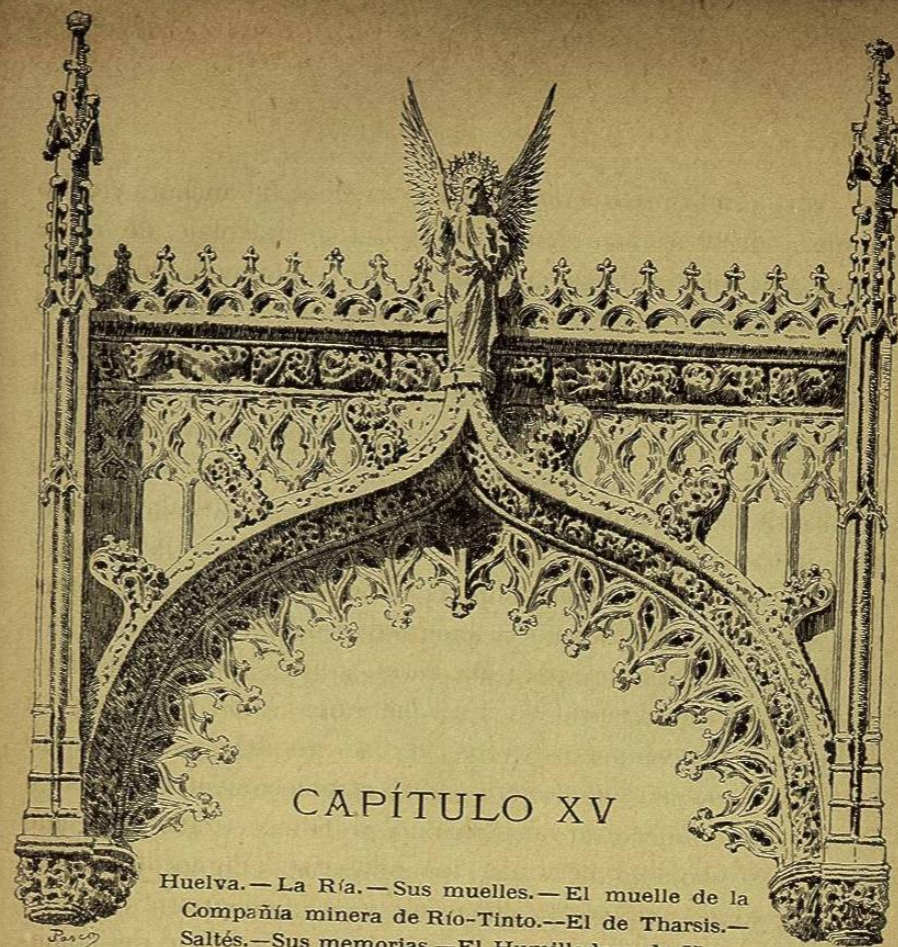


nos de cuarenta metros de longitud por doce de anchura y ocho de alto, con doscientas luces de gas, rico mueblaje de roble viejo, procedente de la casa Bembé en Maguncia, sillería de junco de Hamburgo, y porcelana moderna de Sajonia. En el decorado se ha pretendido, bien que sin lograrlo por completo, imitar el estilo del Renacimiento; y aludiendo á Colón y á su primer viaje, así en las dos grandes y notables chimeneas alemanas de barro cocido con esmaltes, como en los medallones circulares que decoran el encuentro de las fajas de la techumbre, figuran varios episodios del descubrimiento de América, y las tres carabelas famosas, con las cuales el insigne piloto genovés se lanzó desde Palos á la inmensidad de los mares.

Una gran tribuna para orquesta, y otros muchos detalles, que dan regia apariencia á aquel hermoso salón, contribuye á su embellecimiento, siendo con verdad notable, y acreditando la suntuosidad del dueño del referido establecimiento, que es en la población por esto mismo lo más grandioso, como es lo que con mayor orgullo mencionan los onubenses. Signo de prosperidad de Huelva, es obra el proyecto de D. Guillermo Sundheim y de D. José Pérez Santamaría, mientras el decorado del comedor, que resulta muy estimable, lo es de los señores D. Antonio Matarredona, pintor, y de Cuesta, adornista, quienes han dado con ello notoria muestra de su buen gusto y de su maestría.

