



Una aproximación histórica al Puerto de Huelva

La existencia de una actividad portuaria de cierta importancia en Huelva está documentada por registros arqueológicos desde el primer milenio antes de nuestra era. La importancia de las actividades minera y metalúrgicas en amplias zonas del interior y la exportación de esas producciones al oriente mediterráneo, impulsó el desarrollo de actividades comerciales en las que fenicios y griegos actuaban como intermediarios. Los barcos de Tarsis, los que hacían la ruta hacia el Tartessos histórico, identificado con esta zona del suroeste de la península ibérica, son citados en la Biblia en repetidas ocasiones, como paradigma de la navegación de larga distancia. Los marineros tartésicos, buscaban el preciado estaño en las costas atlánticas de Galicia, Bretaña o de la actual Inglaterra, para así, junto al mineral de cobre de estas tierras, producir artículos de bronce, que constituían el principal producto de exportación, junto a metales preciosos también originarios de estas tierras. La ruina de Tiro y la progresiva sustitución del bronce por el hierro, reorientó el comercio, incorporándose otros productos en mayor medida, tales como salazones de pescado o producciones agrícolas. Con la incorporación de la Bética al Imperio Romano, se intensifica, nuevamente, la explotación de las minas del interior, reforzándose el papel de Onuba, la actual Huelva, como puerto de salida de estas producciones, además de las salazones de pescado, producidas en las numerosas factorías ubicadas en la ría de Huelva. Durante la Edad Media, se mantienen estos flujos comerciales, de manera que Welba y Saltish, constituían puertos relevantes que facilitaban la exportación de las producciones agroalimentarias del interior de la actual provincia, además estar documentada la pervivencia de la actividad salazonera dirigida a la exportación, no sólo por registros arqueológicos sino también por diferentes textos descriptivos.

Fotografía histórica del Muelle Norte. (Fuente: Archivo Puerto de Huelva).



A partir del siglo XIII, con la conquista castellana del territorio, se intensifica la actividad pesquera y la exportación de salazones, si bien la actividad minera pierde importancia. No obstante, a partir de la primera mitad del siglo XV, con la apertura de las primeras rutas ibéricas atlánticas, los puertos de la ría de Huelva adquieren un nuevo protagonismo, tanto en la exportación de producciones locales, fundamentalmente agrícolas, pesqueras y de fabricación de cerámicas, como entrada de productos de importación del litoral norteafricano y de Canarias, impulsando el desarrollo de una actividad mercantil y comercial auspiciada por la existencia de una potente flota de embarcaciones oceánicas y de tripulaciones especializadas que, a finales del siglo XV facilitaron las primeras expediciones que permitieron el descubrimiento de América. Aunque algunas poblaciones, como Palos de la Frontera, que fueron protagonistas en este proceso, se vieron muy afectadas por la centralización del tráfico atlántico en Sevilla, otras, como Huelva, apostaron por las actividades marítimas, de forma que desde principios del XVI la Casa Ducal de Medina Sidonia concedió franquezas y privilegios a la Lota y al puerto de Huelva, que conoce una nueva expansión de las actividades comerciales que puede seguirse no sólo por documentos, sino incluso por los restos arqueológicos que siguen apareciendo, de forma que la propia

villa va avanzando en dirección a la ría, a partir de la Placeta de los Mercaderes, a través de La Calzada, y hasta el Baluarte de la Estrella y el arco del mismo nombre. Aunque la exportación de mineral prácticamente había desaparecido, el puerto de Huelva servía de salida de las producciones agropecuarias de gran parte del interior de la actual provincia, además de los productos pesqueros, siempre presentes, sobre todo salazones de sardina y atún, con flujos comerciales dirigidos a los puertos del Mediterráneo y del norte de África, abasteciendo a la ciudad de Cádiz y, de ahí, participando del comercio colonial. Pero, además, servía de entrada de productos extranjeros, tanto de metales, textiles y artículos americanos, que eran reexpedidos por tierra desde Huelva al interior, con un hinterland que se extendía hasta la actual Extremadura, lo que explica, por ejemplo, la existencia de una amplia colonia de comerciantes extranjeros desde la segunda mitad del XVII y la primera mitad del XVIII. Carbones vegetales, legumbres, cereales, vinos y salazones, junto a algunas producciones textiles (encajes) o de talabartería, constituían los principales productos exportados, mientras que las importaciones de la época eran, además del bacalao inglés, productos metálicos, cacao y otras producciones americanas. No es de extrañar, por tanto, el relevante papel que el puerto de Huelva tuvo en el abastecimiento de la Cádiz sitiada entre 1810 y 1812, hasta el punto que la Armada ubicó en la ría una flotilla de embarcaciones de escolta para proteger los envíos.

