

# Universidad de Huelva

Departamento de Historia, Geografía y Antropología



## El urbanismo en Huelva: territorio y ciudad

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

**Cayetano Campero Romero**

Fecha de lectura: 11 de julio de 2022

Bajo la dirección de los doctores:

Juan Antonio Márquez Domínguez

Jesús Felicidades García

**Huelva, 2022**





# El urbanismo en Huelva: Territorio y ciudad

Programa de Doctorado  
Ciencia Regional: Empresa y Territorio (CREMTE)

Autor: Cayetano Campero Romero

Tesis Doctoral. Huelva 2022

Directores: Dr. Juan A. Márquez Domínguez  
Dr. Jesús Felicidades García



Tesis Doctoral

EL URBANISMO EN HUELVA:  
TERRITORIO Y CIUDAD

Autor: Cayetano Campero Romero

Directores

Dr. Juan A. Márquez Domínguez

Dr. Jesús Felicidades García

Programa de Doctorado

Ciencia Regional: Empresa y Territorio



Universidad  
de Huelva

Huelva, febrero 2022



*“A la ciudad de Huelva, que necesita un cambio de estrategias para su transformación y a las generaciones futuras que puedan disfrutarla”*



## AGRADECIMIENTOS

La realización de este trabajo me ha obligado a acudir a un gran número de personas, sin cuya ayuda no se habría llevado a término. Por ello manifiesto mi reconocimiento a todas las personas que de una manera u otra me ha ayudado a hacer posible esta investigación:

En particular a mis profesores de los cursos del tercer ciclo realizados dentro del programa de Doctorado “teoría y Práctica de la Rehabilitación Arquitectónica y Urbana”, que me introdujeron en el ámbito de la investigación y me hicieron reflexionar sobre la ciudad y el patrimonio histórico urbano. También a mi director de la Suficiencia Investigadora Dr. Domingo Sánchez Fuentes dentro del programa de Doctorado Teoría y Práctica de la Rehabilitación Arquitectónica y Urbana, del Departamento Instituto Universitario Ciencias de Construcción en el área de conocimiento de Urbanística y Ordenación del Territorio.

Y en especial a la que fue mi directora de Tesis Dra. Asunción Díaz Zamorano dentro del Programa de Doctorado denominado Patrimonio y con la línea de investigación de Patrimonio Histórico y Cultural, donde empecé a realizar un estudio Histórico de la ciudad de Huelva, a través de una ciudad de Huelva real y Una Huelva soñada, siguiendo la senda de su trabajo realizado sobre *“Huelva. La construcción de una Ciudad”*.

El comienzo de este trabajo se inicia con la participación de la convocatoria urbana de una iniciativa para la rehabilitación, renovación y regeneración del pensamiento urbano de la ciudad de Huelva, organizada por el COAH para el diseño y construcción de la nueva ciudad mediante la denominación de Huelva Apunta, con una doble reflexión: ¿hacia dónde apunta nuestro modelo de ciudad?, y apuntar un catálogo de espacios para la reflexión.

En la participación de las distintas convocatorias planificadas con estos objetivos han colaborado profesionales de distinta formación, que ha contribuido a la configuración de una visión conjunta, mediante la elaboración del trabajo multidisciplinar y un estudio preliminar de las bases de trabajo, sin las cuales no hubiera sido posible la realización de las diferentes reflexiones para la construcción de la futura ciudad de Huelva.

El estudio de estas reflexiones es el trabajo que se presenta, a través de un análisis del urbanismo de la ciudad con una reflexión de diferentes ideas de planificación que determinan el planteamiento estratégico en materia de urbanismo y desarrollo sostenible. Ofreciendo a los ciudadanos un entorno natural limpio y sano, que contribuya a la prosperidad y bienestar de la sociedad, fomentando un uso prudente de los recursos naturales y la protección necesaria de los ecosistemas, junto con la prosperidad económica y el desarrollo social equilibrado, condición indispensable del desarrollo sostenible, reforzando la prevención y la cautela en la planificación de las estrategias para la protección de la salud humana y el medio ambiente e integrando la dimensión ambiental del desarrollo sostenible, buscando una mejora del medio ambiente y la calidad de vida.

Imaginemos, aunque solo sea por un momento, como nos gustaría que fuera la Ciudad de Huelva... En estas imágenes de reflexión, habrá cosas que sean imposibles de conseguir en un futuro próximo y otras que puedan resolverse y obtenerse con el esfuerzo de todos. Pero lo importante es fijar esa línea a seguir, con una declaración de intenciones que marcará el futuro de lo que queremos que sea la ciudad de Huelva.

Por ello me gustaría empezar agradeciendo al Colegio de arquitectos de Huelva por haber organizado este tipo de concursos para el diseño y construcción de la ciudad de Huelva y haber dado la oportunidad para que se piense como conseguir una ciudad mejor, sacando a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado de esta ciudad, o los que constituyen una barrera física o artificial a la integración socio-espacial que pueden ser recuperables, dignificables o susceptibles de ser potenciados, para sentar las bases de lo que podría constituir el germen para los criterios de revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Huelva.

No puedo olvidar a todos los representantes políticos que han participado y acompañado en la presentación de los trabajos, en especial al Alcalde de Huelva, Pedro Rodríguez, que tuvo la referencia de sacarme en su libro “Huelva, un sueño de futuro”, incluyendo en sus últimas páginas dentro del apartado Huelva al abrazo del mar, referencia de los últimos proyectos presentados.

Del mismo modo quiero agradecer a todas las instituciones públicas que me han facilitado la información requerida para estudiar la evolución urbanística de Huelva a lo largo de su historia, en particular a la Gerencia de Urbanismo de Huelva, que me ha abierto sus puertas en la búsqueda de

los problemas y soluciones de los diferentes Planes Generales realizados para el diseño de la ciudad de Huelva.

Mi especial gratitud a aquellas personas que han llevado mano a mano la consecución de los diferentes planteamientos de reflexión para la ciudad de Huelva, en especial al profesor de la universidad de Huelva en el departamento de Geología Juan Antonio Morales González, así como a sus compañeros de profesión Francisco Manuel Alonso Chaves y Encarnación García Navarro, que me transmitieron desde el inicio el entusiasmo y la devoción sobre las diferentes formas de entender un mismo frente común para la resolución de los problemas, hablando con un mismo lenguaje distintos profesionales de formación.

También agradecer a mis compañeros de profesión, Luis Alfonso Morales y Cesáreo, que han dado el toque de frescura a los distintos proyectos realizados para las reflexiones planteadas mediante una nueva mirada de nuestra ciudad.

Agradecer en especial a mi director Dr. Domingo Sánchez Fuentes. en el en el área de conocimiento de Urbanística y Ordenación del Territorio, dentro del programa de Doctorado Teoría y Practica de la Rehabilitación Arquitectónica y Urbana y a mi anterior directora de Tesis Dra. Asunción Díaz Zamorano dentro del Programa de Doctorado denominado Patrimonio que, con su investigación de la ciudad de Huelva, me ha llevado de la mano para contemplar el trabajo con una diferente mirada: la Huelva soñada.

Por último, agradecer el esfuerzo de mis actuales directores de Tesis Dr. Juan A. Márquez Domínguez y Dr. Jesús Felicidades García para la

realización de este trabajo que culmina mi formación académica dentro del programa de Doctorado Ciencia Regional: Empresa y Territorio (CREMTE). y en especial al profesor de la universidad de Huelva Dr. Francisco Javier García Delgado, que con su apoyo incondicional he podido finalizar mi trabajo.

## BLOQUE I

<b>CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>	<b>CAPÍTULO 3. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. LA CIUDAD EN EL SIGLO XXI</b>	<b>35</b>
1.1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	3	3.1. CONCEPTUALIZACIÓN DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	37
1.2. HIPÓTESIS	10	3.2. LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE ANDALUCÍA	41
1.3. OBJETIVOS	11	3.2.1. La Política de Ordenación del Territorio de Andalucía	41
1.5. METODOLOGÍA Y FUENTES	15	3.2.2. Los Planes Generales de Ordenación Urbana en Andalucía	43
<b>CAPÍTULO 2. LOS CONDICIONANTES DEL ESPACIO URBANO DE HUELVA</b>	<b>17</b>	3.2.3. Los Planes Generales de Ordenación Urbana y otros instrumentos de la planificación urbana en la provincia de Huelva	46
2.1. LOS FACTORES NATURALES	20	3.3. LA CONCEPCIÓN URBANA. URBANISMO, PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y CIUDAD	48
2.1.1. El estuario y la marisma	20	3.3.1. Las técnicas de intervención de la urbanística	50
2.1.2. La topografía	21	3.3.2. El espacio público crea ciudad	53
2.1.3. Los riesgos naturales	25	3.4. LOS NUEVOS DESAFÍOS DEL URBANISMO	57
2.2. FACTORES HISTÓRICOS, ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y SOCIO-DEMOGRÁFICOS	26	3.4.1. La ciudad sostenida o ciudad sostenible	57
2.2.1. Huelva protohistórica	27	3.4.2. La ciudad inteligente	59
2.2.2. Huelva romana	28		
2.2.3. Huelva medieval	28		
2.2.4. Huelva moderna	29		
2.2.5. La ciudad decimonónica	30		

## **CAPÍTULO 4. EL URBANISMO DEL SIGLO XX. DE LA IMPROVISACIÓN A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA 67**

### **4.1. LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX. LA CIUDAD DISPERSA 70**

4.1.1. Factores determinantes 70

4.1.2. La ciudad dispersa y las soluciones a los problemas urbanos 71

4.1.3. La reforma del casco antiguo 72

4.1.4. El Ensanche de 1926 73

4.1.5. La expansión urbana de los primeros años de la dictadura 74

### **4.2. EL DESARROLLISMO Y LA ORDENACIÓN URBANA. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1964 75**

4.2.1. Factores determinantes 75

4.2.2. Alejandro Herrero Ayllón y el PGOU de 1964 77

4.2.3. La integración de los núcleos dispersos: las barriadas 82

4.2.4. Hacer frente a la expansión urbana de crecimiento 85

4.2.4. El Polo de Desarrollo: industria en la Punta del Sebo 86

### **4.3. LA LLEGADA DE LA DEMOCRACIA. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1980 87**

4.3.1. Factores determinantes 87

4.3.2. Características del Plan General de Ordenación Urbana de 1980 89

de 1980

4.3.2. La contención: coronación de la estructura de la ciudad 94

4.3.3. Vinculación de la ciudad con la Ría: las medidas ambientales 96

4.3.4. Dotación de la ciudad: infraestructuras, servicios y equipamientos 97

4.3.5. Renovación de las áreas urbanas 99

### **4.4. ¿UN PLAN PARA EL SIGLO XXI? EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1999 101**

4.4.1. Factores determinantes 101

4.4.2. Características del Plan General de Ordenación Urbana de 1999 109

4.4.3. La colmatación de los espacios vacíos 114

4.4.4. El reencuentro con el frente litoral 116

4.4.5. La protección del casco antiguo y su patrimonio 116

4.4.6. La articulación interna y externa de la ciudad: el hábitat disperso y la descentralización metropolitana 118

4.4.7. La mejora del medioambiente urbano 119

## BLOQUE II

### CAPÍTULO 5. EJE 1º. «CRUCE DE MIRADAS» 129

5.1.	LOS CABEZOS COMO SEÑA DE IDENTIDAD. DE LA «ARQUITECTURA» NATURAL A LA INTEGRACIÓN URBANA	133
5.2.	EL EJE VERDE DEL PASEO SANTA FE (ESTE) AL SANTUARIO DE NUESTRA SEÑORA DE LA CINTA (NORTE)	136
5.3.	EL CABEZO DE SAN PEDRO	136
5.4.	EL CABEZO DE EL CONQUERO	137
5.4.1.	Calzar la parte baja del Cabezo	138
5.4.2.	Drenaje y canalización del Agua	140
5.4.3.	Vegetar el Cabezo	142
5.5.	LOS CABEZOS MIRAN A LA RÍA	142
5.6.	LA CONEXIÓN DE LA CIUDAD ALTA Y LA CIUDAD BAJA	143
5.7.	UN ESPACIO DE TRANSICIÓN: EL ESPACIO CAMPUS UNIVERSITARIO DE LA MERCED-PLAZA DE TOROS DE LA MERCED	145

### CAPÍTULO 6. EJE 2º. «UN CAMINO PARA LA HISTORIA» 153

6.1.	LA HUELLA GEOLÓGICA	156
6.1.1.	Una parada en la etapa geológica	157

6.1.2.	Un nuevo espacio en la recuperación del cabezo perdido Molino de Viento	157
--------	---	-----

### 6.2. LA HUELLA TARTÉSICA 161

6.2.1.	Una parada en la época tartésica	162
6.2.2.	La representación del conjunto urbano tartésico	163

### 6.3. LA HUELLA BRITÁNICA 165

6.3.1.	Una parada en el legado británico	166
6.3.2.	La interpretación del patrimonio británico	167

### 6.4 LA HUELLA INDUSTRIAL 168

6.4.1.	Una parada en las ruinas industriales	169
6.4.2.	Las nuevas vías de conexión	170

### 6.5. LOS ONUBENSES ILUSTRES 171

6.5.1.	Zona verde: Parque Alonso Sánchez	173
6.5.2.	Zona verde: Parque de La Esperanza	175
6.5.3.	Espacio Libre: Plaza del Titán	176
6.5.4.	Zona verde: Parque de los Onubenses Ilustres	177
6.5.5.	Espacio Libre: entorno de la Casa Colón	179

<b>CAPÍTULO 7. EJE 3º. «ENTRE DOS AGUAS»</b>	<b>183</b>		
<b>7.1. HUELVA PUERTA DEL ATLÁNTICO</b>	<b>186</b>		
7.1.1. Eje estructurante “Puerta del Atlántico”	186		
7.1.2. Arranque desde el Embarcadero de Hierro	190		
7.1.3. La Catedral del Mar	192		
7.1.4. El Parque Nuevo Ferrocarril Intermodal	194		
7.1.5. Apertura de la «Cortina de Hierro»	195		
7.1.6. La unión entre dos ríos	196		
7.1.7. Conexión marisma y ciudad	197		
<b>7.2. LA AVENIDA DE ITALIA, NUESTRO MURO SIN BERLÍN</b>	<b>198</b>		
7.2.1. Puerta Ciudad de la Luz	200		
7.2.2. Conexión con las Calles del Centro	200		
7.2.3. Creación de aparcamientos en batería	201		
7.2.4. Intercambiador de transportes	202		
7.2.5. Reactivación económica	202		
7.2.6. Unión con propuesta de futuro corredor verde	203		
<b>7.3. CIUDAD FRENTE AL MAR</b>	<b>204</b>		
7.3.1. El río como zona de paseo y esparcimiento	204		
7.3.2. El río como el gran espacio libre de la ciudad	205		
		7.3.3. El río como puerto comercial	205
		7.3.4. El río como lugar de actividades recreativas	205
		7.3.5. El río como canal de navegación para viajeros	206
	<b>7.4. PARQUE RÚSTICO EL POLVORÍN</b>		<b>206</b>
		7.4.1. Un nuevo espacio público: El Polvorín	206
	<b>7.5. PARAJE MARISMAS DEL TINTO</b>		<b>207</b>
		7.5.1. Las Marismas del Tinto olvidadas...	207
	<b>7.6. NUEVA CIUDAD DEPORTIVA DE HUELVA</b>		<b>208</b>
		7.6.1. Una solución añorada	208

### BLOQUE III

<b>CAPÍTULO 8. LOS PROBLEMAS NO RESUELTOS POR LA ORDENACIÓN URBANA</b>	<b>211</b>	<b>CAPÍTULO 10. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES</b>	<b>251</b>
8.1. DIAGNÓSTICO. PROBLEMAS NO RESUELTOS	213	10.1. BIBLIOGRAFÍA GENERAL	253
8.2. EL MODELO DE CIUDAD	216	10.2. BASES DE DATOS Y CATÁLOGOS	262
8.2.1. Las consignas urbanas frente al mar	217	10.3. DOCUMENTOS TÉCNICOS, DE PLANIFICACIÓN Y DE ORDENACIÓN	263
8.2.2. Las señas de identidad	220	10.4. HEMEROTECA	265
8.3. PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL	227	10.5. LEGISLACIÓN, NORMATIVA	265
8.3.1. Los cabezos y la valorización de significado urbano	228	10.6. OTROS DOCUMENTOS EN RED	268
8.3.2. Las Marismas como proyección verde de la ciudad	229		
8.4. PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL	231		
8.4.1. De la Huelva arqueológica a su patrimonialización	231		
8.4.2. El legado británico	233		
8.4.2. Intervenciones arquitectónicas en edificios públicos sin uso	235		
8.5. LOS NUEVOS RETOS URBANOS	236		
<b>CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES</b>	<b>239</b>		

**BLOQUE I.**

**CAPÍTULO 1.**

**Introducción**



*“Quien conoce una ciudad, las conoce todas. ¡Tan parecidas son entre sí! (en cuanto la naturaleza de su emplazamiento lo permite). Describiré una de ellas, no importa cuál, pero ¿cuál más a propósito que Amaurota? Ninguna más digna que ella. Así se lo reconocen las demás por ser sede del Senado. Es también la que mejor conozco, por haber vivido en ella cinco años seguidos” (Moro, 1516: 30).*

## **1.1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

En un sentido amplio, el urbanismo es la “reflexión, proyección y construcción de las ciudades o partes de ellas, generalmente de acuerdo con un plan previamente realizado” (Zoido-Naranjo *et al.*, 2000: 360). Desde una perspectiva más técnica “El urbanismo es un conjunto de conocimientos para actuar sobre la realidad urbana. Se trata, pues, de conocimientos para una intervención voluntaria y, por ello, puede considerarse que constituyen una disciplina de carácter pragmático e instrumental que se presenta como una tecnología y como una práctica social.” (de Terán-Troyano, 1984a). Por definición, es multidisciplinar, y ha sido abordado desde la Arquitectura, la Geografía, la Sociología, la Historia y otras ciencias técnicas y sociales, aunque con diferentes escalas o puntos de observación. Por ello, en los últimos años comienza a trabajarse desde una perspectiva interdisciplinar (integrando equipos técnicos y científicos de diferente formación).

El urbanismo es consustancial a la existencia del hecho urbano, dado que el proceso de creación de la ciudad responde a un plan (objetivo o subjetivo), así, cabe afirmar que “el urbanismo como reflexión sobre la ciudad arranca de actitudes visionarias sobre lugares sagrados,

generalmente asociadas a juegos de simetría y a figuraciones geométricas, a veces con interpretaciones esotéricas o hermenéuticas; también surge relacionado con la imaginación de sociedades ideales para las que, a veces, se define un marco físico urbano también ideal, como Amauroto en la *Utopía de Thomas Moore*” (Zoido-Naranjo *et al.*, 2000: 360)

Para establecer el proceso de urbanización desde los orígenes de la ciudad hasta la situación actual de (post)crisis, pueden tomarse como referencia tres grandes periodos (Chueca-Goitia, 1998): la ciudad histórica, la ciudad moderna y la ciudad contemporánea, cada uno de estos períodos va a tener características muy marcadas.