Por su capacidad y por sus especialísimas condiciones, el *Hôtel Colón*, honrado ya con la presencia del malogrado Alfonso XII, parece ser el que durante las fiestas en que ha de celebrarse el solemne cuarto Centenario del inmortal descubridor de América, se halla destinado no sólo á dar hospitalidad á los representantes extranjeros que deben concurrir á ellas, sino también á que en él se verifique el *Congreso de Americanistas*, convencido el Gobierno de la imposibilidad de que para tal fin sirva el deformado *Convento de la Rábida*, aun después de la restauración arqueológica que se intenta.



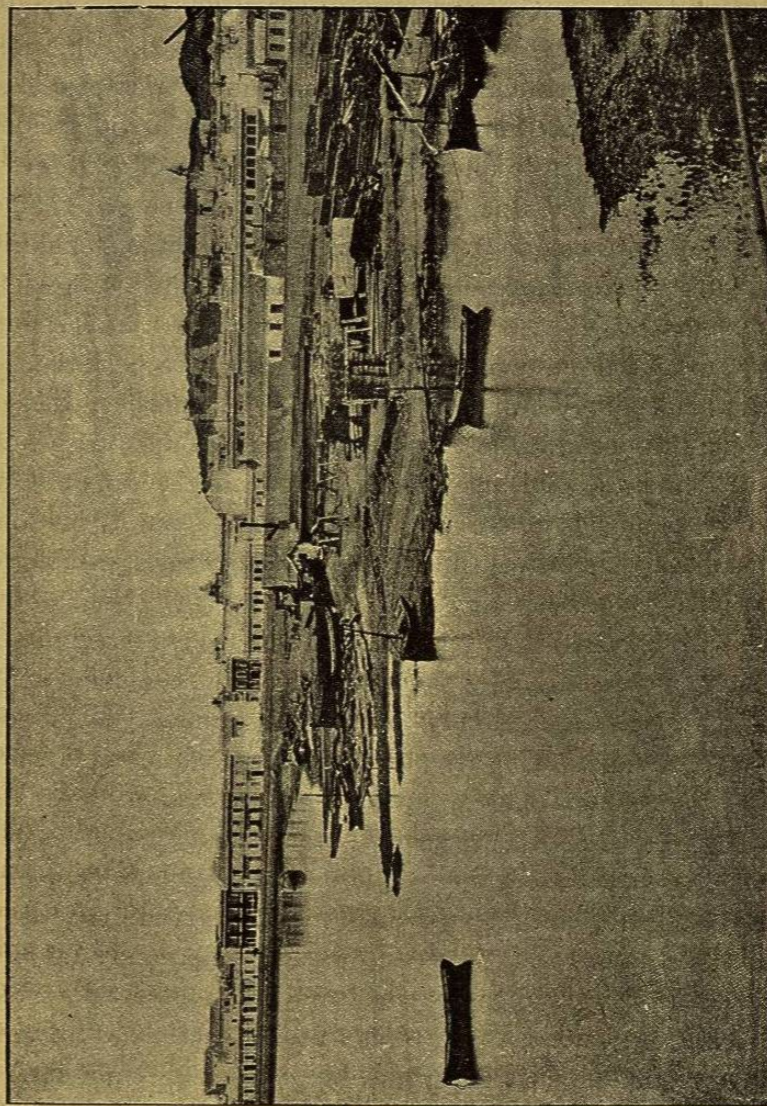
CAPÍTULO XV

Huelva.—La Ría.—Sus muelles.—El muelle de la Compañía minera de Río-Tinto.—El de Tharsis.—Saltés.—Sus memorias.—El Humilladero de Nuestra Señora de la Cinta.—El Santuario.

QUE alegre y regocijado espectáculo ofrece Huelva, cuando desde la margen de la anchurosa ría se contempla en conjunto la ciudad, agrupada en aquella especie de península que la *ribera de la Anicoba* traza, al buscar en el Tinto su natural desagüe! A un lado y otro, uniforme, regular, casi en línea, resplandece hasta lastimar la vista el caserío moderno, que, como situado en la parte baja y llana, se oculta detrás de las primeras construcciones, no sin cierta monotonía, la cual quiebra por levante, descollando aislada sobre el resto de los edificios, el de la gallarda estación del ferrocarril de Sevilla, y un poco más allá, con sus varios cuerpos, el del celebrado *Hôtel Colón*, que sombrean las frondosas copas de los árboles de su cuidado par-