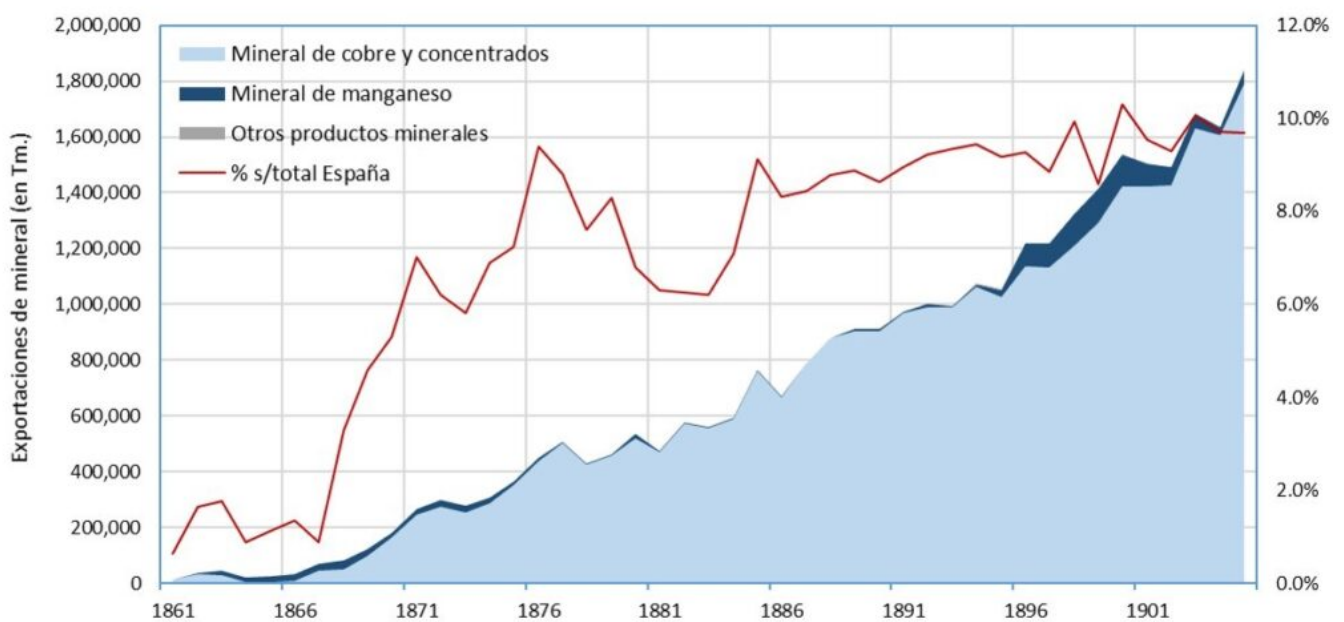
Inauguración del Muelle Norte, 1908. (Fuente: Archivo Puerto de Huelva).