Desde el urbanismo la ciudad es concebida como un todo orgánico, en el que cada una de sus partes cumple una función esencial. La ordenación urbana trata de buscar el equilibrio entre las partes (y los usos del suelo) y las actividades económicas. Por otra parte, el diseño de las ciudades se ha visto influenciado por las diferentes modas urbanísticas imperantes a lo largo del proceso histórico del desarrollo urbano, así, se puede apreciar en la arquitectura de fin de siglo XIX con el diseño del primer modelo de ciudad en la época industrial por Haussmann (1850-1870) y el plan de París (Benevolo, 1987). Antes de que estas modas se transformaran en leyes, promulgando el modelo urbanístico moderno, ya existían técnicas de arquitectura preocupadas por la cultura y su patrimonio, que definían la estética y la morfología de nuestras ciudades basadas en el embellecimiento urbano mediante técnicas propias de las artes artísticas (con la fundación de los CIAM<sup>1</sup>). Los arquitectos hemos de

seguir trabajando en el diseño de un entorno construido sostenible, mediante una práctica profesional ética y responsable en las áreas de energía y materiales, diseño y ejecución.

Los procesos de ordenación y planificación urbana no son nuevos, pero su sistematización y generalización es propia del siglo XX, desarrollándose diferentes figuras, la más importante de las cuales es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), establecido por la Ley del Suelo de 1956 como instrumento base necesario y fundamental de toda ordenación urbanística. El desarrollo de la ordenación urbana desde principios del siglo XX ha respondido a diferentes contextos sociales y demográficos (éxodo rural, generación de empleo urbano, marginación/exclusión...), económicos (industrialización, post-industrialización, burbuja inmobiliaria...) y políticos (monarquía, república, dictaduras, democracia...) que han marcado el desarrollo de las ciudades y sus planes de ordenación, más o menos cumplidos por muy diferentes causas. Además, han ido cambiando los paradigmas imperantes, de tal forma que prevalece el desarrollismo (puramente cuantitativo) desde los años sesenta y hasta mediados los ochenta del siglo XX, y tras un período de transición, se llega a la institucionalización de la sostenibilidad (con predominio de valores cualitativos), como criterio de ordenación. Así, del crecimiento (trazado de barriadas y viario, con un orden interno más o menos definido) se pasa a un “desarrollo equilibrado”, que se concibe como “imprescindible”. Sin embargo, la sostenibilidad, como concepto amplio (fuerte carga ambiental, social y económica y una desconocida, hasta entonces, visión integrada) no deja de incurrir en una paradoja “crecimiento sostenible”, ¿es crecimiento o es sostenible?, parece

---

<sup>1</sup> El Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), fundado en 1928 y disuelto en 1959, fue el laboratorio de ideas del movimiento moderno en arquitectura.

garantizar el crecimiento ajustándose a lo que corresponde generacionalmente, es decir “continuar desarrollando la sociedad de modo general y global, pero utilizando medios diferentes a los usados hasta ahora.” (Carta del Transcantábrico, 2010: 4).

Por eso, para conseguir y obtener una ciudad mejor, sostenible, se incide en el instrumento de diseño más importante de los que actualmente tenemos en las ciudades: los Planes de Ordenación Urbanística, donde se establecen las bases y estrategias de crecimiento de la ciudad y en la que intervienen diferentes equipos multidisciplinares que determinan el futuro estratégico de las ciudades. Sin embargo, el modelo planteado hasta hoy está en crisis. Primero, porque se han centrado en la construcción del espacio urbanizado a lo largo de todo el siglo XX; después, porque sus fórmulas e instrumentos de actuación se muestran inadecuados, cuando no incapaces, para su ejecución y, lo que es aún peor, obsoletos para afrontar los retos del siglo XXI, marcando unas nuevas estrategias ante la transformación de la propia ciudad, lo que ya se plantea desde el urbanismo a finales del siglo XX (de Terán-Troyano, 1999). Así, son incapaces de afrontar la satisfacción de determinadas demandas en la propia evolución del planeamiento, estableciendo el “ensanche urbanístico” un tratamiento insuficiente en el desarrollo urbano (de Terán-Troyano, 1999: 162) que, además, es una solución decimonónica, para un modelo de ciudad totalmente diferente. En relación con ello, posiblemente, el mayor de los problemas, es concebir el PGOU como un documento de planificación único, cerrado, en el que prevalece lo cuantitativo (dotar de viviendas e infraestructuras, servicios y equipamientos) conforme a ratios (porcentajes) sin atender la complejidad

del “todo urbano”, ese carácter orgánico que, paradójicamente, sí es analizado, pero no tenido en cuenta, como demuestra el abuso de los Planes Parciales (que tanto se parecen, en muchos casos, a la planificación *ad hoc*). Por eso hay que construir un urbanismo alternativo, con un cambio de estilo (Hall, 1996), analizando de forma crítica el crecimiento desarrollista (cuantitativo). Se trata de un nuevo urbanismo, no basado en el crecimiento, sino en la transformación urbana.

Sin embargo, las ideas renovadas (y otros factores internos y externos) llevaron a la ciudad dispersa o difusa, de la que se aprovechó el sector inmobiliario para el crecimiento, que desembocó en la burbuja inmobiliaria, con un modelo de crecimiento/expansión del espacio urbanizado. Así, a finales del siglo XX el carácter reformista del urbanismo se quiebra, la alternativa desreguladora, privatizadora, impugna el modelo reformista, interventor, regulador, de prevalencia del interés público, el urbanismo deja de ser prevalentemente un servicio público, en adelante será visto principalmente como un negocio. El urbanismo debe volver a ser social, recuperar sus objetivos primigenios, adecuando los instrumentos a la escala, a la naturaleza del problema, a los objetivos, sin renunciar nunca a la comprensión de la globalidad y de la localidad.

Quizás la crisis inmobiliaria y financiera internacional hayan motivado cambios en la idea de ciudad y de la planificación, pues “La crisis es causa de la lejanía y desconfianza con que los ciudadanos reciben sus propuestas, y lo que es más grave, está siendo y ha sido, el caldo de cultivo para los especuladores, políticos y funcionarios mal intencionados que se enriquecen a costa del patrimonio de las ciudades y de los pueblos” (Zamorano-Wisnes, 2011: 246). Por eso, algunas administraciones locales

están buscando cambios hacia un modelo más sostenible, a veces con sellos de calidad (posicionamiento mediante auditorías externas), otras con recrecimiento (recuperación de áreas obsoletas...), otras con recuperaciones integrales (áreas degradadas de los cascos históricos...) y cambios de uso (zonas industriales, portuarias...). En el fondo se trata de hacer ciudades más agradables (amigables, del inglés *friendly*) para la vida, pero también ciudades visitables. La idea es que los criterios de sostenibilidad sustituyan a los modelos especulativos, el modelo participativo sustituya a la planificación de arriba a abajo, aunque los resultados sean muy diferentes entre sí. De forma general, se trata de desarrollar una ciudad agradable para la vida...

En ese mismo contexto, un especial interés desde el urbanismo, en la última década, adquieren la identidad urbana y el patrimonio natural y, especialmente, cultural. Posiblemente, este giro es motivado por la toma de conciencia de la comunidad de que los modelos especulativos han acabado con gran parte de su patrimonio, pero su desarrollo es altamente complejo (existen a veces grupos vecinales, otros colectivos ecologistas, asociaciones culturales...). La historia de la planificación urbana va a determinar las posibilidades para restaurar, poner en valor o dar uso a ese patrimonio, al tiempo que se reduce el consumo de suelo.

Pero, además, hay que ofrecer nuevas posibilidades de movilidad, más ecológicas, que piensen en una ciudad más peatonal, mejor conectada con transporte público eficiente..., en el que se haga uso de energías renovables...; una ciudad que genere menos residuos, y que gestione adecuadamente aquellos que genera al menor coste posible... una ciudad sostenible, para ser vivida. Hablamos de ciudad sana, y nos referimos más

allá de los parámetros de salubridad urbana (que ha de estar presente en cualquier situación), a los componentes saludables que hacen de la ciudad un ámbito equilibrado, una estructura abierta donde la igualdad es el objetivo y la diversidad contribuye a construir la identidad colectiva. En este sentido, el diseño de “ciudades responsables” pone de relieve la responsabilidad de todos para generar un entorno construido sostenible a través de actuaciones éticas en las áreas de energía (luchar contra el despilfarro energético), la ejecución y materiales, ayudando a limitar los efectos del consumo y su coste ambiental (desde la huella ecológica a los microclimas urbanos...) (Higueras, 2009). La arquitectura, que siempre ha sido reflejo del momento y de la sociedad en la que se desarrolla, no es ni puede ser ajena al hecho de que para propiciar la salud, la felicidad y la calidad de vida de los ciudadanos, resulta necesario diseñar y construir espacios, instalaciones, edificios públicos, viviendas y paisajes urbanos dotados de los elementos necesarios. También es de vital importancia la labor desarrollada desde el urbanismo al diseñar la ordenación y ocupación del territorio, así como los nuevos desarrollos urbanos proyectando las áreas de crecimiento de nuestras ciudades, apostando por ciudades compactas frente a los costes ambientales desmedidos de las ciudades difusas (Tojo y Naredo, 2010).

Y todo ello debe enmarcarse en unas políticas de desarrollo sostenible, donde cultura y arquitectura deben actuar como motores del desarrollo social, económico y cultural, potenciando además aquellos aspectos que en temas de salubridad, sanidad, seguridad y sostenibilidad medioambiental, tienen tanta importancia para la salud de la ciudad y por tanto para facilitar la felicidad de sus habitantes, poniendo de relieve las

relaciones entre las ciudades y su entorno físico y ambiental, dado que durante mucho tiempo el planeamiento ha olvidado los condicionantes del territorio y del clima (Higuera, 2009). Han cambiado las preguntas, por eso, deben darse nuevas respuestas desde el urbanismo.

Por todo ello, ahora más que nunca, el arquitecto, urbanista, tiene esa vocación de mejorar su entorno inmediato. Es así que desde los primeros cursos de investigación del Tercer Ciclo los he realizados dentro del Programa de Doctorado “Teoría y Práctica de la Rehabilitación Arquitectónica y Urbana” durante los años 2002 y 2004. El curso “El Ámbito de la Arquitectura Civil” impartido por los profesores José M<sup>a</sup> Gentil y José M<sup>a</sup> Raya durante el curso 2002-2003 sobre el proyecto y Arquitectura en el Renacimiento y su aplicación española, me introdujeron en la investigación de la arquitectura, en su diversificación y metodología. El curso “El Ámbito Urbano y de Espacios Públicos” impartido por los profesores Fernando Arias, Manuel Vigil-Escalera, Francisco Granero y Alfonso del Pozo durante ese mismo curso 2002-2003, sobre la ciudad como laboratorio de investigación de la arquitectura del agua y de la restauración del espacio urbano, la complejidad necesaria del entorno habitado y Espacio público y paisaje, me hicieron reflexionar sobre la ciudad y el patrimonio histórico urbano, mediante la metodología de investigación teórica-práctica aplicada a sectores urbanos con legado cultural y restos históricos arquitectónicos y arqueológicos, cuya praxis definen los procesos de restauración, rehabilitación y revitalización de los espacios urbanos. El curso “Técnicas Modernas de Planificación y Control en la Arquitectura” impartido por los profesores Enrique Carvajal y Francisco Ortega, durante el curso 2003-2004, sobre la Planificación,

Control y Técnicas de optimización, me proporcionaron un respaldo científico para la toma de decisiones en la planificación y el control de obras, así como en la definición de los problemas y en sus técnicas de resolución. El curso “Problemas de Estructuras en Rehabilitación” impartido por los profesores Félix Escrig Pallarés y Antonio Jaramillo, durante el curso 2003-2004, me introdujeron en la visión espacial estructural y en el análisis y comprensión de sus problemas. El curso “Conocimiento y Proyecto en la Arquitectura Moderna” impartido por los profesores José Ramón Moreno, José Enrique López-Canti, Restituto Bravo y José Ramón Sierra, durante el curso 2003-2004, analizaron la figura del proyecto en la Arquitectura Moderna.

Incluso, mi experiencia profesional en proyectos Internacionales, realizados en la Gerencia de Urbanismo de Sevilla, han contribuido a mi formación investigadora, ya que tratan proyectos piloto dentro del ámbito de la investigación para su desarrollo. Estos proyectos aprobados y financiados por la Unión Europea han tenido objetivos diferentes, pero con unos fines comunes que son la puesta en valor de las ciudades y la rehabilitación de las zonas degradadas, con los valores de la sostenibilidad en su desarrollo. Los proyectos que desarrollé relacionados con la tramitación, seguimiento y desarrollo de los proyectos europeos financiados por la UE fueron: CITIZ@MOVE, URBBIKE, RIVERLINKS, VALUO, HISTORICAL RIVER CENTRES, MED-INT, RESTAURONET, CIT-U-M y AGORA VITUELLE.

El proyecto CITIZ@MOVE establece como objetivos: favorecer el intercambio transnacional de experiencias y la difusión del conocimiento producido entre los diversos actores implicados en los mecanismos de

desarrollo urbano y social. Los actores en cuestión son los responsables, los profesionales de desarrollo urbano y social, la población en general y otros actores que participan de alguna u otra manera, así como favorecer la apropiación, por los actores antes mencionados, de un sistema común para capitalizar el conocimiento adquirido. El propósito de este sistema es facilitar la difusión del conocimiento y estimular las capacidades de las diversas categorías de actores en sus interacciones operativas.

El proyecto URBIKE planteaba como objetivos: responder a las aspiraciones de las ciudades con respecto a la integración de la movilidad urbana individual en bicicleta, mediante su integración real en las formas de transporte de la ciudad y en el desarrollo del planeamiento de las ciudades. Transfiriendo y aplicando correctamente la experiencia de excelencia, creando un manual probado, optimizado y compartido al servicio de las ciudades.

El proyecto RIVERLINKS estaba destinado a fomentar una colaboración y un intercambio inter-regional entre los socios implicados, con el propósito de crear un nuevo acercamiento a la configuración territorial de la dársena del río, considerado como eje estructurante metropolitano, y a la definición de una ciudad renovada - interfaz del río.

El proyecto VALUO estableció como objetivos una red de intercambio de estudios que muestre la interacción entre las políticas institucionales de vivienda, las políticas de subvenciones a fondo perdido y la evolución del mercado inmobiliario en las zonas que han sido objeto de acciones de recuperación en los centros históricos. Haciendo una reflexión y un análisis sobre la incidencia que tienen las actuaciones en los centros

históricos para la revitalización de éstos en el conjunto activo económico de la ciudad.

El proyecto HISTORICAL RIVER CENTRES realiza un estudio del río, desde los orígenes de la ciudad hasta la época actual, con su desarrollo mercantil comercial y sus frecuentes crecidas, analizando la relación que ha tenido la ciudad de Sevilla con el Guadalquivir: como amenaza (desastres naturales), como puerto comercial, como gran espacio libre de la ciudad como lugar de actividades lúdicas (zona de paseo y estancia, como área de juego y deporte), como área de trabajo, como canal de navegación y de tráfico; el río y los puentes, las nuevas edificaciones inducidas por el río y el río como elemento vertebrador (La Cartuja).

El proyecto MED-INT establece como objetivos identificar los posibles modelos de integración buscados por las ciudades en los proyectos de desarrollo urbano sostenible, identificar los resultados terminados en cada proyecto ya realizado mediante la definición y utilización de una serie de indicadores imparciales y mensurables y codificar los resultados esperados para proyectos a realizar en relación al modelo y grado de integración, definir instrumentos operativos utilizables para el "Benchmarking" de las modalidades de enfoques integrados en los proyectos de desarrollo urbano integrado, experimentar, en clave de proyecto, las buenas prácticas que hayan sido individualizadas.

El Proyecto Piloto RESTAURONET intenta la mejora de la calidad de la residencia en los centros históricos, afrontando el tema desde el punto de vista del espacio público, mediante la intervención prevista en las plazas del Pan, Alfalfa y Pescadería. Este proyecto piloto aborda el estudio del impacto que puede tener dicha intervención en la calidad residencial del

espacio público: estableciendo los antecedentes generales de la intervención en los centros históricos, definiendo método de valoración de la calidad de la residencia en los centros históricos, aplicando el método de valoración a varios ejemplos reales en cada ciudad para identificar los estándares mínimos de calidad a partir de las conclusiones deducidas, realizando un proyecto piloto de intervención y modificación de la calidad de la residencia y testarlo con el método de valoración definido.

El proyecto CIT-U-M establece como objetivos: la planificación del tráfico en áreas urbanas para promocionar el transporte alternativo, fundamentalmente entre la zona del casco histórico y las nuevas zonas, y también en las zonas urbanas renovadas, buscando fórmulas innovadoras para financiar nuevas infraestructuras de transporte público.

El Proyecto AGORA VITUELLE es la incorporación real y efectiva de los ciudadanos en la gestión urbana de los Centros Históricos, teniendo en cuenta el papel determinante que las nuevas tecnologías de la información y la comunicación juegan en nuestra sociedad, hasta el punto de haberse convertido en verdaderas fuerzas motrices de fenómenos de nuestro tiempo y, las nuevas posibilidades participativas que estas tecnologías nos ofrecen, este proyecto plantea el desarrollo de experiencias de participación ciudadana basadas en la utilización de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, en especial aquéllas de más fácil acceso entre la población.

Todo esto se focaliza, desde mi primera propuesta de Tesis Doctoral en el Programa de Doctorado “Teoría y Práctica de la Rehabilitación Arquitectónica y Urbana” (Universidad de Sevilla), dentro de la línea de investigación “Teoría e Historia de los Procedimientos de Producción

Arquitectónica”, se planteó el estudio de los espacios públicos en el contexto de la Planificación y Ordenación Urbanas. De hecho, en 2013 defendí mi Trabajo para la obtención del Diploma de Estudios Avanzados (DEA): *Sostenibilidad en los espacios públicos: la costa de Aljaraque*. Los cambios normativos y las condiciones personales del doctorando, llevaron a la matrícula en 2013 en el Doctorado Interuniversitario de Patrimonio en la Universidad de Huelva, y, finalmente, en el Doctorado Ciencia Regional: Empresa y Territorio en 2018. La cercanía en temáticas, y los trabajos ya realizados junto con investigadores del Grupo de Investigación Instituto de Desarrollo Local permitió relanzar el proyecto de investigación, también con la publicación de dos capítulos de libro (Campero-Romero *et al.*, 2016 y 2019).

