

inclinación y dirección varía á voluntad, puede adaptarse á cada una de las tolvas para conducir el mineral á la bodega del barco.

«Aunque sería posible mayor resultado,—añade,—lo general es que cada grupo de tolvas cargue en el día 1,500 toneladas, pues en la actualidad se viene cargando en tres horas y media mil toneladas por un solo grupo; de manera que teniendo en cuenta el tiempo que invierten los barcos en atracar y desatracar, y el perdido en toda clase de maniobras, es seguro que pueden cargarse 6,000 toneladas diarias, funcionando á un mismo tiempo los cuatro grupos de tolvas, cosa posible,—concluye,—si se dirigen con acierto las maniobras» (1).

Bajo la impresión que produce esta obra colosal y magnífica, que apareció labrada cuando apenas eran dos años transcurridos desde que la empresa Matheson y Compañía tomó posesión de las minas, y en cuya construcción entraron 1,900 toneladas de fundición, y 6,000 metros cúbicos de madera inyectada de creosota, habiendo su coste ascendido á no menos de cinco millones de pesetas,—claro es que todos los demás existentes en esta orilla izquierda de la ría habrán de parecer mezquinos al viajero, según ocurre con 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 so-

(1) SANTAMARÍA, op. cit., págs. 17 á 19.

bre 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 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 á 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.

Á la parte occidental del muelle de madera construído por el Estado, y que sólo para embarcadero y paseo sirve,—muéstrase en la orilla opuesta de la ría del Odiél, otra de las construcciones particulares de más importancia en este puerto, cual lo es el muelle de las minas de Tharsis. De longitud asemejable á la del de las minas de Río-Tinto, «se compone de un largo viaducto de 809 metros, sostenido por dos filas de pilotes de hierro, tubulares, de veinticinco centímetros de diámetro, enlazados en sentido transversal por medio de riostras y cruces.» «Sobre los pilotes descansan los largueros longitudinales, que son vigas de palastro de doble T, llenas, de seis metros noventa y seis centímetros de espesor; y sobre estas vigas, sirviendo á la vez de dobles riostras, están colocadas las traviesas ó viguetas transversales, también de palastro, que sostienen el piso y largueros de la vía.» «Termina el viaducto en una extensa plataforma con vías laterales para el servicio de carga y descarga, y una vía interior, para facilitar las maniobras de trenes, servidas unas y otras, por el número suficiente de agujas de cambio y placas giratorias.» «En los costados de la plataforma están colocadas dos grandes grúas de vapor, de veinte toneladas de fuerza, destinadas á la carga y descarga de buques, y entre éstas y el frente del embarcadero, corren sobre dos vías especiales otras dos grúas de vapor, de tres toneladas de fuerza, que sirven para auxiliar la descarga de los costados E. y O.

del muelle, ó para verificarla en los buques atracados á su parte.»

«La parte que constituye exclusivamente el muelle-embarcadero, tiene noventa y siete metros sesenta centímetros de longitud, por quince metros veinte centímetros de anchura; descansa sobre treinta y siete cuchillos ó filas transversales de siete pilotes cada una, debidamente enlazadas, y está revestida exteriormente de una fuerte defensa de madera, con objeto de resistir el empuje de los buques en la atracada; para lo cual las presiones se transmiten directamente á pilotes centrales de madera, sin afectar á la armazón ó entramado general de hierro.» «Los pilotes están calzados con roscas *Mitchel*, y su hincia varía entre seis y diez metros, con arreglo á la diferente firmeza del terreno perforado, y con el fin de obtener una resistencia uniforme en el pilotaje.» «Á lo largo del viaducto, y por debajo del piso, corre una cañería de hierro colado que surte de agua potable el embarcadero, tanto para el consumo de los obreros, á cuyo objeto hay dos fuentes, como para alimentación de grúas y locomotoras, por medio de grifos convenientemente distribuídos, ó para el caso de incendio, en la parte que la baja mar deja en seco.» «Hay además debajo de la plataforma un grande algibe de hierro para prevenir el caso de una rotura en la cañería, ú otro entorpecimiento en el depósito, que se halla establecido en la estación de *Corrales*, á 2,700 metros de distancia, y á altura suficiente para obtener la presión necesaria en el muelle.