Pero tras la Guerra de la Independencia la actividad comercial languidece. Huelva había perdido la Aduana, lo que impedía el tráfico comercial directo con el extranjero, y las comunicaciones terrestres son casi inexistentes. El hecho es que hasta principios del XIX el puerto de Huelva había podido comerciar libremente con puertos extranjeros, con la obligación de asegurar el pago de derechos en la de Cádiz. Pero durante la primera década se suprimió dicha posibilidad por lo que el puerto languidecía, dedicándose sólo al tráfico de cabotaje con destino u origen a los puertos de Sevilla o Cádiz, donde las mercancías onubenses eran, en parte, exportadas a otros puntos. Ya durante el Trienio Liberal, con la incipiente y fallida creación de la provincia, se hicieron intentos para obtener la habilitación para el comercio internacional, pero no será hasta la caída del Antiguo Régimen, cuando las instituciones provinciales recuperadas vuelvan a solicitar esa habilitación que, en definitiva, impulsaría el desarrollo de la provincia. En 1840 comenzó a tramitarse el proyecto de Ley de Aduanas, donde se establecía a la de Huelva como de tercera clase, con limitaciones manifiestas. Pero un año después de aprobada la Ley, se consiguió la habilitación como Aduana de Segunda Clase, por Real Decreto de 7 de julio de 1843. Después se construyó el Muelle del Estado, renovando incipientemente el tráfico comercial, si bien el puerto no fue

considerado como de interés general en el Real Decreto de 1851, dado que el tráfico aún era poco relevante, pero entre dicha fecha y la década de 1880 se produce una tremenda expansión del tráfico portuario, impulsado por el desarrollo minero y, desde 1870, por los primeros ferrocarriles, cuyos trazados en poco tiempo alcanza una red de más de 600 Km. en la provincia, de manera que de las apenas 20.636 Tm. movidas en el puerto en 1861, en 1877 se superan las 500.000 Tm. y diez años después el millón de Tm., cuando representaba ya el 8,8% del tráfico portuario español. Por esta razón, en la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, el puerto de Huelva fue reconocido como puerto de interés general, junto a otros veintiún puertos españoles, aunque aún de segunda clase.

La expansión de los tráficos mineros en el puerto de Huelva (1861-1905)



Expansión de los tráficos mineros en el Puerto de Huelva (1861-1905).

No obstante, el crecimiento del tráfico se mantuvo, superando los dos millones de toneladas en 1906 y tres millones de toneladas en 1911, con el 14,7% del tráfico total de los puertos españoles. No es de extrañar, por tanto, que, en la Ley de Puertos de 1929, el Puerto de Huelva fuese reconocido como puerto de interés general de primer orden, cuando representaba el 11,2% del total de tráfico de los puertos españoles, siendo ya el primer puerto comercial de Andalucía, totalizando en dicho año el 50% de las mercancías

movilizadas en los puertos andaluces. Es en esa época cuando se introduce la que sin duda es la primera experiencia española de transporte intermodal, a través de cajas movilizables para el mineral en la línea férrea Huelva-Zafra, que permitía la salida del mineral del interior de la provincia. No obstante, los tráficos de mineral fueron reduciéndose a partir de dicho año, tanto por la crisis económica del 29, como por la Segunda Guerra Mundial, de forma que hasta 1967 no se recuperaría el volumen de tráfico de 1929, cuando se habían alcanzado casi 3.500 millones de Tm.