Pero no fue hasta la lectura del trabajo de investigación, “*Huelva. La construcción de una Ciudad*” que realizó la Dra. Asunción Díaz Zamorano, estando inscrito en su programa de Doctorado denominado Patrimonio, la que me dio la inspiración para continuar con mi estudio del espacio público en la ciudad (iniciado en la suficiencia Investigadora con el trabajo de investigación titulado “*Sostenibilidad en los espacios públicos: La Costa de Aljaraque*”), concretamente iniciar el trabajo en la ciudad de Huelva. Su trabajo me dio la base histórica que necesitaba para entender como mejorar la ciudad mediante un producto en el que sepamos apreciar nuestro pasado para mejorar nuestro futuro. Este trabajo de recopilación histórica y patrimonial de la ciudad de Huelva ha contribuido a marcar los fundamentos de arranque del trabajo de investigación, que posteriormente evolucionó a un planteamiento más urbanístico y

geográfico, para lo cual solicité la entrada en el programa de Doctorado Ciencia Regional: empresa y Territorio (CREMTE).

Como base de estudio se han analizado los distintos planes generales realizados en la ciudad de Huelva, recogiendo lo positivo y negativo de los mismos, estudiando las bases de los criterios y objetivos que desarrollaban para el diseño y la evolución urbana de la ciudad. A partir de ahí, es posible hablar de la ciudad real y la ciudad soñada, que es hablar de urbanismo y de las herramientas que aplicamos para su transformación, así como hablar de su planificación futura (Bettin, 1982); es también hablar del porvenir que podemos dar a nuestros hijos e hijas.

Nuestro punto de partida para la transformación urbana de Huelva se inicia tras la crisis del urbanismo, y su reformulación, desde la ciencia y la técnica, debe llevar al desarrollo de las herramientas para el diseño de una ciudad soñada...

## 1.2. HIPÓTESIS

La hipótesis general (HG) de la presente investigación es: la evolución urbanística de la ciudad de Huelva y el modelo de ciudad dependen de la evolución histórica hasta el siglo XIX y desde el principio del siglo XX del urbanismo y los instrumentos de planificación implementados, que se encuentran determinados por el contexto (económico, político, socio-demográfico) y por el cumplimiento (o no) de los documentos de planificación.

Las hipótesis específicas (He) del estudio realizado son:

- He1. El diseño de ciudad responde a las características naturales e históricas.
- He2. El resultado de la planificación se caracteriza por la inexistencia de una idea clara de ciudad.
- He3. Los sucesivos PGOU han sido incumplidos reiteradamente y se ha abusado de otras herramientas de planificación (Planes Parciales).
- He4. La planificación no ha solucionado los grandes problemas urbanos, aunque, al menos en parte, sí han sido estudiados.
- He5. El predominio de los intereses privados ha hecho que el patrimonio (natural y cultural) de la ciudad se haya deteriorado, incidiendo en problemas de identidad urbana.

## 1.3. OBJETIVOS

La investigación cuenta con dos objetivos generales (OG):

- OG1. Estudiar la evolución urbana y el proceso de planificación urbanística a partir de los documentos de planificación vigentes y analizar sus resultados.
- OG2. Proponer un modelo de ciudad mediante la presentación de propuestas urbanas a problemas no resueltos.

A partir de los Objetivos Generales se presentan una serie de objetivos específicos (Oe):

- Oe1. Analizar los factores determinantes de la evolución urbana a lo largo de la Historia.
- Oe2. Estudiar los criterios que presiden los documentos de planificación implementados.
- Oe3. Evaluar los resultados de la planificación derivados de su aplicación (o de no haberlo hecho).
- Oe4. Establecer y diagnosticar los problemas urbanos no resueltos.
- Oe5. Plantear alternativas urbanísticas para dar solución a los problemas urbanos.

#### **1.4. METODOLOGÍA Y FUENTES**

En la realización de este trabajo de investigación se ha seguido una metodología mixta, conjugando una (a) visión científica (análisis documental), basada en un análisis y diagnóstico detallado de los documentos de planificación, con otra (b) visión técnica, manifiesta en las propuestas derivadas de ese análisis y diagnóstico. El resultado es una conjunción de enfoque de los análisis territoriales realizados desde la Geografía Regional y otra propositiva, propia del Urbanismo (Arquitectura).

El análisis documental se ha centrado en los tres documentos de planificación (PGOU) implementados a lo largo del siglo XX (1964, 1980 y 1999), así como documentos de planificación anteriores. En este caso, se conjuga un trabajo de archivo (Archivo Municipal de Huelva) con lecturas especializadas (tesis doctorales, monografías, artículos científicos): a) sobre la temática general; b) sobre la evolución urbana de la ciudad y su planificación, así como el contexto histórico. Estos documentos se complementan con otros documentos técnicos y normativos y otras fuentes secundarias estadísticas (INE e IECA).

Como complemento al análisis de estas fuentes documentales se ha realizado una cartografía específica, analítica, que complementa a la desarrollada en los propios PGOU de referencia. Estos mapas se han realizado con Software SIG. Además, se ha realizado un importante trabajo de campo (cualitativo) para la aprehensión directa de información, mediante la elaboración de una base de datos fotográfica, que ha sido complementada con otras imágenes publicadas e inéditas de diferente autoría.

Una vez concluido el análisis de la documentación y su estudio en profundidad, se planteó la realización de entrevistas semi-estructuradas a grupos de interés en la ordenación urbana (Ayuntamiento, Asociaciones de Vecinos, Asociaciones culturales/patrimoniales y profesionales), que permitiese realizar un diagnóstico cualitativo (valoración de los problemas y soluciones propuestas, de los instrumentos, etc.). Sin embargo, todo lo relacionado a encuentros, jornadas, entrevistas y otras para llegar a la opinión pública se ha descartado provocado por la pandemia que hemos vivido los dos últimos años nos ha impedido tener la declaración del Estado de Alarma, en marzo de 2020, todos estos acontecimientos han provocado

desestimar este instrumento participativo, desestimando este instrumento, que queda propuesto para trabajos posteriores.

El segundo bloque tiene una dimensión técnica, en el que a partir del análisis y diagnóstico se realizan propuestas específicas desde el Urbanismo. Se consideran aquellos casos en que se hace referencia a la topografía o la hidrografía como cuestiones a tener en cuenta para la gestión del territorio o el crecimiento urbano en particular<sup>2</sup>, conectando las diversas zonas protegidas, principalmente la conexión de los espacios públicos para su accesibilidad y conocimiento. Se respeta el patrimonio natural y el paisaje mediante su conservación y mantenimiento, conservando el uso del suelo (reduciendo el consumo y preservando su productividad), mediante la disminución del consumo del suelo natural y aumentando la actividad productiva bajo el marco de gestión medioambiental. Se favorece la producción local mediante el aumento de los recursos económicos de la zona con el fomento de los usos tradicionales en el territorio, como son la pesca y el transporte marítimo, así como las actividades no tradicionales de los espacios protegidos como el ocio y las actividades recreativas.

Se proponen soluciones a los problemas del modelo de ciudad heredado (o su inexistencia) y se (re)establece el modelo de ciudad tradicional “compacta” frente la modelo la ciudad “extensiva” o “difusa”,

---

<sup>2</sup> Para la adecuación de los crecimientos, en el artículo 45 del Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA) y en el decreto del 22 de enero de 2008, se modulan los crecimientos en relación a los tamaños de los Municipios: mediante un crecimiento máximo del 30% de la población censada y el 40% de incremento de suelo urbanizable respecto al suelo urbano, fomentando la compacidad urbana (densidad, edificabilidad, etc.) tendiendo al diseño de ciudad mediterránea frente a la ciudad dispersa y fomentando el policentrismo de forma que los servicios se repartan de una forma más solidaria y sostenible.

siguiendo las recomendaciones de la Estrategia Territorial Europea: ETE (1999); Agenda Territorial de la UE (2007, 2020 y 2030), (Esteban-Moratilla, 2000). Se dan respuestas al consumo de espacio por la urbanización y las infraestructuras, generando una ocupación de baja o muy baja densidad, sostenida por el transporte privado frente al público. Por otra parte, se establecen los criterios de ordenación que potencian la ciudad mediterránea de alta y media densidad con un sistema general de comunicaciones eficaz destinado a absorber los tráficos que se generen, mediante la unificación de una red continua de espacios naturales que permitan desplazamientos no motorizados entre distintas áreas y vías multimodales (Peatonal/Bici/Rodado/Tranvía...) y mediante una ordenación con tendencia al modelo de ciudad sostenible, siguiendo nueve principios (Higuera, 2009: 9):

1. Estudio adecuado de la densidad urbana.
2. Complejidad y variedad de morfologías y tipologías edificatorias.
3. Propuesta de usos mixtos por compatibilidad en base a umbrales.
4. Sistema de zonas verdes y espacios libres estructurantes.
5. Optimización de las redes de abastecimiento e infraestructuras urbanas.
6. Equipamientos integrados a la red de espacios libres y zonas verdes.
7. Gestión sostenible del tráfico urbano.
8. Reducción y reutilización de residuos sólidos urbanos.
9. Valoración ambiental del suelo peri-urbano.

Para elevar la calidad ambiental de los equipamientos públicos, su utilización y accesibilidad para la población, se plantea el aumento de la

calidad ambiental, mediante la renovación de las áreas degradadas con la ejecución de equipamientos públicos, definiéndose superficies mínimas de las zonas verdes (por persona, vivienda, etc.), con una relación de zonas verdes con número de personas que debe integrarse en el diseño de las ciudades como estándar bioclimáticas para las mismas. Se definen los criterios de forma y tamaños mínimos para las zonas verdes, estableciéndose que las zonas verdes deben de poder cumplir el fin al que han sido diseñadas, cumpliendo con su diseño de forma y tamaño el uso al que se destina, fomentándose la biodiversidad, tanto en ciudades como en naturaleza, siendo el paso previo y necesario para conseguir una mayor complejidad en las ciudades. Se introducen redes verdes a escala de barrio y de ciudad que posibiliten el acceso y entendimiento de las mismas, favoreciendo el acceso de los ciudadanos a las zonas verdes mediante vías verdes y eliminando las barreras arquitectónicas, incorporando elementos vegetales en los espacios públicos mediante elementos naturales en las zonas verdes y conectando ecológicamente las distintas zonas verdes para los espacios periurbanos que no se encuentran conectados.

Para la mejora del espacio urbano, se plantea una mayor incidencia en el espacio público, mediante una catalogación, protección, mantenimiento y conservación en el espacio público, con actuaciones que rehabiliten los espacios degradados y actualicen sus acabados, mediante una integración social y con la eliminación de las barreras arquitectónicas que hagan a los espacios públicos accesibles a la totalidad de la población.

Para todo ello se diseñaran espacios multifuncionales y legibles, haciendo más versátil su uso y evolución en base a una estructura ecoeficiente, aplicando los criterios bioclimáticos a los espacios abiertos

mediante el ahorro de la energía aumentando la ecoeficiencia de los espacios, incorporando mobiliario urbano polivalente, y reduciendo el consumo de suelo que disminuye la capacidad pública ante el ofrecimiento de la utilidad pública de los espacios.

La política de equipamientos e infraestructura debe tener como objeto dar un mejor servicio al usuario mediante la implantación de nuevos equipamientos que den respuesta a los nuevos crecimientos y demandas generados por los ciudadanos. Para ello se establecerán usos compatibles de forma que se posibilite el cambio en los equipamientos públicos, utilizando los equipamientos como elementos vertebradores de la localidad, definiéndose una oferta adecuada de equipamientos y servicios públicos y fomentando su conectividad para el mejor funcionamiento y rentabilidad de las dotaciones mediante la proximidad de los equipamientos.

En lo referente al medio ambiente urbano, los ciudadanos viven inmersos en un medio construido, conjunto de espacios públicos, calles y plazas, de cuya naturaleza depende en gran medida la calidad de vida de sus usuarios, habida cuenta que la mayor parte del tiempo se vive en la ciudad. Para mejorar este medio ambiente urbano se debe atender al espacio público, priorizando el transporte peatonal sobre el privado, aumentando y mejorando las plantaciones arbóreas y la vegetación ornamental en general. También se debe fomentar un uso intensivo y eficiente del patrimonio construido, mediante un uso del suelo más ecoeficiente, con la reutilización y revitalización de los suelos ya construidos, mediante rehabilitación y renovación urbana (Tojo y Naredo, 2010), fomentando la rehabilitación (frente a la obra nueva) para hacer rentable

lo que tenemos antes de consumir nuevos recursos. Se deben adoptar criterios bioclimáticos para la urbanización y la edificación que hagan más rentable y eco-eficiente a la larga los sistemas de ahorro de energía y más sostenibles con el medio ambiente, fomentando la diversidad en el diseño de las ciudades para hacerlas más flexibles y menos rígidas con los tipos de vidas.

La movilidad está íntimamente relacionada con la sostenibilidad de las ciudades, ya que influye directamente con la contaminación y el consumo energético que utilizamos para transportarnos a los diferentes lugares donde vivimos, para ello es importante la relación vivienda y trabajo que está directamente relacionada con el sector transporte, uno de los mayores contribuyentes de la contaminación. Se plantea el ahorro de movilidad mediante el fomento del policentrismo, disminuyendo las distancias de transporte de los productos, reduciendo las infraestructuras necesarias para el funcionamiento de la ciudad, integrando las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes, haciendo las ciudades más amables y separando las comunicaciones peatonales y de bicicletas de las calles corredores, aumentando el espacio disponible para el peatón, ya que el espacio de las ciudades lo ocupan en su gran mayoría la edificación construida y la circulación motorizada. Para ello se proponen redes peatonales y ciclistas de barrio, aumentando así la identidad de barrio siendo pieza clave en la organización de la ciudad, disponiendo aparcamientos para bicicletas en contra del transporte colectivo, ya que no existe regulación para el aparcamiento de bicicleta que es más sostenible. Se integra la bicicleta con el transporte público, mediante el uso de la bicicleta como parte del transporte público, estableciéndose una oferta

adecuada de transporte público a escala urbana, de forma que disminuya el transporte privado haciendo los espacios más sostenibles. Se construirán redes integradas de transporte público, haciendo más efectivos y eco-eficientes el transporte público, uniéndose así las diferentes formas de comunicaciones colectivas, reduciendo velocidad del tráfico motorizado privado, disminuyendo el consumo y la contaminación, haciendo los espacios más sostenibles. Se reducirá la superficie destinada al vehículo privado, disuadiendo así el uso del transporte privado en ende del transporte público y en contraprestación ofreciendo más espacios al peatón, restringiendo el uso del vehículo privado, utilizando medidas disuasorias como la restricción del vehiculó o la imposibilidad de aparcamientos y limitando las plazas de aparcamiento para vehículos privados, sirviendo para disuadir al transporte privado frente al transporte público, dando más relevancia y ocupación al peatón.

## 1.5. ESTRUCTURA DEL TRABAJO DE INVESTIGACION

La presente investigación se estructura en tres Bloques, divididos en diez capítulos, el Bloque I comprendería una parte teórica y analítica (cap. 1-4), el Bloque II estaría formado por una práctica (cap. 5-7) y el Bloque III formando la tercera parte de síntesis y documental (cap. 8, 9, 10).

El Bloque I: parte teórica y analítica

El trabajo se inicia con la Introducción (Capítulo 1), en la que nos encontramos, en la que se plantean: los antecedentes conceptuales y teóricos y la justificación; la hipótesis de investigación; los objetivos de investigación; la metodología de investigación; la estructura del trabajo.

El Capítulo 2 aborda, desde una perspectiva geográfica regional, los Condicionantes del Espacio Urbano, analizando los factores naturales (estuario y marisma, topografía y riesgos naturales) y los factores históricos, económicos, políticos y demográficos a través de la evolución urbana (desde la Prehistoria hasta el siglo XIX).

El estudio teórico, bajo el nombre Ordenación del Territorio y Urbanismo. La Ciudad en el siglo XXI, se desarrolla en el Capítulo 3. En él se plantean las teorías generales relacionadas con los problemas de la ciudad y el estudio de lo urbano con otras disciplinas, planteando la transformación de la ciudad como hipótesis de estudio. Para hacer frente a estos retos, bajo las consideraciones de un cambio, se plantea el espacio público como un motor de la regeneración urbana e influencia de aspectos concretos como lo lúdico, el deporte o la movilidad en el diseño, hacia un estilo de vida sostenible, con componentes de innovación social para la

mejora de la integración en ciudades cada vez más diversas, introduciendo la naturalización como el componente paisajístico en la regeneración urbana, con la influencia del componente natural en la recuperación de áreas urbanas; la utilización de lo natural para la mejora de salud urbana, calidad de vida y sentido de pertenencia.

El Capítulo 4, El urbanismo del siglo XX. De la Improvisación a la Ordenación Urbanística, es central en el trabajo. En él se analiza en detalle la planificación urbana. En primer lugar, se analiza la primera mitad del siglo XX y los primeros intentos de planificación, para posteriormente abordar los tres Planes Generales de Ordenación Urbana (1964, 1980 y 1999), teniendo en cuenta el contexto de desarrollo de los mismos como aportación.

El Bloque II: práctica

La parte práctica aborda propuestas urbanísticas, en los Capítulos 5 (Cruce de miradas), 6 (Un camino para la Historia) y 7 (Entre dos aguas), que abordan, respectivamente: la puesta en valor del espacio público de estos elementos históricos y significativos de nuestra ciudad mediante un cruce de miradas entre el cabezo y la ría; la identidad cultural a través de un recorrido por la ciudad baja; la atención a la costa, el estuario de los ríos Tinto y Odiel y sus marismas. Se trata de introducir propuestas en un modelo de ciudad vivible, para la ciudadanía. Es “la Huelva soñada” a través de tres los estudios realizados de arquitectura urbana en la ciudad de Huelva para la rehabilitación, renovación y regeneración del pensamiento urbano de la ciudad, donde se intenta sacar a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado de esta ciudad, o los que constituyen una barrera física o artificial a la integración socio-espacial de

la misma, y que entendemos pueden ser recuperables, dignificables o susceptibles de ser potenciados. Estructurados en tres ejes urbanos de la ciudad.

El Bloque III: síntesis y documental

La síntesis diagnóstica se plantea en el Capítulo 8, Problemas no resueltos por la Ordenación Urbana. Se trata de diagnosticar la situación urbana resultante de la aplicación (o no) de los PGOU, es decir, “la Huelva real” (lo que tenemos por herencia, o lo que nos queda...). Para ello se abordan el modelo de ciudad (las consignas urbanas y las señas de identidad), la preservación del patrimonio natural, la preservación del patrimonio cultural y los nuevos retos urbanos.

El Capítulo 9 se dedica a las conclusiones obtenidas del análisis, diagnóstico y las propuestas.

El último Capítulo (10) recoge la bibliografía y fuentes documentales empleadas en el trabajo.

CAPÍTULO 2.