que; casi en el centro, amontonados y confusos, —produciendo singular efecto á los ardientes rayos del sol las notas reverberantes de blancura de las fachadas, y las sombrías de los tejados,—el caserío emplazado en la ladera de uno de los cabezos que á la población sirven de fondo, trepando por ella revuelto; y como término y remate la *Parroquia de San Pedro*, que desde allí presencia en su remozada vetustez el engrandecimiento de la villa á sus pies tendida, y cuyas vicisitudes y vacilaciones recuerda, considerando cuán pequeña fué y cuán grande promete ser todavía. Aquella es la parte antigua de la Huelva que poseyeron los descendientes del infortunado príncipe don Fernando, hijo de Alfonso X, cuya muerte en Ciudad-Real había de ser origen de tantos trastornos para Castilla; aquella fué la Huelva de que se tituló señora doña María de Padilla, y la que pasó á los condes de Medinaceli en 1371, para ser incorporada á los dominios de los Guzmanes en el siguiente siglo.

La otra, es decir, la que se dilata de la una y la otra parte por el llano, aquella de la cual se distingue sólo las primeras construcciones que figuran alineadas correctamente en la *calle del Odiel* y sobre las cuales se levantan ya la circular chimenea de una fábrica, ya la torre de la *Parroquia de la Concepción*, ó la linterna de la *iglesia de la Merced*,—aquella es la Huelva que se desarrolla desde la XVI.^a centuria hasta la presente, no pareciendo sino que el descubrimiento de América hubo de decidir de la suerte de la villa. Población marítima, no brinda, es verdad, con el cuadro seductor que otras del interior ofrecen, donde entre el blanco brillante de los muros y el rojo y sombrío de los tejados, desborda exuberante y pomposamente como guirnalda, la fronda de los huertos y jardines, alegrando el conjunto, templando la monotonía del caserío y difundiendo en torno suyo placidez deleitable; pero en cambio, si se vuelve la mirada en dirección á los muelles; si se aspira el ambiente salobre de la ría y se contempla aquel espacio donde se agitan las aguas á impulsos de las mareas, poblado de embarcaciones,—lo



HUELVA

VISTA TOMADA DESDE EL MUELLE DE LA COMPAÑÍA MINERA DE RIO-TINTO

que bajo un punto de vista pudiera haber desmerecido, lo recobra de contado y con creces bajo otro muy distinto, que da razón sobrada de su existencia y de su aspecto. Y no es que en Huelva falten los huertos y los jardines, frondosos, como forzosamente han de serlo en aquel extremo de la rica Andalucía, porque en la figura triangular que casi afecta la población, y cuyo vértice señalan lo alto de la *calle de San Sebastián* y la *Plaza de la Soledad*, que es lo más angosto, no carece ni mucho menos de ellos: es que, tendidos en terreno llano, los floridos naranjales, los granados, los olivos y aun los viñedos, desaparecen ocultos por el caserío, como desaparecen los jardines de la ciudad misma, no muy abundantes en verdad y á pesar de todo.