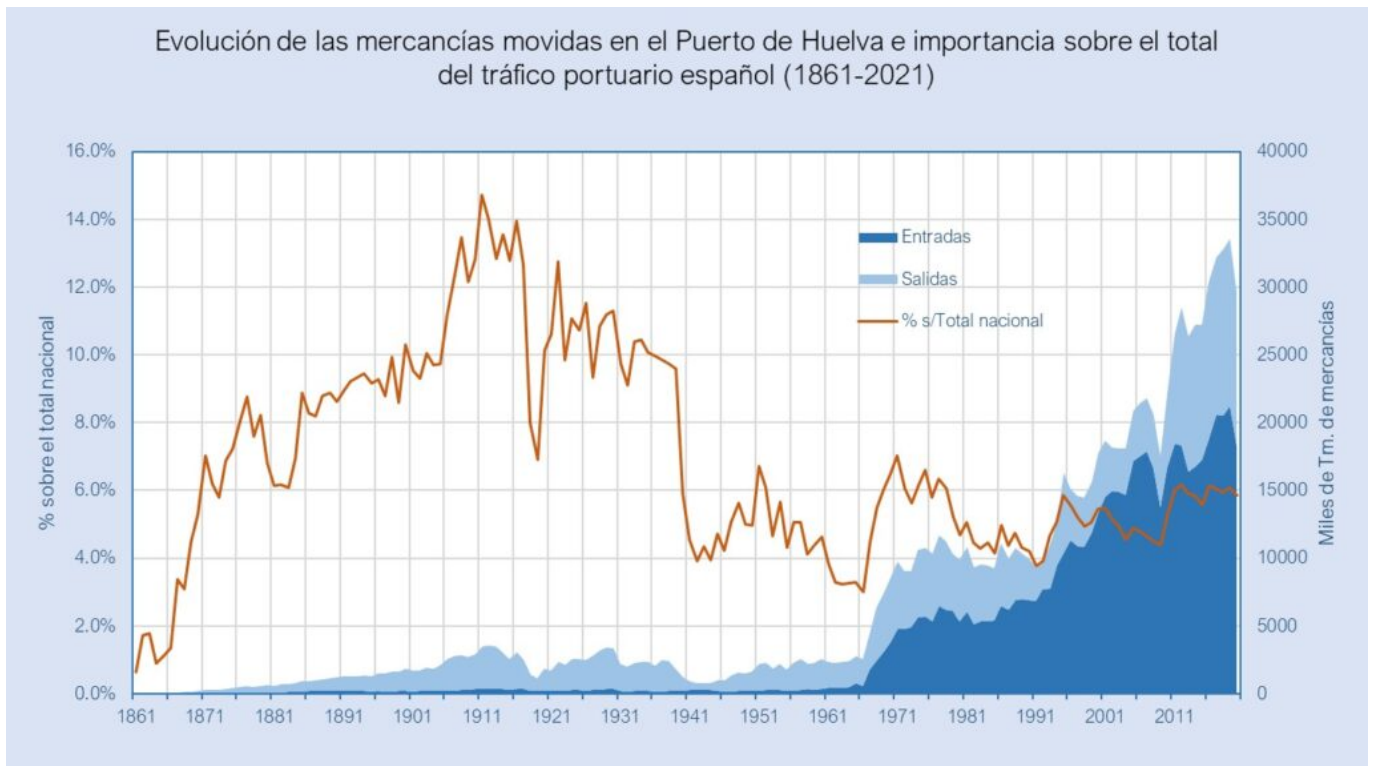
Gruas de los depositos de minerales adquiridas en 1910. (Fuente: Archivo Puerto de Huelva).



Descarga de trigo en el Muelle de Levante, 1944. (Fuente: Archivo Puerto de Huelva).



A partir de la década de 1960, con el desarrollo industrial de Huelva, donde se ubicó un importante núcleo de industrias químicas y energéticas, se un nuevo periodo de expansión de los tráficos, alcanzando los 6.500 millones de Tm. en 1968 (el 5,14% del total español) superando los diez millones Tm. en 1974, niveles que se mantendrían hasta 1993, con un promedio de 10.481 millones de Tm. anuales entre ambos años. A partir de ese momento se inicia una rápida expansión de los tráficos, superando los 15.000 millones de Tm. en 1995 y los 20.000 millones de Tm. en 2005, y desde 2016, superando los 30.000 millones de Tm. Pero además del incremento de los volúmenes, desde 2012 se está realizando una apuesta por la diversificación, captando tráficos de mercancías generales, tanto en contenedores como en tráfico ro-ro, e invirtiendo ingentes cantidades en la modernización de las instalaciones portuarias y su conectividad ferroviaria y por carretera.



Evolución de las mercancías movidas en el Puerto de Huelva e importancia sobre al total del tráfico portuario español (1861 - 2021).

En la actualidad el Puerto de Huelva, aunque aún ligado a los tráficos que siempre lo han caracterizado, se va convirtiendo en un referente internacional, encontrándose entre los 25 puertos más importantes de la Unión Europea, y vinculado como nodo fundamental en el Corredor Atlántico de la Red TEN-T, dada su privilegiada ubicación en las grandes rutas marítimas. La puesta en marcha de la Zona de Actividades Logísticas y la ampliación de la terminal de contenedores en el Muelle Sur, junto a la que se sitúa una de las terminales ferroviarias que también está ampliando su capacidad, auguran, sin duda, un futuro prometedor en el contexto de la mercancía general.

IMAGEN INICIAL | *Fishing activities in the estuary of the dike. (Source: Archive of Port*

Authority of Huelva).

□