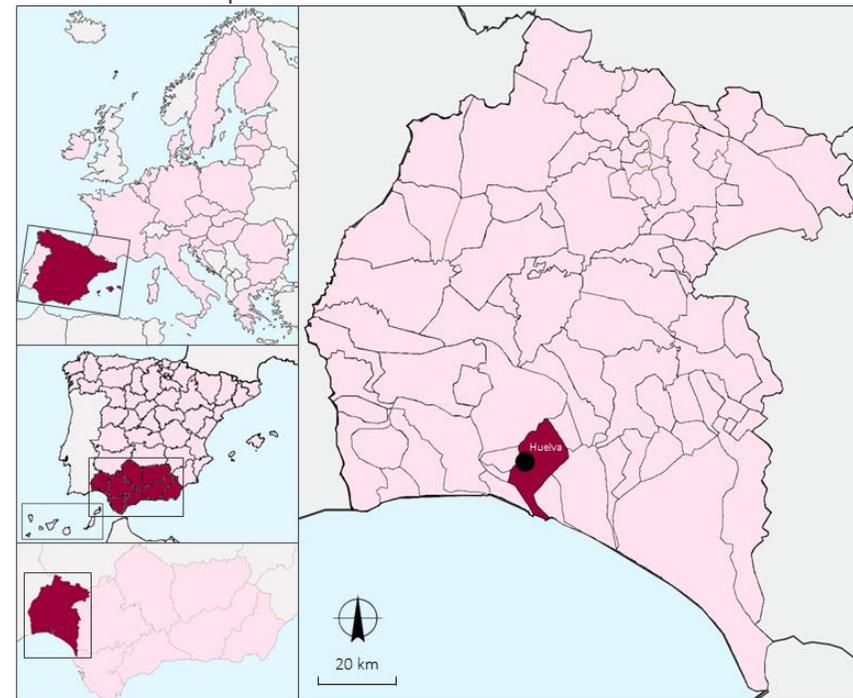
Los Condicionantes del  
Espacio Urbano de  
Huelva



*“es que el mundo está en mi alma;  
las ciudades son ensueños...”  
(Juan Ramón Jiménez, “Nocturno”, Vida Nueva, 42, 1898).*

La ciudad de Huelva se ubica a 37º 15' 68" Norte y 6º 56' 58" Oeste en Andalucía, España, siendo la capital de la provincia homónima, situándose justo en el centro del área costera, al Sur (Mapa 2.1).

Mapa 2.1. Localización de la ciudad de Huelva



Elaboración propia.

El término municipal tiene una superficie total de 152,35 km<sup>2</sup>, en el que la cabecera municipal se sitúa en posición central. El emplazamiento urbano está determinado por los factores naturales (topografía, disponibilidad de agua, recursos, riesgos naturales...), los factores históricos (relacionados con los anteriores, se vinculan con la propia evolución de la ciudad y las tomas de decisiones a lo largo del tiempo) y los factores económicos (productivos, vinculados a la disponibilidad de recursos naturales, accesibilidad, políticas económicas...) (Taylor, 1954).

El presente capítulo pretende analizar estos factores, para entender la conformación del espacio urbano de Huelva desde sus orígenes hasta el siglo XIX y sus relaciones con el proyecto arquitectónico desarrollados con posterioridad (Correal-Pachón *et al.*, 2015) y la planificación urbana (*cf.* cap. 5).

## 2.1. LOS FACTORES NATURALES

La ciudad de Huelva se encuentra en las estribaciones de la depresión del Guadalquivir, en la comarca natural de la Tierra Llana, en el límite con la unidad Costa.

Su posición se debe a factores naturales: el estuario que conforman los ríos Tinto y Odiel, un espacio marismero; su topografía; los riesgos naturales (actividad sísmica e inundaciones).

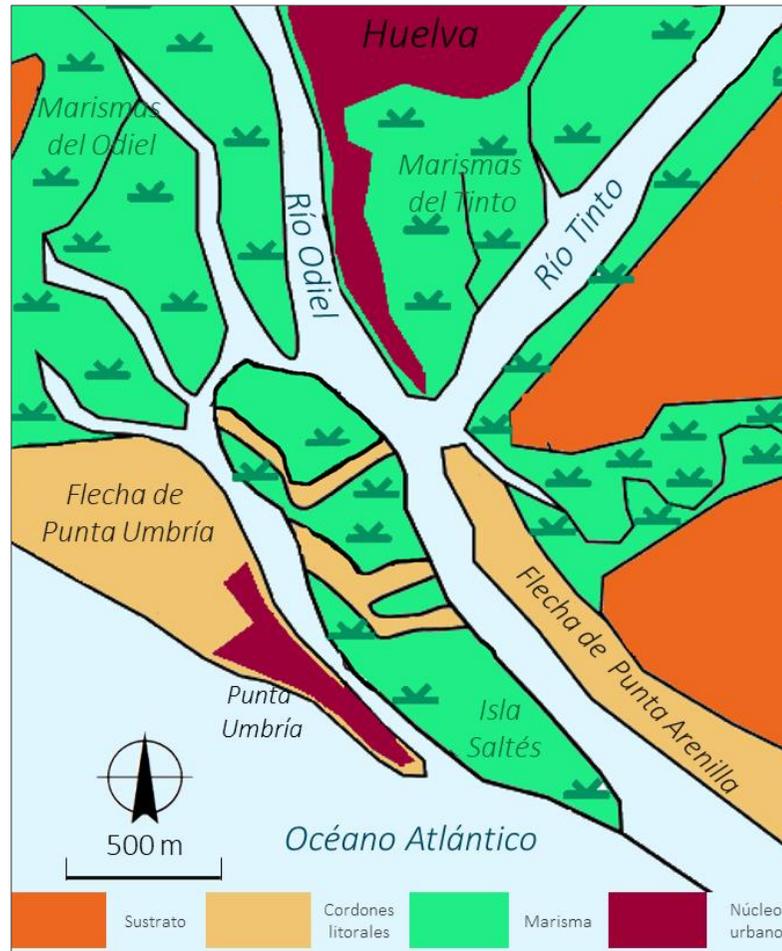
### 2.1.1. El estuario y la marisma

Su ubicación en un estuario formado por los ríos Tinto (Este) y Odiel (Este) en su desembocadura, a orillas del río Odiel en la zona más occidental de la península formada, justo sobre las Marismas del Odiel (hoy Paraje Protegido, entre los municipios de Huelva, Gibraleón, Aljaraque y Punta Umbría), un conjunto al que en la ciudad se denomina “la Ría de Huelva”, pese a que morfológicamente se trata de un estuario y no de una ría.

Geológicamente se trata de diferentes formaciones recientes (último período del Cuaternario u Holoceno) de arenas, limos y arcillas, integradas en un sistema complejo de estuario, en el que se ha producido sedimentación de forma reciente (Figura 2.1.) (Rodríguez-Vidal *et al.*, 2014). Todo el conjunto queda rodeado por formaciones terciarias (del Neógeno), como veremos.

Las marismas de los ríos Tinto y Odiel son mareales, en las que la oscilación del nivel del mar esencial (CAGPDS, 2021), con grandes diferencias entre la pleamar y la bajamar, considerándose las más importantes de este tipo de la Península Ibérica (CAGPDS, 2021). Esta condición natural da paso a una gran variedad de biotopos (marisma baja, media, alta, interior y bandas arenosas) (CAGPDS, 2021). La importante presencia en las Marismas del Odiel de aves migratorias (entre África y Europa) limícolas da lugar a su protección como Reserva de la Biosfera por la UNESCO en 1983 (extendida en 2004 y 2017) (UNESCO, 2021) y declaración como Paraje Natural por la Junta de Andalucía (1984) (CAGPDS, 2021).

Mapa 2.2. Estructuras sedimentarias en el Estuario Tinto-Odiel



Fuente: Rodríguez-Vidal *et al.*, 2014: 605.

Pese a que las marismas han sido tradicionalmente espacios de repulsión (la abundancia de mosquitos equivalía a la existencia de enfermedades contagiosas), la búsqueda del emplazamiento se debe a la existencia de un abrigo natural para las embarcaciones (también frente a los peligros procedentes del mar), lo que determina su vocación portuaria y pesquera, históricamente con ámbitos de habitación buscando las topografías más altas (*cfr. infra*).

Esta condición hace que se trate de un entorno sedimentario dinámico (propio de las costas bajas arenosas) con su principal aporte por la deriva litoral (Borrego *et al.*, 2000).

### 2.1.2. La topografía

Al Norte y Oeste del estuario se levanta un acantilado fósil, que hace que la ciudad de Huelva presente un relieve mixto (Pardo-García *et al.*, 2019: 57). Aunque predominan las planicies (la altitud media es de 10 m.s.n.m.) que suponen un 70,6% de la superficie (Pardo-García *et al.*, 2019: 57), estas son fundamentalmente fruto del relleno antrópico de la zona baja (llanura aluvial y marisma) y del aplanamiento de la topografía (Campero-Romero *et al.*, 2019). El resto de la ciudad se asienta sobre el acantilado (Fotografía 2.1), que se dividen entre cresta (14,1%), rampa (10,9%) y pico (1,5%) (Pardo-García *et al.*, 2019: 57).

El origen de estas formaciones, denominadas localmente «cabezos», es un levantamiento neotectónico (Cuaternario) del SW ibérico, por el que afloran formaciones arenosas pliocenas (Arenas de Huelva y Arenas de Bonares). Posteriormente, se produce un modelado fluvial (acantilado) al que se suman los efectos de los cambios en el nivel del mar durante los

períodos glaciares e interglaciares, especialmente tras la última transgresión marina (Flandriense) (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 142; García-Navarro *et al.*, 2011: 114). En su composición destacan arenas y gravas compactadas, con estratos muy marcados por las acumulaciones calcáreas.

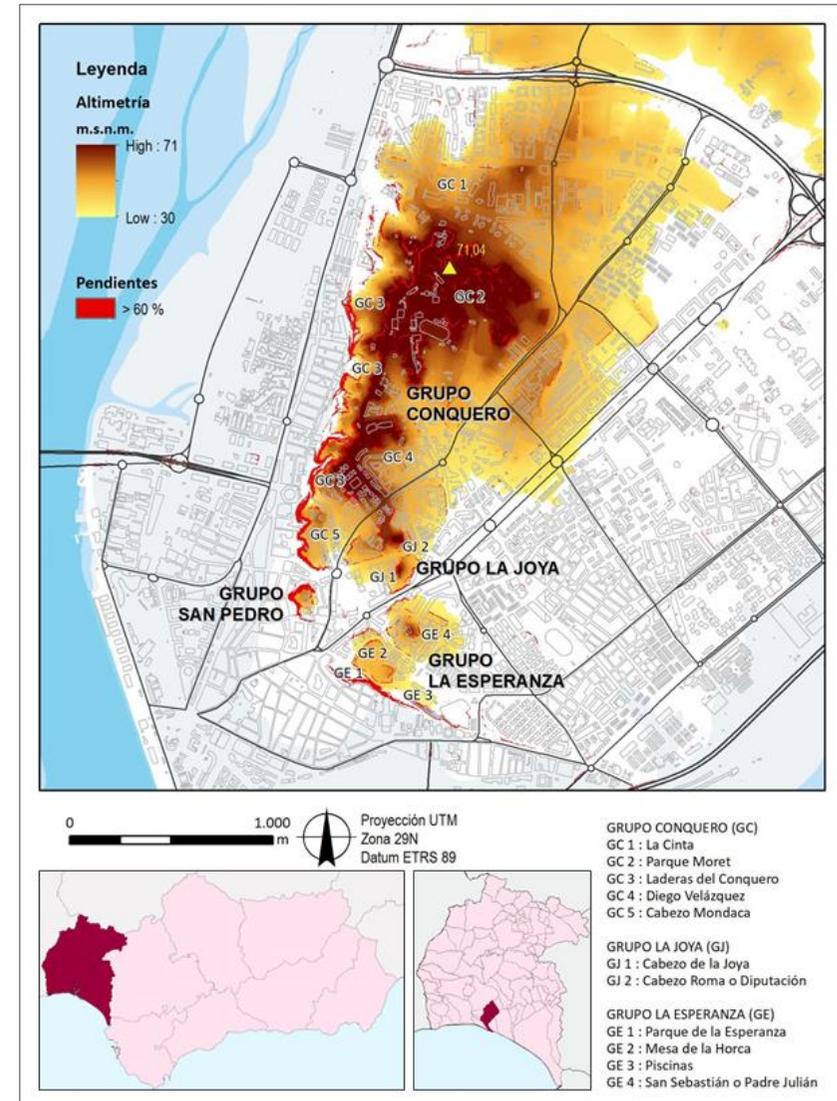
El desarrollo de acantilados en la margen oriental del estuario del río Odiel (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 142; García-Navarro *et al.*, 2011: 114) concluyó hace alrededor de 6.000 años con la retirada de la línea de costa y el progresivo cierre de las desembocaduras de los ríos con islas y flechas litorales (Mapa 3.2) (Rodríguez-Vidal *et al.*, 2014).

Fotografía 2.1. Panorámica del Cabezo del Conquero (Repetidor)



Fotografía J. Felicidades-García (3-11-2008).

Mapa 2.3. Topografía e identificación de cabezos en la ciudad de Huelva



Fuente: Campero-Romero *et al.*, 2019: 1.086.

Los cabezos son elevaciones con una cota mínima de 20 m.s.n.m. (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 142), pero que generalmente se encuentran entre 50 y 70 m.s.n.m. (Mapa 3.3). En la margen oriental del Odiel, las laderas presentan inclinaciones  $>45^\circ$  mientras que son menores hacia el Tinto (Mapa 2.3) (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 142; García-Navarro *et al.*, 2011: 102).

Fotografía 2.2. Cantil del Cabezo Mondaca (C/Ramón Menéndez Pidal)



Fotografía F.J. García-Delgado (17-1-2009).

El modelado geomorfológico resulta de la interacción dinámica entre los procesos naturales (climáticos y gravitacionales) y las acciones

antrópicas (García-Navarro *et al.*, 2011: 102). La evolución de estos taludes, que rodean a los “cabezos” de Huelva, está relacionada con la acción de los agentes atmosféricos, que inducen una erosión progresiva de los materiales (formación de cuencas interiores y cárcavas), así como por la influencia en ellos de las acciones antrópicas documentadas desde época Protohistórica (García-Navarro *et al.*, 2011: 114). Los desniveles han “favorecido los procesos de caída y colapso de bloques, así como deslizamientos históricos” (García-Navarro *et al.*, 2011: 102).

Fotografía 2.3. Ladera del Conquero (Villa Rosa-Colegio Mayor San Pablo)



Fotografía J. Felicitades-García (3-11-2008).

Según las pendientes se distinguen (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 142): cantiles (pendientes  $>60^\circ$ ) (Fotografía 2.2), laderas (pendientes  $<20^\circ$ ) (Fotografía 2.3) y taludes (valores intermedios) (Fotografía 2.4).

**Fotografía 2.4. Talud del Conquero (Mandala)**



Fotografía J. Felicidades-García (3-11-2008).

En el conjunto, se identifican una Unidad Sur (casco urbano) y una Unidad Norte (zonas de servicios) (Cuadro 2.1) (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 143). La Unidad Sur es más extensa y continua (Mapa 2.3), formada por cuatro grupos de cabezos: Conquero, San Pedro, La Joya y Esperanza, mientras la Unidad Norte está formada por estructuras más aisladas.

Cuadro 2.1. Los cabezos en la ciudad de Huelva

Unidad	Grupo	Características	Cabezo	Datos específicos
Sur (casco urbano)	Conquero	Parte más alta, hasta 70 m.s.n.m. Conchero (fósiles) en la unidad Arenas de Huelva. Laderas máximo de la transgresión flandriense (h. 9000 B.P.). Praderas en sueva pendiente (NW) o alta (S)	Conquero	“cuesta de La Cinta” (NW) y “laderas” (S y Norte). Importante valor paisajístico y ecológico. Conformación del skyline de la ciudad. Yacimiento paleontológico y arqueológico (acueducto romano).
			Moret	Espacio forestal (pinar y eucaliptal) y huertas históricas. Túmulos del Período Orientalizante
			Mondaca	Acantilado. No existen restos arqueológicos (vaciado histórico a niveles geológicos).
			Diego Velázquez-Morana	Ladera E. No existen restos arqueológicos (vaciado histórico a niveles geológicos).
			Cementerio Viejo	Al E del grupo, límite de la ciudad decimonónica, clausurado en 1885.
	San Pedro	Separado de Cabezo Mondaca por la Cuesta del Carnicero	San Pedro o “Del Castillo”	Núcleo original de la ciudad (parte alta yacimiento tipo <i>tell</i> desde época orientalizante).
			Molino de Viento	Al S del grupo.
			Del Pino o San Andrés	Restos paleontológicos. Restos arqueológicos protohistóricos (VII-IV a.C.), enterramientos almohades.
	La Joya	Unidad intermedia entre Conquero y Esperanza	De la Joya	Restos arqueológicos orientalizantes y necrópolis.
			Roma o Diputación	Transición con el Conquero. No tiene restos arqueológicos.
			Parque de la Esperanza	Desnivel entre la zona baja de la ciudad y el grupo.
	Esperanza	Terrenos miocenos (W) Diferentes elevaciones enlazadas entre sí Escasa ocupación histórica Urbanización de época inglesa	Parque Alonso Sánchez/Mesa de la Horca y piscina de los ingleses	Convertido en Parque, con una intervención a finales de los años ochenta.
			San Sebastián o Padre Julián	No existen restos arqueológicos.

Cuadro 2.1. Los cabezos en la ciudad de Huelva (continuación)

Unidad	Grupo	Características	Cabezo	Datos específicos
Norte (ensanche zona de servicios, N de la circunvalación)	--	Pequeños cabezos alineados con más de 30 m.s.n.m.	Vista Alegre	Desmontado con la expansión urbana de los años ochenta (zona de servicios).
			El Saladillo	Desmontado con la expansión urbana de los años noventa.
			La Almagra	Conservado en parte dentro del Campus de El Carmen. Desmontado el resto por la expansión urbana.
			Norte Circunvalación	Conglomerados de gravas rojizas cuaternarias. Desconectado de la ciudad por la carretera de circunvalación Yacimiento arqueológico.

Fuentes: García-Navarro *et al.*, 2011; Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010; Rodríguez-Pujazón y Dabrio-Soldán, 2018. Tomado de Campero-Romero *et al.*, 2019: 1.088

La Unidad Sur de los cabezos ha sido fundamental en conformación física de la ciudad de Huelva, al cerrar por el N la ciudad histórica decimonónica, mientras que la Unidad Norte quedó hasta fecha reciente ajena al urbanismo (Ensanche posterior a 1990).

### 2.1.3. Los riesgos naturales

El espacio urbano ha estado marcado históricamente por dos riesgos naturales, vinculados a su emplazamiento:

- Las inundaciones: la coincidencia de las crecidas del río en episodios esporádicos de gran precipitación (fenómenos de gota fría) y su coincidencia con la pleamar provoca inundaciones en la zona baja (terrenos aluviales) (Mérida-Rodríguez, 1995: 465),

frecuentes en los años setenta y ochenta del siglo XX, que afectan especialmente a la ciudad baja.

- La actividad sísmica: el Golfo de Cádiz se sitúa en el límite de las placas de fricción Africana y Europea, y al NE del límite de las placas convergentes. Esto supone una actividad sísmica constante, aunque sólo eventualmente con alta capacidad destructivas. Su posición central y cercanía al mar hace que la frecuencia de maremotos (como el llamado “terremoto de Lisboa” del 1 de noviembre de 1755, realmente un maremoto, con epicentro enfrente del Cabo San Vicente) provoquen tsunamis que afectan a la zona baja, como sucede en el ya mencionado Terremoto de Lisboa, pero también por un tsunami en el siglo III a.C., datado entre 218 y 209 a.C. (Ruiz *et al.*, 2013).

