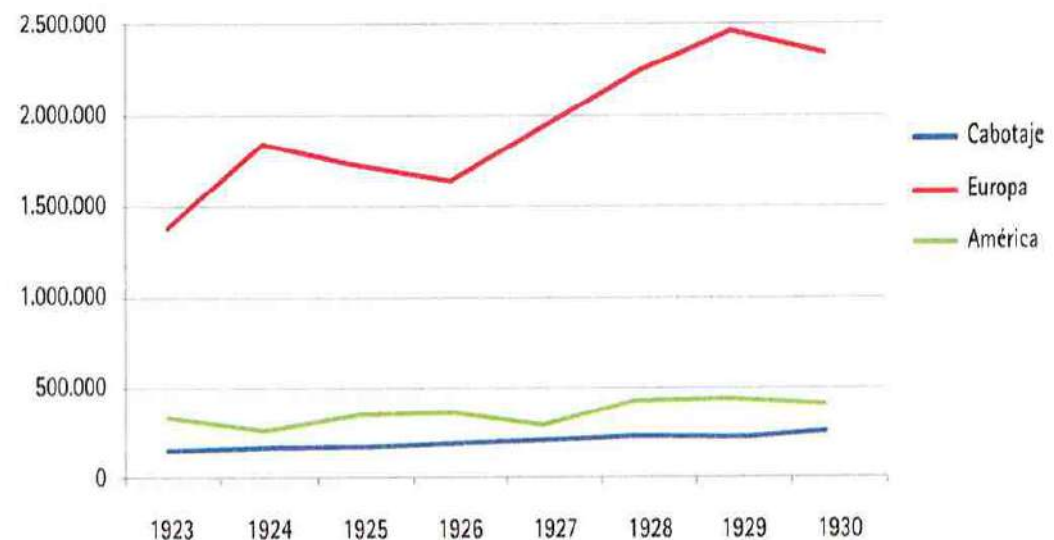
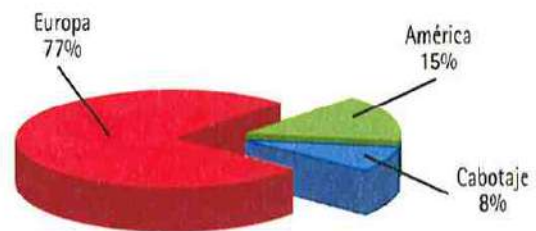
Importación y Exportación 1901-1922 (Tm)



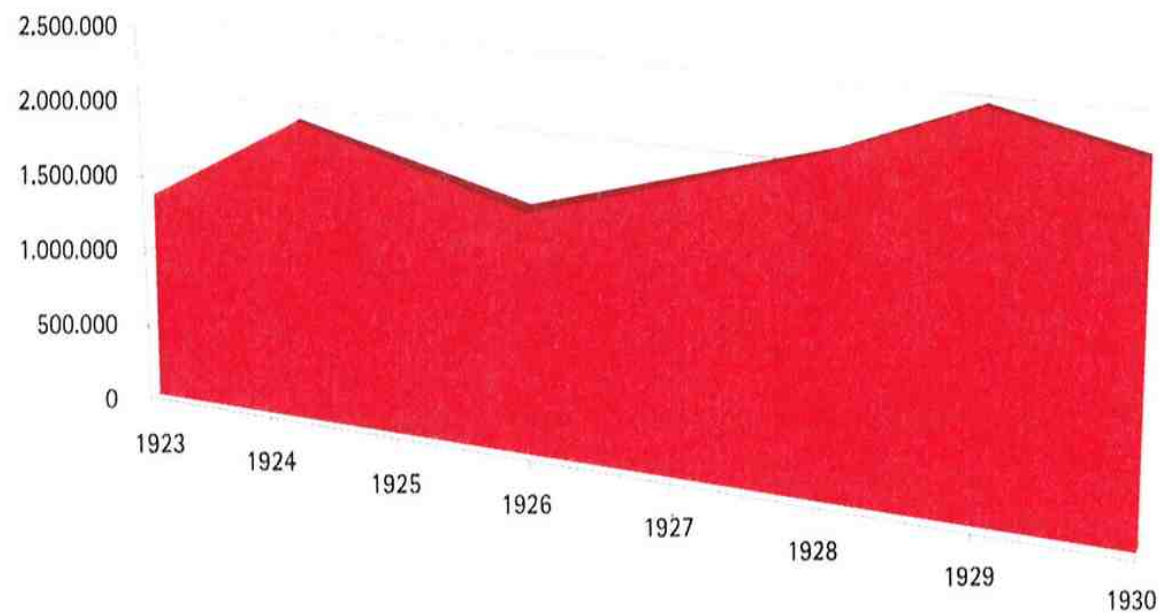
Importación y Exportación 1901-1922 (Tm)



Exportación 1923-1930 (Tm)



Exportación a Europa 1923-1930 (Tm)





GRACIAS POR SU ATENCIÓN

Puerto de Huelva, 12 de abril de 2018

anam.mojarro@puertohuelva.com



Puerto de Huelva



Autoridad Portuaria de Huelva

EL PUERTO, MOTOR ECONÓMICO DE HUELVA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Ana María Mojarro Bayo

Departamento de Secretaría General

División de Archivo, Documentación y Registro