«La carga del mineral se efectúa vaciando los vagones dentro del buque.» «Al efecto, cada vagón cargado entra por una placa giratoria, dentro de una jaula ó armazón de hierro.» «La grúa levanta á la vez la jaula y el vagón, gira con él hasta colocarlo sobre la boca de escotilla del buque, lo hace descender hasta el punto conveniente, y por último le imprime un movimiento de báscula, que hace que el mineral se vierta automáticamente dentro de la bodega del buque.» «Una vez vacío el vagón, se eleva de nuevo, se coloca con la jaula sobre cojinetes

que fijan su posición en el muelle, y de allí sale á la vía central, con auxilio de las placas giratorias.» «Todos los movimientos de las grúas son producidos por el vapor, á voluntad del maquinista que lo dirige.» «Pueden atracar á la vez dos vapores de 1,800 á 2,000 toneladas, uno al costado E. y otro al O., y un buque de vela, de 600 á 800 toneladas, al frente ó parte S. del muelle; los primeros cargan ó descargan á la vez por medio de las dos grúas fijas, auxiliadas ó no por las dos móviles, y el segundo puede efectuar al mismo tiempo su descarga, por medio de algunas de las grúas móviles del muelle, y alguna vez, las menos, con auxilio de los pescantes del mismo buque.» «El trabajo que se verifica en el muelle varía según las condiciones de los buques; por término medio, y descontando las horas de descanso de obreros y tripulaciones, tiempo perdido en maniobras de trenes, enmienda de buques, estiva, etc., se pueden cargar desde que sale el sol hasta que se pone (horas laborables que permiten las ordenanzas de Aduanas), de 700 á 800 toneladas de mineral por cada grúa.» «La descarga depende de las condiciones especiales de los efectos que constituyen el cargamento del buque, y no es posible fijar un término medio prudencial con relación al peso» (1).

Por la descripción de ambos muelles, el de Río-Tinto y el de Tharsis, compréndese que la importancia de la ría de Huelva, depende toda ella exclusivamente de las empresas mineras que benefician los riquísimos criaderos en que la provincia abunda, y que merced á ellos, que han sido y son fuente de prosperidad para la capital y parte de su jurisdiccional distrito administrativo, ha sido como el espíritu moderno gallardea en la antigua villa del señorío de los Guzmanes. Porque, á pesar de todo, y como no sin legítima amargura confiesan los escritores locales,—la industria y el comercio son tan exiguos hoy en Huelva, que la primera, «agotada la vida de los astilleros,

(1) SANTAMARÍA, Op. cit., págs. 13 á 16.

que ocupaban en otro tiempo muchos brazos», y venidas á dolorosa decadencia por ello «las fábricas de cordelería, de cáñamo y de esparto», ha quedado reducida sólo á la de la pesca, que en 1878 sostendría «á lo más 200 familias y 150 lanchas», mientras el comercio «sostiene difícilmente un corto número de buques nacionales dedicados al cabotaje, y otro menor de extranjeros que hacen á la vez el transporte de manganeso y otros minerales procedentes de criaderos de menos importancia que Río-Tinto y Tharsis, los cuales tienen establecidos servicios especiales de transportes marítimos» (1). En 1849, es decir, hace 42 años, decía con relación á la industria onubense un escritor, que «se ejerce en la construcción de buques en los cuatro ó cinco 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—añade—se dedican exclusivamente á la pesca en más de 100 botes pequeños, cuyo pescado, bastante sabroso, se vende con preferencia en Sevilla; otras varias personas—concluye—se utilizan en la busca de marisco, que se encuentra en abundancia en los dilatados bajos que llaman Manto, que se forma en la barra de Huelva» (2).

Desconsoladoras son con verdad las reflexiones á que convida la comparación entre la industria de Huelva de 1849, si á esta fecha corresponden los datos anteriores, y la de 1878, pues en el transcurso de cerca de treinta años, sobre perder los astilleros, la de la pesquería ha aumentado sólo en una mitad, y en 1888, declarando que el desarrollo industrial había «alcanzado grandes adelantos», se hacía constar que en toda la pro-

(1) Tomamos estas noticias, que no son por desgracia grandemente lisonjeras para Huelva, como hemos tomado la descripción de los muelles mineros, del libro *Huelva y La Rábida*, tantas veces citado, y escrito por D. Braulio Santamaría (pág. 28).

(2) Madoz, *Dicc. geogr. y estad.*, t. IX, pág. 275.

vincia no había sino «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» (1), como si con semejante enumeración pudiera despertarse el dormido espíritu de los onubenses, que en otras edades buscaban afanosos y conseguían como consiguieron levantar la importancia de Huelva, marítima principalmente, á fuerza de trabajo y de paciencia. Lástima grande, que el ejemplo de las compañías mineras, la vida que á ellas debe en la actualidad la antigua *Onuba Aestuaria*, no estimulen é inciten á los hijos de Huelva, para levantarla y enaltecerla, como la enaltecieron y levantaron en otro sentido, Alonso Sánchez de Huelva, Martín, Andrés, Juan y José de Vega Garrocho, D. Juan Agustín de Mora Negro y Garrocho, autor de la estimable *Huelva Ilustrada*, Fr. Juan de Bolaños y D. Antonio Jacobo del Barco y Gasca, autor de la *Disertación histórica y geográfica sobre reducir la antigua Unoba á la villa de Huelva*, con otros varios, cuyos nombres famosos en la navegación, en la milicia y en las letras, recuerdan los escritores, invocándolos como gloria, lustre y honra de esta ciudad, que parece, á despecho de todo, llamada á figurar acaso en primera línea entre las demás de España.