Estos riesgos han motivado que los cabezos hayan condicionado históricamente la urbanización de Huelva, conformándose la ciudad decimonónica en abanico (Martínez-Chacón, 1992: 310-311), limitando su disposición septentrional el crecimiento urbano hasta época reciente. Pero, además, históricamente, los cabezos han desempeñado tres funciones urbanas:

- Defensa (Mérida-Rodríguez, 1995: 466): la existencia de restos arqueológicos desde la Protohistoria hasta Edad Moderna, con un castillo medieval (hoy desaparecido), atestiguan su importancia. Además, han supuesto históricamente una separación de las tierras bajas más insalubres (Mérida-Rodríguez, 1995: 465) como es el caso de las marismas.

- Protección (Mérida-Rodríguez, 1995: 466): mayor resistencia a la actividad sísmica que en los terrenos aluviales (Mérida-Rodríguez, 1995: 465).
- Abastecimiento hídrico: presencia de agua y su paso a través de los desniveles (Mérida-Rodríguez, 1995: 465), siendo los cabezos aprovechados históricamente para la reserva de agua de la ciudad (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 143), como demuestra la cisterna del acueducto romano (Fuente Vieja) en el Conquero.

## 2.2. FACTORES HISTÓRICOS, ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y SOCIO-DEMOGRÁFICOS

En la evolución del urbanismo histórico de la ciudad (desde los orígenes hasta el siglo XIX) también intervienen factores que contrastan con medio físico, como los fuertes cambios socioeconómicos y administrativos acaecidos desde la Edad Moderna, los elementos artificiales que incorpora la etapa industrial o la escasez de los recursos económicos y la dejadez de los poderes públicos, que se transcriben en la ausencia de una política urbanística capaz de dirigir y ordenar el diseño de la ciudad, sobre todo a partir de la época industrial. La historia de la ciudad conforma su patrimonio y su identidad, contribuyendo al el sentido del lugar y permanencia (Bohigas, 2004).

### 2.2.1. Huelva protohistórica

La ocupación del territorio en el solar de la actual ciudad de Huelva viene asociado al aprovechamiento de recursos del estuario de los ríos Tinto y Odiel, siendo ocupada la península que conforma ambos ríos al sur de la riera de Nicoba, constatándose dicha ocupación desde al menos el IV milenio a.C. Los primeros asentamientos documentados en este espacio se localizan en una posición central de esta península, en el Noreste del actual casco urbano, en la zona denominada “La Orden-Seminario”, donde existe una extensión de más de 6 hectáreas donde se han realizado excavaciones que han documentado un uso recurrente del espacio de manera continuada e ininterrumpida entre el IV milenio a.C. y la actualidad. El conjunto arqueológico se caracteriza por contar con un amplio elenco de estructuras que muestran la diferente ocupación del espacio según las épocas. De esta manera se constata un conjunto de estructuras de silos, fondos de cabaña y enterramientos del IV-III milenio a.C., continuando con estructuras de enterramiento del II y I milenios a.C. Desde comienzos del I milenio a.C. destaca en este espacio el uso agrícola del mismo con un sistema de arboricultura dedicado a la vid para producción de vino. Se documentan igualmente para esta época la existencia de grandes estructuras de fondos de cabaña de uso recurrente y de amplia cronología, continuándose el uso agrícola del espacio hasta el S. III a.C. De la época romana existen indicios de ocupación a través de la presencia de silos de pequeña envergadura con material de la época, si bien no se han documentado hasta la fecha espacios de habitación u otros usos. Ya en época visigoda se constata una necrópolis que tiene continuidad en época medieval islámica, probablemente asociada a algún

asentamiento agrícola en las áreas circundantes, localizándose un conjunto de grandes silos que acumulan material de consumo y acopios de materiales de construcción reutilizados de época romana, existiendo un uso como basurero de la mayor parte de estas estructuras medievales. (González-González *et al.* 2008; Vera-Rodríguez *et al.* 2010; Gómez-Toscano *et al.* 2014; Linares-Catela, 2020).

Si bien en esta área es donde de manera más clara se ha documentado la ocupación primitiva y continua de la península formada por la confluencia de los ríos Tinto, Odiel y Nicoba, el origen de la ciudad como establecimiento urbano que organiza el espacio interior y estructura el territorio circundante se localiza más al sur, en las alturas de los cabezos que se asoman a la confluencia de los ríos. En esta zona, si bien no existen en la actualidad excavaciones que hayan documentado estructuras de habitación prehistóricas, se conoce la existencia de espacios de ocupación del III milenio a.C. en las alturas del cabezo de El Conquero, por la aparición en los primeros años del s. XX en éste del denominado Ídolo del Conquero, de esta cronología. Sí están más claros los restos de finales del II milenio a.C. en las cimas y laderas de los cabezos de San Pedro, La Esperanza, La Horca, El Molino de Viento y El Cementerio Viejo, comenzando el descenso hacia la zona del puerto a finales de la Edad del Bronce. EL espacio urbano va a desarrollarse en época Protohistórica (García-Sanz, 1988), a partir del siglo VIII a.C., aunque fuera a base de habitaciones aisladas y dispersas, en el siglo VII a.C. las evidencias arqueológicas muestran testimonios de esta época en las laderas medias y bajas de los cabezos, centrándose dicha ocupación en los siglos que van del VIII al VI a.C. y asentada en las cimas y laderas de los cabezos de San

Pedro, La Esperanza, La Horca, El Molino de Viento y El Cementerio Viejo (García-Sanz, 1988).

Sin embargo, las excavaciones arqueológicas de urgencia desarrolladas con profusión desde la última década del S. XX han ido constatado evidencias de ocupación en zonas más bajas (calle Puerto), Calle Marina, Calle Vázquez López (Campos-Carrasco, 2002), que justifican la consideración del asentamiento como puerto marítimo-fluvial, sin cuyo uso no tendría sentido la colonización de los cabezos. La primigenia ciudad fundada en los cabezos estuvo habitada por una población pre-fenicia (orientalizante), con un urbanismo espontáneo de edificaciones aisladas y dispersas, adaptadas a la topografía del terreno. Y en su posterior extensión hacia la zona más llana del puerto, con un hábitat vinculado a la actividad pesquera y el comercio exterior, recibiría algún tipo de ordenación.

Diferentes restos atestiguan la presencia de fenicios desde el siglo VIII a.C. (Díaz-Zamorano, 1999), momento desde el cual se observa una proliferación de la cultura material, y un desarrollo urbanístico (restos en el antiguo Colegio Francés).

El horizonte orientalizante y la idea presente de encontrar “la mítica Tartessos” llevó, durante décadas a magnificar el sustrato protohistórico en la ciudad, en detrimento del estudio de época romana y medieval.

### 2.2.2. Huelva romana

Las intensas investigaciones desarrolladas por parte del Área de Arqueología de la Universidad de Huelva y por las excavaciones de urgencia, realizadas a partir de la declaración de Zona Arqueológica de

Huelva (2001), que dejan al descubierto el urbanismo romano, hasta entonces poco estudiado, y evidencian su significación (Vidal-Teruel, 2002).

Los restos más antiguos de época romana datan de finales del siglo III a.C. (principios de la conquista romana), según materiales constatados en diversos sectores del cabezo de San Pedro. La ciudad romana fue *Onuba Aestuaria*, que no sería un pequeño núcleo agrícola o un puerto de pescadores, sino una auténtica ciudad, aposentada en la periferia occidental de la Bética (Campos-Carrasco, 2002)

Son diversos los restos de esta época, destacando desde los años 80 las intervenciones realizadas en la zona baja (calles Palos y Tres de Agosto, con las factorías de salazones, y más tarde el descubrimiento de restos del antiguo puerto y un templo –posiblemente relacionado con un culto a la actividad marinera–, puerta de acceso) y en la parte alta la cisterna y acueducto subterráneo de El Conquero (Fuente Vieja). En las laderas se localizan necrópolis (cabezo de La Esperanza y la calle Plácido Bañuelos).

### 2.2.3. Huelva medieval

Poco o nada se sabe de los períodos tardo-antiguo/visigodo y musulmán, aunque restos arqueológicos recientes, comienzan a hablar de la presencia visigoda (necrópolis del yacimiento La Orden-Seminario) y la existencia de la ciudad de *Welba* (solar de la plaza de San Pedro con restos de una vivienda musulmana). La estructura de la ciudad musulmana (siglos VIII al XIII) se sobrepondría a la tardo-romana, alcanzando una extensión similar (Díaz-Zamorano, 1999). De nuevo, la insistencia en el período tartésico, habría llevado a la desaparición de gran parte de los restos

medievales. El único resto de consideración es el mihrab de la antigua mezquita mayor, hoy dentro del templo de San Pedro.

Sin embargo, es necesario destacar que en el período musulmán, la forma urbana tuvo un segundo núcleo importante en El Almendral (Isla de Saltés), llegando Huelva-Saltés a ser taifa (entre 1012 y 1052) (García-Sanjuán, 2018). Posteriormente, conquistado por el vecino reino de Sevilla, pasa a ser de uno de los ocho distritos de Niebla (Díaz-Zamorano, 1999).

De cualquier forma, en la ciudad actual no queda prácticamente ningún resto anterior a la Conquista cristiana por Alfonso X (1262), tras una breve toma en 1238 (Íñigo de Mendoza), otorgando el Rey Santo fueros en 1264. Es a partir del siglo XIV cuando la ciudad portuaria, de señorío (primero de la casa de Medinaceli, después de los Medina-Sidonia), comienza a tomar relevancia, como atestiguan las fuentes escritas. Aunque no es posible delimitar el perímetro y estructura interna de la ciudad en esta época (García-Arreciado, 1988), es cierto que la actual ciudad tiene su origen en la villa bajomedieval: estructura urbana, demografía, importancia económica (puerto), etc.

El peligro que venía del mar, los ataques piráticos (como las incursiones en torno al año 1000 de los vikingos, que saquearon Niebla y Sevilla, y tras la conquista de los piratas del norte de África...) hizo que la villa medieval se situase en la parte alta, sobre los cabezos, desde donde la villa se extendería poco a poco hacia la parte baja (el puerto). Sobre el cabezo de San Pedro (próximo a la Parroquia Mayor del mismo nombre, al Norte) se situaba un baluarte, castillo o fortaleza (Díaz-Hierro, 1978), su emplazamiento se encuentra hoy en propiedad privada, pero aún estaba

en pie a mediados del siglo XVIII. Es la Iglesia Mayor de San Pedro (siglos XV-XVI) el único resto de importancia de esta época, junto con la Ermita de la Soledad (fundación del siglo XV).

La agricultura, en la parte alta, sería una de las principales actividades económicas de la ciudad, como pone de manifiesto el silo excavado en la barriada de La Orden-Seminario (Linares-Catela, 2020) o el hábitat rural constatado en el Campus de El Carmen (Universidad de Huelva). Al tiempo, gran importancia tuvo el puerto (punto intermedio entre las desembocaduras del Guadiana y el Guadalquivir), con actividades pesqueras y comerciales, con la distribución de los productos generados en el interior y el tránsito minero-metalúrgico.

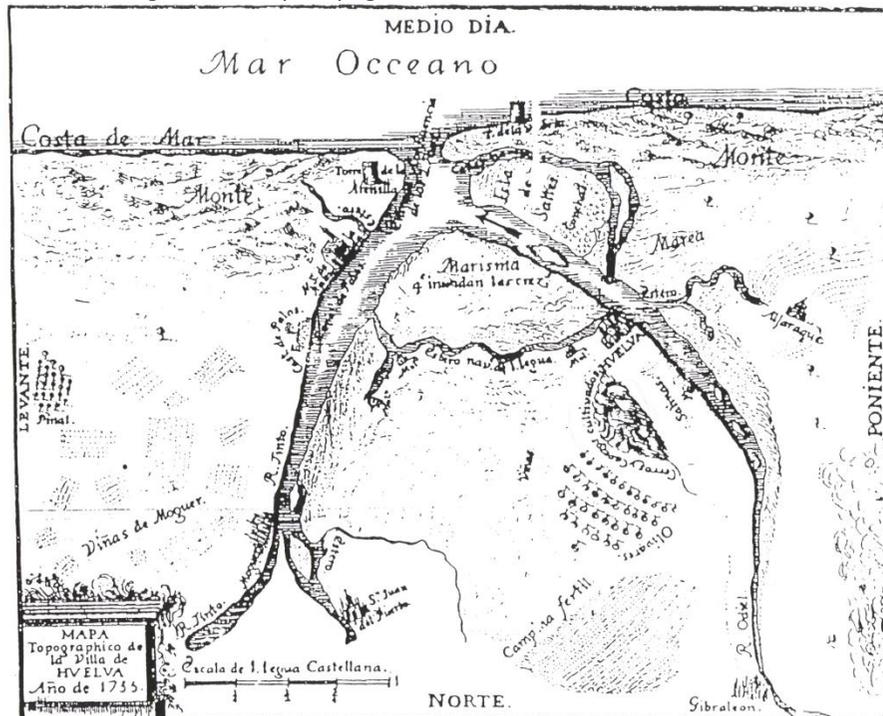
#### 2.2.4. Huelva moderna

Signos de este dinamismo urbano (y económico) van a ser las fundaciones religiosas en la llanura aluvial, que reflejan el crecimiento demográfico, marcando templos como La Concepción (1515), convento e iglesia de las Agustinas (1620) San Francisco (siglo XVI, marcaba el límite urbano, en el lugar que hoy ocupa el Ayuntamiento) o el convento y la iglesia de La Merced (1605) nuevos hitos urbanos (Díaz-Zamorano, 1999).

De esta forma, a finales del siglo XVI, la ciudad está plenamente conformada (González-Cruz y de-Lara-Ródenas, 1999). Sin embargo, la descripción más antigua que se conserva de la ciudad data de 1762 y es de Juan Agustín de Mora (1762: 14): “El pueblo tiene la figura de una concha, cuya cabeza es lo alto de la calle San Sebastián. La entrada es por una garganta, o dos callejones, que van a terminar en una Ermita de San Sebastián. De aquí se dividen dos elevadas montañas que redoblándose la

de la derecha por el norte [Cabezos de la Joya y Colombo o del Pino], y a la izquierda sobre el sur [Cabezo de la Horca o de la Esperanza], van abriendo una capaz Ensenada, para la situación de la Villa". Es preciso tener en cuenta, que la ciudad fue afectada por el Terremoto de Lisboa el 1 de noviembre de 1755, que provocó el hundimiento de estructuras y su reconstrucción es el caso de la torre de San Pedro, reconstruida en estilo barroco...).

Figura 2.1. Mapa topográfico de la villa de Huelva en 1755



Fuente: Del Barco y Gasca, 1755 (ed. facs. 1998). Tomado González-Cruz y de-Lara-Ródenas, 1999: 67.

La imagen del puerto de la ciudad reproducida en este óleo anónimo (Figura 2.2) coincide con el plano que en 1869 realiza Francisco Coello (Figura 2.3), donde se pueden apreciar los hitos de la Huelva moderna ya desaparecidos, como las ermitas de la periferia, las casas palacio, el baluarte del puerto y el emblemático Arco de la Estrella (1573).

Figura 2.2. Óleo sobre tabla de autor anónimo (Foto Archivo Diego Díaz Hierro)



Fuente: González-Escobar, 1999: 73.

## 2.2.5. La ciudad decimonónica

Los límites de la ciudad moderna se prolongan hasta el último tercio del siglo XIX (Díaz-Zamorano, 1999), como se verá, al entrar en letargo la ciudad a finales del siglo XVIII (González-Cruz y de-Lara-Ródenas, 1999).

El nuevo siglo traerá la invasión francesa, pero también la desaparición de los señoríos (1811), la Constitución de Cádiz (1812) y, como consecuencia, el incremento del poder urbano (por la propia abolición del señorío), va a conformarse una ciudad comercial (burguesa) en torno a su puerto.

Sin embargo, la gran transformación se va a dar dos décadas después, a partir de 1833 en el que se crea la provincia con capital en la ciudad que le dará nombre: Huelva (RD de 30 de noviembre de 1833). Frente a otras ciudades (Moguer, Ayamonte, Trigueros...) la decisión se tomaría en favor de Huelva por la disponibilidad de alojamiento, su puerto y comercio. Que coincide con la descripción de Madoz (1848). La capitalidad hace que se desarrollen los servicios, con funciones institucionales y administrativas, atrayendo población, aunque con un incremento aún limitado, manteniéndose prácticamente la extensión y estructura de los siglos anteriores.

En 1869, Francisco Coello realiza un anexo a la obra de Madoz, integrando en el mismo diferentes mapas y planos de ciudades, entre los que encontramos el detalle de la ciudad de Huelva (Figura 2.3) que ha crecido hacia el puerto, delimitando el interior los cabezos entre los que se abren la calle San Sebastián y calle Nueva (actual Pablo Rada), y ya se ha construido el casco histórico, que se abre a la marisma en las calles de disposición Norte-Sur (Rico, del Monasterio –hoy Vázquez López–, Rábida, Miguel Redondo), en los que destacan el Palacio del Conde-Duque y del Gobernador (en la calle Palacios) y los edificios religiosos. La estructura resultante da la sensación de islas entre cabezos. El límite urbano estará marcado al Este por los cabezos (con la excepción citada en su área

central), al Noroeste las salinas (Marismas del Odiel y La Navidad), al Norte por el convento de La Merced y al Sur por las marismas del Tinto (actual Avenida Italia) donde se situaban los astilleros y la plaza de toros.