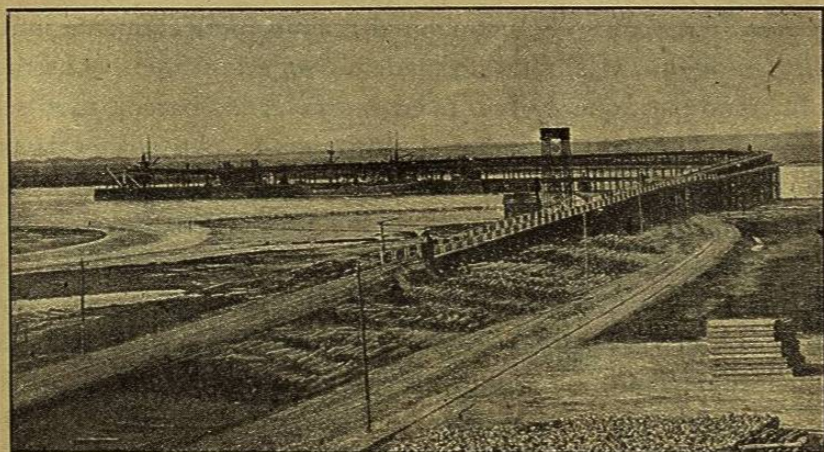
La animación y la vida que afluyen á los muelles, bien patente resulta desde las marismas, las cuales como otros tantos brazos de mar se extienden y comunican con la ría del Odiél, llenos de pequeñas embarcaciones que por allí en todas direcciones discurren, proveyéndose de los almacenes establecidos en aquellas lenguas de tierra que recortan caprichosamente las aguas, produciendo islas y penínsulas de diversa configuración y tamaño, sobre las cuales destacan, revolviéndose como una culebra para internarse en la ría, el magnífico muelle de la sociedad minera de Río Tinto, y al norte de éste, el humilde embarcadero ó muelle de madera, levantado y sostenido por el Estado. Es evidente, en presencia del cuadro que los muelles brindan, que para Huelva, cuya feraz campiña aparece cubierta espléndidamente de narajos y limoneros, de granados y de olivares, de higueras y de viñas en el lado izquierdo de la *ribera de la Anicoba*, y de abundantes pastos y de mieses, de viñedos y olivares, sazonados y exquisitos frutos y hermosas hortalizas de todos géneros, en el derecho,—si pudo un tiempo cifrar esperanzas de prosperidad y de engrandecimiento en el porvenir de su agricultura,—todo debe aguardarlo, cual de riquísimo venero, de la creciente importancia de su ría, que, desde la misma barra, donde hallan abrigo las embarcaciones contra los tempo-

rales, es para ella inagotable fuente de beneficios, tanto por la industria de la pesca, á la cual se dedica parte del vecindario, para surtir no pocos mercados en el interior de España, como por el gran desarrollo de la minera, que lleva allí crecido número de vapores y de barcos de vela para cargar el mineral de Río-Tinto, de Tharsis y de otras minas de menor categoría por sus productos.

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, mientras en la estación de los calores constituye delicioso paseo, á donde acude la población, ganosa de aspirar la fresca brisa. Plantado de árboles y de faroles en su ingreso, que hoy cruza la vía férrea de circunvalación, para unir las líneas de Sevilla y de Zafra,—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 uno, tendido en la orilla izquierda de la ría del Odiél, y arrancando del terraplén propio de la estación ferroviaria de Sevilla, y el otro por causa inexplicable, en la orilla derecha establecido,—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 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.

Poniendo de manifiesto la diferencia incalculable que existe entre la iniciativa particular y la del Estado, — el soberbio muelle de la Sociedad minera de Río Tinto, bien que construído en paraje que podrá ocasionar indudablemente en su día no-



HUELVA. — MUELLE DE HIERRO DE LAS MINAS DE RÍO-TINTO

torios perjuicios á la navegación por el puerto, — compuesto de cuatro tramos que miden en conjunto no menos de 817 metros, toma origen, según quedó indicado arriba, en el terraplén de la explanada, donde con sus almacenes se halla establecida la estación del ferrocarril sevillano; y avanzando después sobre la marisma, tiéndese con un viaducto de madera, que constituye el primer tramo y cuenta 236 metros de longitud, para continuar con un segundo en rasante recta y ascendente, de 183, otro tercero en curva de 183 metros de radio y en dos rasantes, ascendente la una y descendente la segunda, con 237 metros de largo, y un cuarto tramo, por último, recto y en dos rasantes, que mide 161 metros en el propio sentido. Consta de

tres pisos, á 3^m50 sobre la línea de marea media el inferior, á 9^m30 el intermedio, y á trece metros el superior; y la plataforma que en su totalidad le sustenta, es de madera, soportada por vigas longitudinales de hierro, vulgarmente llamadas de celosía, las cuales, en número de cuatro para cada uno de los pisos ó cuerpos, constituyen la armadura de los mis-



HUELVA. — PISO INTERMEDIO DEL MUELLE DE HIERRO DE LA COMPAÑÍA MINERA DE RÍO-TINTO

mos, insistiendo sobre pilas formadas por grupos de ocho pilotes cilíndricos de fundición, trabados entre sí, con grandes roscas *Mitchel* en la base, y que penetran en el lecho de la ría no menos de treinta pies ingleses, con lo cual adquiere la obra las condiciones de solidez y estabilidad indispensables para el tráfico.