No pretendas, lector, visitar la isla de Saltés, si en ella, fuera de los amplios horizontes que alcanza, y por su frente meridional se extienden, buscas memorias y reliquias antiguas; porque tu pena y tu quebranto habrán de ser muy grandes, cuando recorras la extensión de aquel pequeño promontorio donde existió primero un templo fenicio consagrado á Hércules, cosa única de que hay respecto de aquellas remotas edades no-

(1) MERELO Y CASADEMUNT, *Guía de Huelva y su provincia*.

ticia,—y no encuentres sino la tierra sólo, que sustentó de seguro en otro tiempo verdaderas maravillas del arte... ¿Qué fué, qué se hicieron las fábricas romanas erigidas en ella y conservadas á no dudar en el período visigodo? ¿Qué espectáculo presentaría á los normandos que en el siglo ix.º invadían nuestra España, que de ella se hicieron varias veces señores, y que debieron en ella detenerse para repartir el botín conseguido en sus correrías por la comarca lusitana y la bética?... ¿Qué fué de aquella población que Xerif-Al-Edrisí describía primorosamente? Acostada de la parte del mediodía, la población, en el siglo xii, ni tenía murallas que le ciñeran ni cerca que le rodease: «los edificios estaban todos unidos los unos á los otros, y contaba con un zoco ó mercado; en ella se trabajaba el hierro, industria que repugnaba á las gentes del interior por ser trabajo difícil, pero muy común en los puertos de mar, en los lugares en que fondean los grandes y pesados barcos de transporte. Los *magos* (normandos) se habían apoderado en muchas ocasiones de esta isla, y sus habitantes, cada vez que oían decir que los *magos* volvían, se apresuraban á huir y á abandonar la isla» (1).

«Cercada de todas partes por las aguas, tocaba casi al continente por el lado occidental, pues el brazo de mar que de él la separa,—escribía, el mismo geógrafo árabe,—no tiene de anchura sino medio tiro de piedra, siendo por él por el que se provee de agua potable á los habitantes.» «Tiene esta isla poco más de una milla de longitud, y la población se halla situada á la parte del mediodía, donde hay un brazo de mar que coincide con la embocadura del río de Niebla (el Tinto), y que se ensancha hasta el punto de alcanzar allí más de una milla.» «Los navíos que remontan este brazo de mar, no llegan sino hasta el sitio en que vuelve á estrecharse y cuya anchura, que es la natural del río, es sólo de medio tiro de piedra.» «El río se

(1) XERIF-AL-EDRISÍ, *Descript. de l'Afrique y d'Espagne*, pág. 179 del texto árabe, 216 de la trad. de Dozy y De Goeje.

arroja al mar al pie de una montaña, sobre la cual existe la villa de Huelva, y desde allí el camino conduce á Niebla» (1). Abú-l-Feda por su parte, se contentaba con anotar que «en la dependencia de *Onubah* estaba la isla de Saltis, la cual se hallaba en el mar Océano, y que en ella había una ciudad pequeña y fortificada» (2), mientras el granadino Ibn-Saíd, declaraba después de la reconquista, que existía en aquella isla una población, y que en sus aguas abundaba la pesca, la cual era llevada á Sevilla, correspondiendo á la Cora de Niebla en la jurisdicción ó *ámelia* de *Eunbah*» (3).

De aquella población industrial, y de aquellos laboriosos talleres que juzgaba Xerif Al-Edrisí dignos de ser mencionados, ni aun ya memoria queda, como tampoco del Convento de menores franciscanos que hubo de establecerse en Saltés, al tiempo de la reconquista. Todo ello pereció, todo ello quedó borrado para siempre bajo las revueltas aguas del mar que al parecer en el mismo siglo xiii inundaron la isla, cebándose en ella con furioso encono desapoderadas, y como vengando de esta suerte los largos siglos en que habían ido á estrellarse contra aquel promontorio que se les había por tanto tiempo ofrecido cual barrera infranqueable. Sus espumas de rabia, cubrieron aquel breve pedazo de tierra, y con febril actividad se gozaron en destruir cuanto la mano de los hombres había en él creado, arrastrando luego en pos de sí, al retirarse complacidas y satisfechas, restos de edificios, artefactos, y todo en fin, lo que unas en pos de otras, pretendiendo hacer eterna su memoria en la posteridad, habían ido allí depositando las generaciones (4).

(1) XERIF-AL-EDRISÍ, *Op. et loco citis*.

(2) Pág. 167 del texto árabe.