Figura 2.3. Plano de la ciudad de Huelva. Detalle del Mapa de la provincia de Huelva, realizado por Francisco de Coello y Quesada (1869)



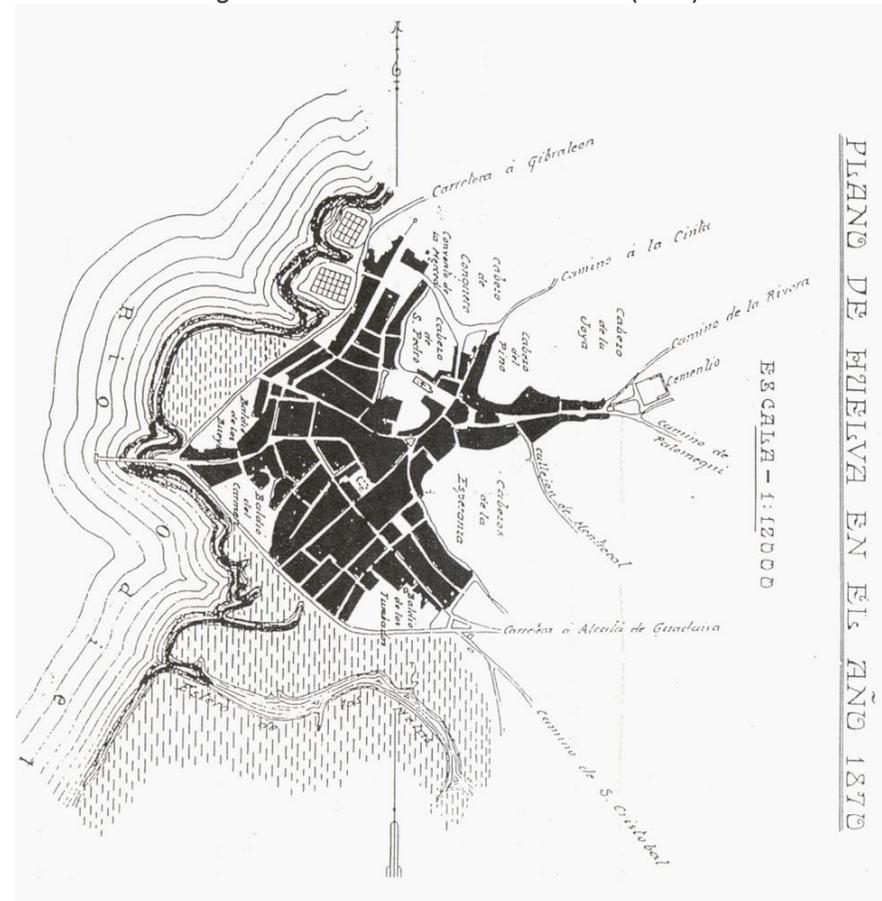
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Huelva. Colección de documentos, signatura 06865/017.

En el plano de Pérez Carasa (1926) de la Huelva de 1870 (Figura 2.4) también cabe distinguir las conexiones de la ciudad con el área metropolitana (carreteras de Sevilla y Alcalá de Guadaíra –coincide con el límite marcado después por la línea férrea–, y caminos de la Cinta, la Rivera, Palomeque y San Cristóbal), así como el cambio de diseño radial por un crecimiento lineal en la vaguada de San Sebastián (entre los cabezos de La Horca y del Molino de Viento), frenado y taponado por la ubicación del antiguo cementerio (1853), y que no quedaría liberada hasta la apertura en 1992 de la Avenida Andalucía, principal vía de vertebración de la ciudad y su articulación con el territorio provincial y nacional, a través de la autovía A-49 (*cfr. infra*).

El resultado es, como antes se ha referido, el típico modelo de crecimiento radial a partir de un núcleo originario elevado, apareciendo en las zonas de crecimiento en abanico manzanas que se forman en los terrenos que se ganan a la marisma mediante los rellenos realizados, teniendo continuidad las calles que forman el abanico frente a las transversales que aparecen interrumpidas (Martínez-Chacón, 1992). Respondiendo el esquema general a una evidencia vocación marinera, ya que toda la ciudad terminaba en un embarcadero (Figura 2.3), respondiendo a las ventajas que ofrece la conexión con el mar a través del río (vocación portuaria).

Al interior, la ciudad se dispersa en innumerables huertos (Martínez-Chacón, 1992), que marcarán el paisaje urbano de las barriadas hasta época reciente (Figura 2.3).

Figura 2.4. Plano de la ciudad de Huelva (1870)



Fuente: Pérez-Carasa, 1926.

El segundo acontecimiento que tuvo lugar en la Huelva contemporánea fue la colonización británica con la compra y explotación de las minas en la provincia, especialmente de las más importantes: las Minas de Riotinto, explotadas por la *Riotinto Company Limited* (RTC) desde 1873 hasta la nacionalización en 1954 (García-Delgado *et al.*, 2013), que marcarán el devenir urbano con el desarrollo industrial, ferroviario y constructivo.

Este hecho va a decidir la estructura urbana de la ciudad, primero, por el crecimiento del área portuaria (creación de la Junta de Obras del Puerto de Huelva) (Mojarro-Bayo, 1999) y, después, por la construcción de la línea férrea (en servicio entre 1875 y 1984), de Riotinto a Huelva, que limitará el crecimiento hacia el sur de la ciudad (lo que hoy se denomina Ensanche Sur), quedando el área de las marismas del Tinto desconectado y como zona de uso industrial y portuario (antiguos baldíos junto a la ría).

A diferencia de lo planteado con frecuencia (como Álvarez-Checa, 2002) en la actualidad del límite de la ciudad de la línea férrea (que cierra al Sur), la evidencia histórica es más compleja. La línea férrea (que seguía el camino de Alcalá de Guadaíra, Figuras 2.3 y 2.4) realmente se asienta en el límite urbano con las marismas activas, en terrenos insalubres, infestados de mosquitos hasta época reciente. Aunque el devenir convirtiese ese espacio en industrial (cesión de terrenos a la RTC), el hecho es que la ciudad no hubiese crecido en el siglo XIX y XX hacia allí, sino que en lógica lo hizo de forma lineal en torno a las vías de comunicación (camino de Gibraltor hacia el Norte –Colonias– y de Sevilla hacia el Este

–Matadero–). Sin embargo, sí es cierto que esta condición, y la existencia de los cabezos dio como resultado la urbanización en islas con una importante dispersión y desarticulación urbana, rompiendo la lógica urbana de la Edad Moderna (Díaz-Zamorano, 1999).

El diseño urbano anterior se va a modificar, pasando progresivamente a una forma ordenada y progresiva, que se incorpora a la era industrial, adquiriendo desde entonces las líneas esenciales de su singularidad y las bases de la ciudad actual. La expansión urbana va a estar en consonancia con la expansión demográfica. En 1857, el municipio de Huelva contaba con 8.519 habitantes (5,13% del total provincial), pasando en 1877 a 13.125 (6,24% del total provincial), Huelva crecía un 35,10%, mientras la provincia crecía en plena expansión del capitalismo minero un 21,15%. En 1897, en el último Censo del siglo, la población en la capital provincial era de 19.423 habitantes (7,74% del total provincial), con un crecimiento acumulado en 40 años del 128%.

El crecimiento de la población condujo también a problemas de hacinamiento, algunos de ellos no resueltos hasta después de la Guerra Civil. Al tiempo, la ciudad abre un nuevo eje (Alameda Sundheim) en torno al cual se urbaniza con el Hotel Colón (1881-1883) que albergará al staff de la compañía durante su estancia en la ciudad, y edificios relevantes de la oligarquía (portuaria, comercial y minera).

Lejos de soluciones, la ciudad del siglo XIX deja al siglo XX una serie de problemas urbanos, que el urbanismo deberá afrontar en las diferentes propuestas de ordenación.



CAPÍTULO 3.  
Ordenación del  
Territorio y  
Urbanismo.  
La Ciudad en el siglo  
XXI



*“La arquitectura sostenible podría considerarse, metafóricamente, a todos los efectos como una energía alternativa de alto rendimiento” (ASA, 2010: 7)*

### **3.1. CONCEPTUALIZACIÓN DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

La Ordenación del Territorio (en adelante OT) es una función pública destinada a la implantación de una conformación física del territorio acorde con las necesidades de la sociedad (García-Delgado y Felicidades-García, 2007: 75). Sin embargo, la complejidad de los procesos naturales y antrópicos que intervienen sobre el territorio (su conformación y transformación gradual o radical), hace que se multipliquen y complejicen los debates en torno a su definición (Galiana y Vinuesa, 2010: 24), si bien se acepta como punto de partida la definición dada en la Carta Europea de Ordenación del Territorio (1983): “la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de la sociedad. Es a la vez una disciplina científica, una técnica administrativa y una política concebida con un enfoque multidisciplinario y global, cuyo objetivo es un desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un principio rector” (CE, 1983). A partir de ella se establecen cuatro objetivos principales (García-Delgado y Felicidades-García, 2007: 76):

1. El desarrollo equilibrado de las regiones, que correlaciona los recursos y su aprovechamiento o uso y la especialización.

2. La mejora de la calidad de vida, en la que aparece la población como receptora de la OT.
3. La gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio, sobre el que se planea la sostenibilidad, como veremos.
4. La utilización racional del espacio, a través de la gestión territorial que busca el equilibrio.

Estos objetivos deben materializarse a través de planes, surgiendo en ese momento una serie de interrogantes (García-Delgado y Felicidades-García, 2007: 76):

1. ¿Qué ordenar? Los usos “humanos” del suelo (residencial, agrícola, forestal, equipamientos, etc.), y los “naturales”, heredados del medio natural.
2. ¿Cuál qué ordenar? Para impulsar el desarrollo, mejorar la calidad de vida y proteger el medio.
3. ¿Cómo ordenar? Mediante un proceso de elección, dado que el territorio es un bien escaso y limitado (finito), siendo necesario seleccionar los criterios (ambientales, territoriales, económicos, técnicos, etc.) que definan los usos más adecuados, y permita el desarrollo de un modelo territorial, sobre la base de esos criterios, impulsado desde el poder político para convertir en realidad las decisiones tomadas.

El procedimiento de OT sigue tres etapas básicas: Legislar (definir los objetivos y agentes participantes), Planificar (elaboración y aprobación de planes con unas variables espaciales y temporales concretas) y Ejecutar (aplicación del plan según el modelo definido para transformar la realidad).

Se trata de fases indisolubles ya que de nada sirve legislar si no se materializa en un plan y este es llevado a la práctica, pese a que, con excesiva frecuencia, los planes de OT han quedado como literatura técnica, o han sufrido los vaivenes de las legislaturas y cursos políticos...

Desde una perspectiva científica y académica, la OT se centra en la etapa de planificación que es la que interesa a la presente investigación. Existen diferentes modalidades de intervención sobre el espacio, definidas según la escala y el territorio a planificar, interesando a nuestro trabajo la planificación física, centrada en las ciudades, que pretende la ordenación de los usos del suelo, vinculante para el sector público y el privado (García-Delgado y Felicidades-García, 2007).

Una concepción restringida, identifica OT con planificación física de ámbitos regionales y subregionales, estableciendo una relación entre las escalas de ordenación y los territorios. En el Estado español la OT aparece reflejada en la Constitución de 1978 en el Artº 148.1.3 donde se establece la Ordenación del Territorio como una de las competencias que las Comunidades Autónomas podrán asumir. La transferencia de la OT ha sido progresiva, desarrollándose legislaciones autonómicas, mediante potestades legislativas, reglamentarias y de ejecución. La primera Comunidad Autónoma en promulgar una Ley de OT fue Cataluña, en 1983, y la última ha sido Extremadura, en 2001, aunque la mayoría han sido sustituidas, siguen en vigor las de Cataluña, País Vasco (1990), Andalucía (1994), Galicia (1995) y Castilla y León (1998) (Cuadro 3.1), mientras el resto han sido derogadas por otras posteriores o actualizadas sustancialmente. Estas leyes se han desarrollado con posterioridad en Planes, Directrices o Estrategias de ordenación.

La descentralización ha motivado cierta dispersión de la OT, cuyo concepto es, incluso, interpretado de diferente manera, y los objetivos e instrumentos de estas normas difieren entre ellos, explicando esta dispersión la inexistencia de una norma de coordinación estatal (Oñate *et al.*, 2002), si bien permite la adaptación a las peculiaridades territoriales de cada espacio regional y la creación de un modelo de desarrollo regional y un modelo de desarrollo territorial, desapareciendo los límites entre planificación económica y física (De la Cruz-Mera y Madurga-Chornet, 2019). Las normativas, a diferentes escalas, emanadas de la legislación autonómica, se entienden como planificación física, manifestación de la política pública que coordina y compatibiliza los diferentes usos y funciones que se desarrollan sobre el territorio (ya sea regional o subregional) en función de la cohesión y el equilibrio territoriales, el desarrollo sostenible y la competitividad de los territorios.

Cuadro 3.1. Normativa de Ordenación del Territorio aprobadas por las Comunidades Autónomas (situación en 2018)	
Comunidad Autónoma	Normativa vigente
Andalucía	• Ley 1/1994, de 11 enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía
Aragón	• Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón
Asturias, Principado de	• Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo
Baleares, Islas	• Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación del

	Territorio
Canarias	• Ley 4/2017, de 13 de julio, del suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias
Cantabria	• Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico de Suelo en Cantabria
Castilla-La Mancha	• Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística
Castilla y León	• Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León
Cataluña	• Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de Política Territorial
Comunidad Valenciana	• Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana
Extremadura	• Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura
Galicia	• Ley 10/1995, del 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia
Madrid, Comunidad de	• Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo
Murcia, Región de	• Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia
Navarra, Comunidad Foral de	• Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo
País Vasco	• Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco
La Rioja	• Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja

(1) En algunas CC.AA. también se ha aprobado por ley el correspondiente plan de ordenación del territorio de ámbito regional.

**Fuente:** De la Cruz-Mera y Madurga-Chornet, 2019: 186-187. Elaboración propia.

Como dijimos, la legislación se materializa en los planes de ordenación del territorio (POT) que son los principales instrumentos de materialización de normas, directrices, recomendaciones, dirigidas al planeamiento urbanístico y las políticas sectoriales de incidencia territorial (atendiendo a las necesidades públicas y, si fuera el caso, privadas). Estos planes se refieren a zonificaciones, trazados y elementos puntuales (localizaciones) relacionados con los tres grandes sistemas territoriales: sistema de ciudades, sistema de comunicaciones, sistema de espacios naturales (Zoido-Naranjo *et al.*, 2000), teniendo en cuenta las particularidades territoriales (características y problemáticas) que requieren un tratamiento específico: áreas metropolitanas, de montaña, rurales, litorales, etc.) (Hildenbrand, 2002).

Pero se puede entender que la asimilación de la OT con la planificación física es restrictiva, y a veces se identifica más con la OT como un fin en sí misma (que responde a un requisito legal), y no como un modo de gestionar el territorio, incorporando el principio de sostenibilidad, como planteaba de la Carta Europea de 1983 (*cf. supra*). Esto se materializa en un conjunto de políticas y planificaciones con incidencia territorial, que incluye las decisiones que afectan al territorio y competen al sector público, combinando planificación física y económica (*aménagement du territoire* francesa), que generan modelos territoriales (García-Delgado y Felicidades-García, 2007).

Tomando la acepción más amplia, la identificación de OT con «política territorial», pueden distinguirse (García-Delgado y Felicidades-García, 2007):

1. Planificación Territorial o General: Plan de Ordenación del Territorio (POT, correspondientes a las Comunidades Autónomas) y Planes de Ordenación de Ámbito Subregional.
2. Planificación Sectorial con incidencia territorial: estarían los planes destinados a la ordenación de infraestructuras, recursos naturales (en los espacios protegidos, etc.).
3. Planeamiento Urbano o Urbanístico: los más representativos son los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOUs) o los Planes de Ordenación Intermunicipales. La escala local y el planeamiento urbano, que interesan a esta investigación directamente, suponen el ámbito clásico de la planificación física y la ordenación de usos del suelo, en la práctica urbanística, entendiéndolo como “Reflexión, proyección y construcción de las ciudades o partes de ellas, generalmente de acuerdo con un plan previamente realizado” (Zoido-Naranjo *et al.*, 2000: 360).

Estas tres modalidades presentan una relación jerárquica o escalar, correspondiendo a distintos niveles de concreción, dentro de una planificación fundamentalmente física (mediante el desarrollo de una normativa), y se complementan con otras dos:

4. Política Regional: pueden incluirse las políticas europeas (Política Socio-estructural, Regional, etc.), o aquellas específicas de un sector productivo con implicaciones territoriales (Planes de Turismo). Es extensible al desarrollo rural, local, etc.
5. Planificación Estratégica: a través de su vinculación a la escala local, no es normativa y sólo vinculante cuando la intención sea

esa con la administración o la entidad que la promueve (Márquez-Domínguez, 2002). Sin embargo, tiene la capacidad de convertirse en una herramienta de análisis, reflexión y toma de decisiones colectivas, así como de adaptarse a las dinámicas que impone el entorno (García-Delgado y Felicidades-García, 2007).

### **3.2. LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE ANDALUCÍA**

En la Comunidad Autónoma de Andalucía, en Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (Artº 56.5), establece la competencia exclusiva en OT “que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre emplazamientos de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental”, y en 1994 elabora la Ley 1/94, de Ordenación del Territorio de Andalucía (LOTA).

#### **3.2.1. La Política de Ordenación del Territorio de Andalucía**

En la etapa anterior a la promulgación de la LOTA (1980-1994), la Comunidad Autónoma de Andalucía asume las competencias en materia de OT y urbanismo, y a partir de 1983 las de vivienda y de ordenación del litoral (completada con la transferencia de la gestión costera en 2011, por RD 62/2011, de 21 de enero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación y gestión del litoral).

Las competencias de OT residirán en la Consejería de Política Territorial (CPT) de la Junta de Andalucía, donde se alberga una Dirección General de Ordenación del Territorio (DGOT). La CPT también albergó hasta 1984 una Dirección General de Medio Ambiente (ese año se crea la Agencia de Medio Ambiente, AMA) y hasta 1985 el Comité de Valoración de Acción Territorial, responsable de la gestión de incentivos económicos regionales, lo que demostraba la cercanía del modelo a la tradición francesa (*cf. supra*), intentando conciliar la planificación física con la política económica regional (García-Delgado y Felicidades-García, 2007).

En 1986 se aprobó el documento *Sistema de Ciudades. Andalucía* (Benabent *et al.*, 1986), que sólo tuvo carácter de estudio, pero que sirvió de referencia para varias planificaciones sectoriales: *Plan General de Carreteras de Andalucía* (1987), *Mapa de Atención Primaria de Servicios Sanitarios*, *Mapa Escolar de Andalucía*, *Plan-Guía de Instalaciones Deportivas* y *Mapa de Servicios Sociales*. También destacaron los *Planes Especiales de Protección del Medio Físico* (PEPMF) con la finalidad de proteger el medio natural, en ausencia de una legislación ambiental, a través de un mejor tratamiento del suelo no urbanizable desde el planteamiento urbanístico, primera codificación de los recursos y valores naturales en Andalucía base de la Ley 2/1989 de Inventario de Espacios Protegidos de Andalucía.

En 1986 desaparece la DGOT (la Consejería pasa a ser de Política Territorial y Energía), de modo que desaparece la OT como política activa, creándose el Centro de Estudios Territoriales y Urbanos (CETU), que se limitaba a tareas de estudio y asesoramiento. Este claro debilitamiento coincidió con la clarificación del concepto de OT en el sentido de la

planificación física, de acuerdo con el modelo comunitario mayoritario, que la diferencian como política propia como otras próximas (urbanismo, medio ambiente, planificación económica).

En 1989 se aprueba el *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno* (PDTC<sup>3</sup>), como plan subregional, y en 1990 las *Directrices Regionales del Litoral de Andalucía* (DRLA), como plan sectorial, que indicaban las contradicciones motivadas por la inexistencia de un marco normativo (LOTA).