Tiene en su principio el viaducto poco más de un metro de altura, que es la misma del terraplén de donde parte, llegando á contar siete en el punto en que con el piso superior enlaza;

son ambos completamente independientes entre sí, y el inferior, colocado á un metro de elevación sobre las altas mareas, es del servicio de la línea férrea de Sevilla á Huelva, la cual va por la derecha del viaducto referido y pasa por debajo de éste para enlazar después en el muelle. No existe en él sino una sola línea horizontal; y ésta, en el comienzo del tramo curvo, donde el muelle se ensancha,—se bifurca en tres, prolongadas hasta la terminación del mismo muelle, donde emplazan una grúa de vapor y otra simple para las operaciones de carga y descarga, constando desde el tramo curvo mencionado de tres naves de equiparable latitud, separadas por resistentes pilotes tubulares, trabados entre sí los de las líneas laterales extremas y de doble altura los de las dos líneas centrales, y unidos unos á otros en todas direcciones por medio de vigas de hierro, que hacen el oficio de tirantas. Con sus andenes correspondientes, y sus dobles vías, dilátanse por aquellas tres naves, que con su grandioso aspecto infunden admiración y respeto en el ánimo, tres líneas distintas, independientes hasta los lugares de su confluencia, y paralelas, produciendo muy singular efecto, cuando al paso de uno de los incesantes trenes que recorren el piso superior, retiembla con estridente rumor toda la fábrica, y se conmueve y se extremece aquel monstruo de hierro, por cuyas venas circulan con horrible estrépito, llevándolas á otras partes, las riquezas minerales de la provincia, que vuelven á su nativa patria, transformadas por la industria y aun el arte.

Enlazando con el viaducto de que queda hecha referencia, y que constituye el primer tramo del muelle, el tercer cuerpo ó piso superior, se halla en su principio provisto de una sola vía, que es prolongación de la de aquel, la cual se bifurca hacia el medio del mismo muelle, dirigiendo, cada uno de los dos ramales que forma, á la lateral correspondiente, con la que se une. Desde el comienzo á la terminación de la obra, estas vías laterales suben suave y uniforme rampa de *uno por ciento*, mientras la central ó centrales, entre los mismos puntos, suben

por su parte «primero con una fuerte rampa de *uno por setenta y cinco* hasta el punto más alto del muelle, desde el cual bajan con pendientes de *medio y uno por ciento* y de *uno en ciento treinta y dos* á reunirse con los laterales.» Á partir del punto de enlace en dirección «á la cabeza del muelle, hay un tramo de treinta metros con rampa de *uno en treinta*, común á ambas, y en el que se mueven las agujas de cambio.» Este piso superior paulatinamente va elevándose sobre el inferior, con una altura de cinco metros al principio que llega hasta los nueve, que es la general en toda la longitud de tan hermosa fábrica.

«La maniobra,—dice un escritor,—es sencilla y pronta: la locomotora empuja por la vía central ascendente un grupo de seis vagones, dirigiéndolos, desde la bifurcación, al lado en que se quiere hacer la descarga: en el punto culminante, la máquina los abandona, y retrocede sola en busca de más carga; los vagones, con los frenos sueltos, ó suavemente ajustados, descienden por su propio peso por las pendientes descritas, hasta el punto de unión ó cambio con las vías laterales.» «Con la velocidad adquirida, suben por la pequeña rampa extrema, en la cual se pierden por completo, ó en caso necesario se paran por los topes al efecto colocados.» «Al descender, encuentra abiertas las agujas de cambio, pasan á las vías laterales, y manejados con los frenos, bajan suavemente, y son parados encima de las tolvas por las que el mineral, saliendo del vagón, que tiene la compuerta en el fondo, cae por una canal de palastro en la bodega del buque que atraca al mismo costado del muelle.» «Apenas descargados los vagones, los frenos se aflojan, y siguen [aquellos] su marcha hasta reunirse en el principio del muelle en número suficiente para formar un tren que la locomotora lleva á la estación.» «Hay cuatro grupos de tolvas, dos en cada lado; cada grupo presenta tres bocas horizontales, colocadas entre los carriles.» «De ellas arrancan conductos curvilíneos que vienen á terminar en otras tres bocas verticales, colocadas unas debajo de las otras.» «Un gran tubo rectangular de hierro, cuya