(3) AL-MACCARI, *Analectas*, t. I, pág. 104.

(4) La única indicación que encontramos de esta horrible catástrofe, de la cual hicimos ya oportunamente mérito, hácela el Sr. Santamaria en los siguientes términos y con relación á una de las imágenes de la iglesia de La Rábida: «Sentimos mucho no recordar, para citar el texto, en dónde hemos leído que en la inmediata isla de Saltés, que está al O. de La Rábida, y como á media milla de

Convertida hoy en un coto, nada, repetimos, subsiste en aquella isla, que hable de las pasadas edades al espíritu, nada que pueda interesar al arqueólogo, nada que recuerde los días de prosperidad que hubo de gozar acaso merced á la industria de sus habitantes, ni aquellos otros de zozobra, en que el solo nombre de los osados piratas normandos bastaba para sembrar el pánico entre los moradores de Saltés, dolorosamente aleccionados ya por la experiencia.

Confesamos con ingenuidad que uno de nuestros más ardientes deseos al recorrer estas poblaciones de la actual provincia de Huelva,—en la era mahometana dependientes de la antigua y decaída *Illipula*,—había sido encontrar restos de aquel arte que, sujeto á la unidad política del Califato cordobés un tiempo, se mostraba en el siglo XI.^o con caracteres especiales en cada una de las regiones de Al-Andálus; las murallas de Niebla y las dos mezquitas consagradas al culto cristiano que en esta población subsisten todavía, habiánnos hecho concebir muy grandes y lisonjeras esperanzas, fiados en que habiendo sido aquella occidental comarca de la Bética la última en doblegar el cuello ante la triunfadora espada de los monarcas de León y de Castilla, en ella acaso y verosímilmente sería fácil descubrir, reconocer y estudiar el carácter especial de sus habitantes, en el de sus monumentos; pero el desengaño para nosotros fué tanto mayor cuanto más inesperado, no descubriendo en Huelva, en Moguér, ni en Palos, reliquia alguna por la cual fuera cumplido en algún modo aquel nuestro propósito. Ni por acaso, al remover los cimientos de las construcciones que lograron so-

distancia, que es lo que tendrá de ancho la ría en el punto donde confluyen en el Odiél y el Tinto,—existía un convento de menores franciscanos; y que en el año mil doscientos y tantos, al desaparecer por inundación de la mar y terremotos el pueblo de Saltés, que así se llamaba el que en la isla de su nombre existía,—quedó derruido el edificio del convento, trasladándose los frailes á este monasterio [de La Rábida], habitado entonces por algunos Templarios que lo ensancharon en seguida por no haber local para todos» (*Huelva y La Rábida*, pág. 133 y 134).

brevivir al famoso terremoto de 1755 en que tan gran trastorno debía experimentar la *Onuba Aestuaría* de los romanos,—aparece entre los escombros nada que nos permita formar conocimiento de aquella gente: ni aun una sola lápida sepulcral, en cuya disposición y hechura, en cuyos signos, en cuya distribución y en cuyos exornos, se transparente ó indique por lo menos la naturaleza y la índole de los habitantes musulimes: si vivieron, cual todo parece indicarlo, sujetos en esto como en lo demás á la opulentísima Sevilla, si recibieron influencias de los orientales, ó de los que se hallaban establecidos en el centro de España, ó de aquellos otros sus vecinos de Badajoz y del Algarbe.

Los destrozados restos de las antiguas puertas que en Niebla subsisten, habiánnos demostrado que en el terreno artístico, como en las demás esferas, esta comarca permaneció siempre dependiente de Sevilla, siguiendo sus huellas sin contradicción alguna, y no de otro modo que el satélite sigue y gira en sus evoluciones detrás y en torno del planeta por el cual es poderosamente atraído; pero esta demostración, si presentida y relativa sólo á los postreros días de la dominación islamita, no alcanzaba á otras edades; y por desgracia, la destrucción y el aniquilamiento de la que fué capital de la comarca ó Cora, de la militar ciudad y corte de los Beni-Yahya y los Beni-Mahfóth, no consentía apreciar si en el siglo XI.^o, antes de que el ambicioso régulo de Sevilla, el sanguinario Al-Motadhid, se apoderase por la violencia de Niebla y su distrito, cual se apoderaba de Huelva y el suyo, el arte que en esta región se desarrolla, dando expansiva entrada á las locales tradiciones, llevaba en sí como germen algo característico, algo especial y privativo y propio, por lo que pudiera distinguirse del sevillano en la misma época, del cual no quedan tampoco otros recuerdos notorios, ciertos é indudables que los meramente litológicos. Pero si esto acontece con Niebla, si todo, cual quedó en lugar oportuno consignado, parece ser fruto de la VII.^a centuria de la Hégira, con nuestro siglo XIII correspondiente,—en Huelva nada subsiste