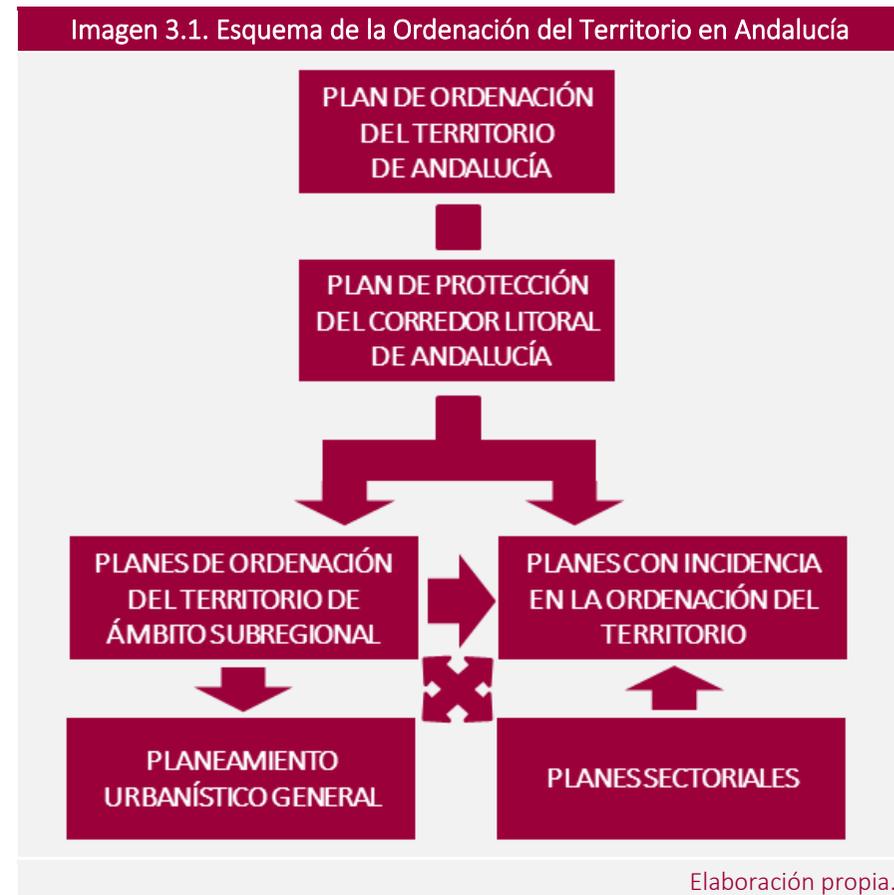
En 1990, el documento *Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía* define el modelo territorial autonómico en 15 bases temáticas agrupadas en los sistemas urbano-relacional, productivo y físico-ambiental, aunque estas bases solo fueron un compromiso del Gobierno andaluz (con rango de Acuerdo), fueron tomadas en cuenta en el texto del *Plan Andaluz de Desarrollo Económico 1991-94*. Es este momento en el que puede comenzarse a hablar de nuevo de una política activa de OT en la Junta de Andalucía, con la recuperación de la DGOT a la que se incorporan las competencias de Urbanismo (DGOTU) desde la que se lanzará la LOTA.

La promulgación de la Ley 1/94, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía inicia una nueva fase en la OT en Andalucía. La LOTA plantea que la escala propia de actuación se encuentra en el ámbito regional, subregional y supralocal, y se regulan los instrumentos de planificación: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA, de

2006), Planes de Ordenación del Territorio de ámbito Subregional y Planes con Incidencia en la Ordenación del territorio.

En 2002 se produce la aprobación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), que afecta directamente a la planificación urbana, como veremos, vinculando el urbanismo los Instrumentos Municipales de Planeamiento Territorial.

Imagen 3.1. Esquema de la Ordenación del Territorio en Andalucía



<sup>3</sup> La figura del PDTC está recogida en la Ley del Suelo de 1975 (preconstitucional). La Administración Central elaboró PDTC's para Andalucía, Aragón y Galicia antes de la creación de las Comunidades Autónomas, lo que provocó el rechazo de estos planes, al entenderse como "planificación centralista".

Este juego de relaciones evidencia la denominada estructura en cascada o vertical, definida por los niveles de concreción en el seno de las escalas regional y subregional, hasta llegar a la municipal, a lo habría que añadir las relaciones entre este subsistema regional con aquellos otros de escala superior (estatal y supraestatal); pero también es un modelo con estructura horizontal, establecida desde la OT y su ámbito de actuación administrativa con las políticas sectoriales (García-Delgado y Felicidades-García, 2007).

### 3.2.2. Los Planes Generales de Ordenación Urbana en Andalucía

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) es “el plan urbanístico por excelencia” (Candela-Pí, 1996: 55) y “constituye el instrumento básico de ordenación integral de un territorio municipal” (Pujadas-i-Rubies y Font, 1998: 303), entendido como instrumento de OT y urbanística aplicada de forma local, atendiendo a las diferencias entre los espacios rurales, urbanos, industriales, naturales...

La Ley del Suelo de 1956 y sus reformas sucesivas, de 1975, 1990 y 1992, 1998 y 2007 (y sus correspondientes modificaciones) preveían un marco normativo general para el territorio y el desarrollo de planes escalonados, entre los que se encuentran estos PGOU<sup>4</sup>, conjunto de normas destinada al ordenamiento de la ciudad y su entorno, clasificando

---

<sup>4</sup> Con la misma función aparecen las Normas Subsidiarias, en teoría, presentes en municipios de menor entidad o en aquellos que no las necesitan, basándose las diferencias de estas con respecto a aquellos en la división exclusiva en sólo dos tipos de suelo: urbanizable/no urbanizable y en la inexistencia de un Programa de Actuaciones.

el suelo en: urbano, urbanizable (programado/no programado), industrial y no urbanizable.

Como hemos visto, las transferencias a Andalucía de las competencias en OT y Urbanismo por parte del Estado, motiva la aparición de dos leyes:

- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía (LOTA, modificada por la Ley 15/12/99), que establece como objetivos específicos (Artº 2.1.): a) la articulación territorial interna y con el exterior de la Comunidad Autónoma; b) la distribución geográfica de las actividades y de los usos del suelo, armonizada con el desarrollo socioeconómico, las potencialidades existentes en el territorio y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico y cultural.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), en la que se hacen constar los requisitos urbanísticos de los municipios.

Ambas leyes entienden los PGOU como instrumentos de planeamiento general, junto con los Planes de Ordenación Intermunicipal y Planes de Sectorización, mientras se fijan como planes de desarrollo los Planes Parciales de Ordenación, Planes Especiales y Estudios de Detalle.

El objetivo del PGOU es integral y pretende establecer (en el marco del POTA) la estructura general del territorio y ordenación urbanística de la totalidad de los términos municipales afectados, clasificando el suelo municipal (de uno o varios municipios) según su uso, y organizando “la gestión de su ejecución, de acuerdo con las características del municipio y los procesos de ocupación y utilización del suelo actuales y previsibles a

medio plazo” (Ley 7/2002: 25.091), estableciendo el modelo de utilización del suelo para todo el ámbito administrativo del término municipal, se trata del «proyecto de ciudad» (Candela-Pí, 1996), dado que el planeamiento municipal no es un simple instrumento técnico, aséptico, sino el planteamiento de las líneas futuras por las que se opta en el modelo de ciudad (Ezquiaga-Domínguez, 1996: 71) y “debe desarrollarse con arreglo a los principios de máxima simplificación y proporcionalidad según la caracterización del municipio en el sistema de ciudades de Andalucía, por su población y dinámica de crecimiento, por la relevancia de sus actividades y recursos turísticos, por su pertenencia a ámbitos territoriales con relaciones supramunicipales significativas o por contar con valores singulares relativos al patrimonio urbanístico, arquitectónico, histórico, cultural, natural y paisajístico” (Ley 7/2002: 25.091). Además, trata de implementar un modelo de control y gestión territorial.

El PGOU debe optar por un modelo y soluciones de ordenación que aseguren (Ley 7/2002: 25.091):

- La adecuación a la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio.
- La funcionalidad y puesta en valor de la ciudad (conservación, cualificación, reequipamiento o remodelación).
- La conservación, protección y mejora de los cascos históricos y su inserción en la estructura urbana de la ciudad.
- La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos (de diferentes usos) en la ciudad existente.
- La funcionalidad, economía y eficacia en las redes de infraestructuras para la prestación de servicios urbanos.

- La protección y tratamiento adecuado del litoral.
- La preservación del proceso de urbanización para el desarrollo de los terrenos colindantes con el dominio público, los excluidos del proceso por algún instrumento de ordenación, los que tengan valores específicos (naturales, culturales...) para ser tutelados, en los que haya riesgos naturales o espacios con prevención especial y donde se localicen infraestructuras o equipamientos con funcionalidad específica.

Además, los PGOUs deben cumplir estos objetivos (Ley 7/2002; 25.091):

- Mantener, en lo sustancial, las tipologías edificatorias, edificabilidades y densidades preexistentes en la ciudad.
- Atender las demandas de vivienda social y otros usos de interés público.
- Garantizar la correspondencia y proporcionalidad entre los usos lucrativos y las dotaciones y servicios públicos previstos, manteniendo o mejorando la relación ya existente.
- Procurar la coherencia, funcionalidad y accesibilidad de las dotaciones y equipamientos, así como su distribución equilibrada entre las partes del municipio.
- Propiciar la mejora de la red de tráfico, estacionamiento y sistema de transportes, con preferencia a los servicios públicos y colectivos.
- Evitar procesos innecesarios de especialización de usos en los nuevos desarrollos urbanísticos de la ciudad.

En todos los casos se debe tener en cuenta (Ley 7/2002; 25.092):

- Delimitación de la totalidad del suelo, previendo el crecimiento necesario para el desarrollo de la ciudad a medio plazo.
- Disposiciones que garanticen el suelo suficiente para viviendas de promoción pública, de acuerdo con las previsiones.
- Sistemas generales constituidos por la red básica de reservas de terrenos y construcciones de destino dotacional público (parques, jardines y espacios públicos libres; infraestructuras, servicios, dotaciones y equipamientos).
- Usos, densidades y edificabilidades globales para las distintas zonas del suelo urbano y para los sectores del suelo urbano y urbanizable ordenado y sectorizado.
- Usos incompatibles para suelo urbanizable no sectorizado.
- Delimitación y aprovechamiento medio de las áreas de reparto que deban definirse en el suelo urbanizable.
- Definición de ámbitos de especial protección en centros históricos de interés, valor arquitectónico, histórico o cultural, estableciendo las determinaciones de protección adecuadas al efecto.
- Normativa de las categorías del suelo no urbanizable de especial protección, identificando espacios de valor histórico, natural o paisajístico.
- Normativa para la protección y adecuada utilización del litoral con delimitación de la Zona de influencia, que será como mínimo de 500 m a partir del límite inferior de la ribera del mar, pudiendo extenderse.

Además, cuando es establecido (municipios de relevancia territorial) y se determine en los POTs, se establecen (Ley 7/2002: 25.092):

- Una reserva equivalente al menos al 30% del aprovechamiento objetivo de las áreas o sectores cuyo uso característico sea el residencial.
- La definición de una red de tráfico motorizado, no motorizado y peatonal... coherente.
- La previsión de los sistemas generales de incidencia o interés regional o singular que requieran las características de estos municipios.

En lo local, aparecen los planes urbanísticos que distinguen entre clases o tipos de suelos y las actividades económicas programadas, siendo necesarias la orientación racional y la creación de productos específicos, por lo que reflejan, de forma preceptiva (Ley 7/2002: 25.092):

- Ordenación urbanística detallada (con los usos pormenorizados y las ordenanzas de edificación) y trazado pormenorizado de la trama urbana, sus espacios públicos y dotaciones comunitarias en el suelo urbano consolidado.
- Delimitación de áreas de reforma interior (definición de objetivos y usos, densidades y edificabilidades) en el suelo urbano no consolidado.
- Criterios y directrices para la ordenación de los sectores en el suelo urbanizable sectorizado.
- Normativa de aplicación para el suelo no urbanizable y urbanizable no sectorizado.

- Definición de los restantes elementos o espacios que requieran especial protección por su valor (urbanístico, arquitectónico, histórico, cultural, natural o paisajístico) que no sean de carácter estructural.
- Previsiones de programación y gestión de la ejecución de la ordenación.

El desarrollo reglamentario de la LOUA, establece una clasificación de los municipios andaluces en tres tipos:

- Municipios de relevancia territorial, con más de 20.000 habitantes censados y litorales.
- Municipios sin relevancia territorial de entre 5.000 y 20.000 habitantes.
- Municipios sin relevancia territorial de menos de 5.000 habitantes.

Los PGOUs deben incorporar: memoria informativa, memoria de ordenación, memoria económica, normativa (determinaciones de ordenación y gestión del plan y la naturaleza de las mismas) y documentación gráfica (planos de información y propuesta).

La potestad del planeamiento corresponde a los municipios, y la emisión de informe de la Consejería de la Junta de Andalucía competente (Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en la actualidad) y su aprobación definitiva. También puede la Consejería proceder a formular proyectos de PGOUs cuando un municipio carezca de él, o revisiones en sustitución de los municipios, cuando estos estén claramente desfasados o existan necesidades de ello. Por su carácter de “proyecto de ciudad” hace

necesario el conocimiento y la participación ciudadana durante el proceso de planificación, aunque la decisión última (política) descansa en las corporaciones locales y la Junta de Andalucía, el período de exposición pública y alegaciones suponen una oportunidad de participación social.

### **3.2.3. Los Planes Generales de Ordenación Urbana y otros instrumentos de la planificación urbana en la provincia de Huelva**

En la provincia de Huelva, 21 de los 80 municipios tienen en vigor un PGOU y en otro está aprobado, pero aún no en vigor (Nerva) (Mapa 2.1). Del total de PGOUs solo 1 no está adaptado a la LOUA (Isla Cristina, el más antiguo en vigor, data de 1987) y 2 se han adaptado parcialmente (municipios de Bollullos Par del Condado –el plan data de 1993– y Huelva –1999–), todos anteriores al año 2002. Anteriores a la crisis (2003-2007), de plena expansión inmobiliaria, son 9 (3 de ellos revisiones de PGOU anteriores). Durante la crisis entran en vigor 6 PGOUs (2009 y 2013), todos ellos con recortes sobre las previsiones iniciales (por la propia crisis). Por último, 4 entran en vigor desde 2014, siendo el más reciente de 2017 (Nerva, aprobado).

Llama la atención que 6 municipios de relevancia territorial (litorales y/o con más de 20.000 habitantes) carecen de este instrumento de planificación (Ayamonte, Cartaya, Punta Umbría, Palos de la Frontera, Moguer, Aljaraque), para los que según la LOUA es obligatoria, mientras sí se ha desarrollado en algunos de los municipios menos poblados de la provincia y con escaso dinamismo económico: Cumbres de Enmedio, Los Marines, Cortelazor, Santa Ana la Real y Berrocal, si bien los cuatro primeros forman parte del Parque Natural de Sierra de Aracena y Picos de Aroche. En algunos casos se ha iniciado la redacción del PGOU varias

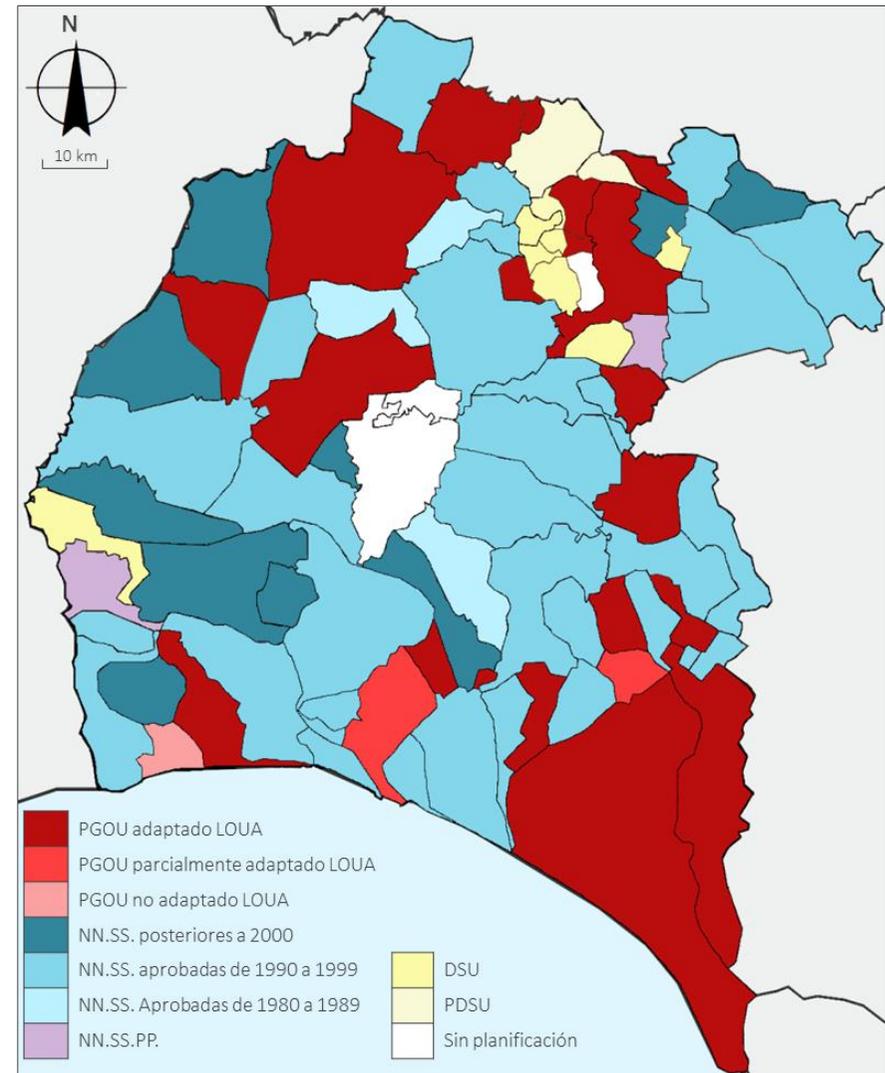
veces, pero la crisis económica, las expectativas excesivas y/o cambios de gobierno municipal han llevado a que no sean tramitados y aprobados.

En 43 municipios onubenses existen Normas Subsidiarias Municipales (NN.SS.) (Mapa 3.1), predominando las aprobaciones de los años 90 del siglo XX, existe alguna de principios de los 80 (Cortegana, 1981), siendo 10 de los años 2000, todas ellas anteriores a la crisis inmobiliaria (las últimas son de 2007 en Paymogo). Todas las NN.SS. han sido adaptadas parcialmente a la LOUA, salvo las de El Campillo y Paterna del Campo. Es un grupo en el que se encuentran municipios con importante población y otros de escasa, no existiendo patrones comunes. Es esta la planificación que tienen los municipios de relevancia territorial sin PGOU, probadas entre 1991 (Punta Umbría) y 1999 (Aljaraque).

Las Normas Subsidiarias Provinciales están vigentes en 2 municipios, los de La Granada de Río-Tinto y Sanlúcar de Guadiana (Mapa 3.1) y fueron aprobadas en 1985. Ambos son municipios con reducida población y económicamente poco dinámicos.

En 7 municipios existe Delimitación de Suelo Urbano (DSU) (Mapa 3.1), siendo 5 de ellos de los años 80 del siglo XX, siendo la planificación que domina en los pequeños municipios de la Sierra de Huelva (Puerto Moral, Alájar, Castaño del Robledo, Galaroza, Fuenteheridos) en el Parque Natural, teniendo cierta presión urbanística/residencial (especialmente Fuenteheridos y Galaroza). Fuera de la comarca se encuentran los municipios de El Granada y Campofrío, con escasa población y dinamismo económico.

Mapa 3.1. Instrumentos de planeamiento urbanístico en la provincia de Huelva (2020)



Fuente: CFlyOT, 2020. Elaboración propia.

En 3 municipios existen Proyectos de Delimitación de Suelo Urbano (PDSU), posteriores a 2010 en todos ellos. Se trata de municipios de la Sierra dentro del Parque Natural: Cumbres Mayores, Valdelarco e Hinojales, si bien el primero, más poblado, tiene una importante dinámica industrial (industria cárnica del porcino ibérico) (Pizarro-Gómez *et al.*, 2021).

Por último, en 3 municipios de la provincia carecen de todo tipo de planeamiento urbanístico vigente (Mapa 3.1), siendo: Linares de la Sierra (en pleno Parque Natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche), Calañas y La Zarza-El Perrunal (este último es el municipio más reciente de la provincia, segregado de Calañas en 2018).

La promulgación y entrada en vigor de la LOUA hacía prever que los municipios de relevancia territorial tuviesen en breve PGOU (García-Delgado y Felicidades-García, 2007), sin embargo, la realidad ha sido muy diferente. La crisis económica y las modificaciones normativas han limitado el crecimiento urbanístico, pero también paralizado, como se ha apuntado, las planificaciones municipales en redacción antes de la crisis.

### **3.3. LA CONCEPCIÓN URBANA. URBANISMO, PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y CIUDAD**

El territorio es uno, de esta forma, son las escalas de intervención las que diferencian entre la OT y la planificación urbanística (PU), si bien esta se integra en aquella (Erquicia-Olaciregui, 2003).

En las últimas décadas, la planificación del patrimonio (cultural y natural) y del uso del suelo adquiere mayor importancia, como instrumentos para mejorar sostenibilidad y (re)generar la identidad de las ciudades, estudiando formas de integrar los principios ecológicos y culturales en la planificación del transporte urbano y de los usos del suelo, contemplando en la PU estrategias como proteger el patrimonio cultural/natural, minimizar el consumo de espacio y de recursos y proteger los espacios abiertos, racionalizando los flujos urbanos y gestionándolos de forma eficiente, protegiendo la salud de la población urbana, garantizando un acceso equitativo a los recursos y servicios y manteniendo la diversidad social y cultural. En ese contexto, las grandes operaciones de transformación urbana se inscriben en Planes Estratégicos de las ciudades, de lo que la PU supone una parte, al tener en cuenta: operaciones de reorganización y mejora de los sistemas de infraestructuras de comunicación, los espacios para las actividades económicas, los equipamientos culturales y de ocio y las operaciones ambientales, potenciados por la participación y los resultados a corto plazo (De Terán-Troyano, 1999) que se ve en los grandes proyectos de reestructuración y regeneración urbana desde finales del siglo XX y a principios del XXI (Borja y Muxí, 2004), como las ciudades de Barcelona (De La Haba, 1999) o Bilbao (Lange-Valdés, 2018), aunque han tenido diferentes consecuencias y, a veces, éxito más que cuestionable, como Valencia (Santamarina-Campos y Moncusí, 2013).

Frente a los grandes proyectos, basados en los hitos urbanos (*Guggenheim* de Bilbao) surgen proyectos de regeneración urbana basados en la austeridad, que generan cambios en la aproximación y valoración de los espacios infrutilizados, con nuevos modelos de financiación,

asociación/cooperación, incorporación del sector privado, implicación empresarial y mayor protagonismo del conocimiento y la innovación para la gobernanza y la toma de decisiones (Molina-Costa, 2016).

Las mejoras urbanas generan nuevas oportunidades de gestión urbana y transformación para afrontar los retos del futuro, donde convergen la crítica a los modelos de ciudad y la creatividad aplicada a la PU (Borja y Muxí, 2004). En ese contexto, cobra interés el componente sociológico (la participación y la atención a la “diversidad” social) que buscan la cohesión social y un estilo de vida sostenible como innovación social (Molina-Costa, 2016), para mejorar las ciudades cada vez más diversas (Pascual-i-Esteve, 1999). Así, cada ciudad genera su propia estrategia, acorde con su realidad territorial, social, económica y ambiental, y adquiere su forma singular frente a la homogeneización de la planificación económica, la identidad frente a la generación de no-lugares (Augé, 2000), que consiga la eficiencia (desde la perspectiva económica y ambiental) de la ciudad y la calidad de vida de los ciudadanos. El conocimiento de la ciudadanía y el debate sobre el proyecto de ciudad se convierten en procesos clave (Martínez-López, 2014), como ya dejaron ver las Agendas 21 Locales, con su auge a finales del siglo XX y principios del XXI (Martínez y Rosende, 2011), aunque cabe la reflexión de si las mismas fueron una moda o un instrumento de planificación real de cambio.

Se plantea un enfoque para la educación como motor básico de desarrollo, con la influencia de la educación en la construcción de lo urbano y el camino hacia la equidad. También se estudia la naturalización como el componente paisajístico en la regeneración urbana, con la influencia del componente natural en su recuperación; el “uso” de lo natural para la mejora de salud urbana, calidad de vida y sentido de

pertenencia, donde la identidad y el sentido de pertenencia de los habitantes refuerzan el uso de lo público y la reapropiación del espacio público por la comunidad (Borja y Muxí, 2003).

En plena era tecnológica, se incorporan factores innovadores como son las nuevas tecnologías, mediante sistemas de almacenamiento, procesamiento, interpretación de meta-data para su aplicación a la gestión y mejora de desarrollo urbano; sistemas open-data y modelos participativos; nuevas herramientas para los agentes planificadores; nuevas tecnologías aplicadas a la construcción, reducción de la huella ecológica; innovación en rehabilitación y regeneración urbana, materiales innovadores y sostenibles. Con el fin de medir el progreso actual y futuro de las ciudades hacia el camino de la prosperidad, ONU-Hábitat ha introducido una nueva herramienta “El Índice de Prosperidad de las Ciudades” (ONU, 2001), el cual, junto con una matriz conceptual, “la Rueda de la Prosperidad” (Gastal y Osmainschi, 2017), están destinados a ayudar a los stakeholders a formular intervenciones políticas claras, como ejemplos de gobernanza y buenas prácticas ante la crisis urbana para la sostenibilidad (Flores-Xolocotzi, 2012).

Todo esto se integra en la planificación para la regeneración al reutilizar los modelos existentes y convertirlos mediante este nuevo enfoque de modelo en ciudades más competitivas y atractivas para su uso, con el diseño de planes integrados para regenerar las áreas más vulnerables, en facetas muy diversas (física, medio ambiental, económico y sociocultural), mediante la recuperación de estructuras residenciales obsoletas; ejecución de instalaciones y equipamiento en la renovación integrada e integral de los barrios más marginales y deteriorados. En ese contexto, las estrategias urbanas deben basarse en la singularidad urbana

y correlacionarse con la cualificación de recursos humanos, las infraestructuras y los servicios para conseguir una ciudad competitiva (Pascual-i-Esteve, 1999), pero también una ciudad para ser vivida.

### 3.3.1. Las técnicas de intervención de la urbanística

Las primeras reformas políticas y las primeras leyes urbanísticas aparecen en el cuarto decenio del siglo XIX, siendo los países económicamente más avanzados los que empiezan con la reforma electoral para poder albergar los cambios en las ciudades, provocados por las concentraciones industriales, convertidos en polos de nuevas aglomeraciones humanas en rápido desarrollo que provocan un desmesurado aumento de población. En este momento y en particular en los decenios que van desde 1830 a 1850, nace la urbanística moderna, la convivencia de los hombres en la ciudad industrial plantea nuevos problemas de organización, los antiguos instrumentos de intervención se revelan inadecuados y se elaboran otros nuevos, adaptados a las recientes condiciones. Podemos decir que los métodos de la urbanística moderna arrancan de las servidumbres impuestas por las nuevas servidumbres impuestas por las nuevas realizaciones técnicas (el ferrocarril principalmente) y de los servicios invocados por los higienistas para remediar las deficiencias sanitarias de las instalaciones industriales.

Una representación de la época de la reorganización y los orígenes de la urbanística moderna en España se refleja en el proyecto y ensanche de la ciudad de Barcelona diseñado por el arquitecto Ildefonso Cerdá (1867), con una nueva capacidad creativa para la producción de una de sus obras cruciales que, además de un proyecto supo implantar una teoría de viabilidad, en la cual pudo completar algunos aspectos enunciados

anteriormente en otra teoría de la construcción de las ciudades (Cerdá, 1867) que había elaborado para Barcelona, así como establecer unos principios metodológicos para abordar propiamente las reformas urbanas. O la figura de Arturo Soria y Mata que contribuyeron a la planificación urbanística de la ciudad, principalmente por su original propuesta teórica de una forma de organización del desarrollo urbano provocada por la importancia que estaban adquiriendo la circulación y el transporte público en la configuración de la ciudad moderna (De Terán-Troyano, 1999: 105).

Todo este proceso urbanístico que se produce en España se traduce posteriormente en una regularización urbanística que se publica en BOE núm. 135 de 14 de mayo de 1956 en la primera ley del suelo español, que rige una serie de disposiciones para la legislación del procedimiento urbanístico. La normativa con vigencia en todo el territorio del Estado contempla, en efecto, la acción urbanística desde perspectiva puramente local y circunscrita a su reducido ámbito, se satisface con intentar la solución de los problemas derivados del aumento de la población; abandona el régimen del suelo a la más amplia autonomía de voluntad y libertad de tráfico; prevé la ejecución de las urbanizaciones sin imponer la observancia de un orden de prioridades y su financiación a cargo de los fondos generales municipales, aunque permita un posterior reintegro parcial a costa de los beneficiados por las obras.

Esta ley se deroga por Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril y se publica en BOE núm. 107 de 5 de mayo de 1975 una nueva ley del suelo, considerándose al urbanismo como uno de los grandes temas de nuestro tiempo e incorporando a sus páginas un diagnóstico de la situación actual que juntamente con esa perspectiva de futuro que exige la dinámica,

difícilmente reversible, del proceso de urbanización, constituye el obligado punto de partida para la tarea de poner al día los instrumentos legales que permitan hacer frente al doble objetivo de resolver los problemas ya planteados y de prevenir los que puedan surgir en el futuro. Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana”. Constituida esta legislación básicamente por las Leyes de Ensanche y Extensión, de veintiséis de julio de mil ochocientos noventa y dos; de Saneamiento y Mejora Interior, de dieciocho de marzo de mil ochocientos noventa y cinco; de Solares, de quince de mayo de mil novecientos cuarenta y cinco y, finalmente, con carácter general, por diversos artículos de la Ley de Régimen Local, de veinticuatro de junio de mil novecientos cincuenta y cinco, además de otros preceptos complementarios de muy vario rango jerárquico o con ámbito limitado a ciertas ciudades, se muestra insuficiente para afrontar y resolver la ordenación urbanística.

La ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, publicada en BOE número 179 de 27 de julio de 1990, motivada por el fuerte incremento del precio del suelo, que excede de cualquier límite razonable en muchos lugares, y su repercusión en los precios finales de las viviendas y, en general, en los costes de implantación de actividades económicas, es motivo de preocupación para los poderes públicos, que deben promover las condiciones necesarias para conseguir una utilización del suelo de acuerdo con el interés general e impedir la especulación. Posteriormente se publica en BOE núm. 156 de 30 de junio de 1992 el Texto refundido de la ley del suelo. Estas dificultades se acrecientan por las innovaciones que en materia urbanística ha introducido la Constitución, al atribuir a las

Comunidades Autónomas competencias sobre ordenación del territorio, urbanismo y vivienda (artículo 148.1.3), e imponer una regulación del suelo acorde con el interés general que impida su especulación (artículo 47), a cuyo efecto se prevé que la Comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los poderes públicos.

Y, por último, identificar los objetivos del urbanismo español, referenciando el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y rehabilitación urbana:

*“1. Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible, sin perjuicio de los fines específicos que les atribuyan las Leyes.*

*2. En virtud del principio de desarrollo sostenible, las políticas a que se refiere el apartado anterior deben propiciar el uso racional de los recursos naturales armonizando los requerimientos de la economía, el empleo, la cohesión social, la igualdad de trato y de oportunidades, la salud y la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente, contribuyendo en particular a:*

*a) La eficacia de las medidas de conservación y mejora de la naturaleza, la flora y la fauna y de la protección del patrimonio cultural y del paisaje.”*

Adoptando un criterio similar la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), publicada en BOJA núm. 154 de 31 de diciembre de

2002 y BOE núm. 12 de 14 de enero de 2003<sup>5</sup>, poniendo el acento en la función pública del urbanismo, en la dirección y el control público de la actividad urbanística, en el desarrollo planificado de nuestras ciudades, en el rescate para la comunidad de plusvalías obtenidas en la actividad urbanística, en la construcción de ciudades con una distribución equilibrada entre suelos con usos lucrativos y equipamientos públicos, nuestro acervo cultural urbanístico, decimos, se ha ido construyendo en los últimos decenios en la progresión que las sucesivas Leyes urbanísticas estatales de 1956, 1975, 1990 han ido marcando en la consolidación de tales principios, asentados en la vigente Constitución Española.

Todas estas leyes, junto con sus modificaciones, derogaciones y actualizaciones han marcado el desarrollo urbanístico de nuestro país, basado en una política de crecimiento especulativo, donde se mira más al desarrollo del suelo que a la vivienda construida. En consecuencia, nos encontramos con modelos de ciudades, que después del proceso urbanístico, se quedan vacías de contenido y el responsable de su mantenimiento y continuidad es ahora el ciudadano, el que la habita y cuenta con este vacío legislativo para su desarrollo. Esta es la verdadera crisis del urbanismo actual en España, unas leyes realizadas únicamente con el planteamiento del desarrollo urbanístico, si pensar verdaderamente en las ciudades heredadas, sin pensar en sus señas de identidad ni en su patrimonio arquitectónico del paisaje urbano. Leyes que han transformado la ciudad en superficie con unas reglas de proporciones para el aprovechamiento lucrativo del metro cuadrado construido, considerando

más la cantidad que la calidad del producto final. Este pozo sin fondo, sin forma ni destino final, ha resultado del todo inadecuado para el bienestar de las personas que la habitan, siendo demandantes de ciudades con sellos de calidad que determinen ciudades más inteligentes y con más servicios, mediante técnicas más innovadoras de planificación.

Para ello, este trabajo defiende la figura de los planes estratégicos, entendidos como planes de integración de la planificación económica con la social y con la física, para potenciar la economía de la ciudad, insertándola en la mundial (De Terán-Troyano, 1999). Estos planes estarían basados en un diagnóstico y pronóstico para el futuro de las ciudades, planteándose como un proceso flexible destinado a dotar a la ciudad de una estrategia singular, contando con el apoyo de las principales entidades que la representan y con la participación ciudadana. Siendo conocido, algunos ejemplos de planificación estratégica exitosas como, el caso de Barcelona (Santacana, 2000) pionera en este tipo de planteamiento y caracterizada por la existencia de un proyecto que transformará la ciudad. Como fue el caso de los juegos olímpicos, disponiendo de una importante disposición de cooperación pública-privada y de un proyecto de transformación de la ciudad, que de forma singular se transformó en el mayor desarrollo económico y social de su historia, contribuyendo hoy con el tercer plan estratégico de la ciudad para la competitividad y calidad de vida de los ciudadanos. Otro ejemplo de promoción de ciudad es el caso de Bilbao, que el departamento de economía y planificación del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Vizcaya acometen el plan de revitalización para configurar el Bilbao metropolitano del siglo XXI, liberando la ría de su histórica misión de puerto industrial mediante un nuevo puerto y cambiar

---

<sup>5</sup> Una enmienda posterior (apartado 2.2) cita expresamente los artículos 45, 46 y 47 y en cuyo artículo 3º se concreta como fin de la actividad urbanística “conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades y del territorio.

los usos de los suelos ocupados por las instalaciones portuarias e industriales antiguas, por espacios verdes asomados al agua, grandes equipamiento de ocio y cultural, y nuevos desarrollos de actividades capaces de cambiar la base económica de la ciudad (Martínez-Cearra, 1993: 63). También Sevilla supo aprovechar su oportunidad con la designación de la ciudad como sede de la exposición universal de 1992, ya que partía un gran déficit en infraestructuras y equipamientos, con un desarrollo metropolitano intenso incapaz de resolverlo. Por ello mediante el plan general aprobado en 1987 se dio cobertura para la realización de todos estos trabajos y acondicionamiento de la ciudad (AS, 1987), con la recuperación del río, convertido en dársena en la que podía reflejarse la imagen de la ciudad, con la incorporación de elementos arquitectónicos singulares, haciendo un elemento urbano de alto nivel ambiental, utilizable para el deporte náutico y navegación turística.

En esta línea y en un planteamiento de desarrollo de los planes estratégicos, este trabajo propone la figura *Master Plan*, en un esfuerzo de europeizar el modelo de planeamiento imperante en España y, por supuesto, en la comunidad Autónoma de Andalucía (Zamorano-Wisnes, 2011: 276-281). Siendo un ejemplo de planificación flexible, con un grado de libertad en el diseño, sin estar tan delimitado para su ejecución, aunque no se encuentra muy extendido y algunas veces es mal entendido dentro del mundo del Urbanismo, creado para el desarrollo de ciudades, mediante procesos urbanísticos que no se eternicen en el tiempo y que creen las líneas maestra para un desarrollo futuro de la ciudad, con garantías de calidad y sostenibilidad. Un Master Plan es una propuesta global de usos y espacios sobre una determinada área que generalmente

suele ser grande de cara a planificar su desarrollo de una forma coherente e integral. De este modo, se le confiere a la propuesta una singularidad y un marcado carácter identificativo de pertenencia a la misma a cada una de sus partes, si lo aceptamos así, las opciones del desarrollo urbano y las opciones para la intervención son múltiples (De Terán-Troyano, 1994: 61-67): el plan, en esta posmodernidad urbanística, debe ser entendido como libre expresión de intenciones colectivas globales, como expresión voluntaria, circunstancial, histórica, de una visión de futuro, como producto cultural, reflejo del momento histórico en que se produce. Las ciudades albergan numerosos usos interrelacionados entre sí (residencial, comercial, terciario, industrial, dotacional, ocio, comunicaciones, espacios libres, etc...). El Master Plan diseña, distribuye, comunica y sobre todo relaciona a todos ellos entre sí dentro de un concepto único y singular, le presta la misma atención a las edificaciones como a los espacios públicos, sugiere propuestas y arquitecturas, pero es flexible al desarrollo de cada uno de los futuros proyectos individuales. No se trata por lo tanto de proyectos de urbanismo o de arquitectura; se trata de un proyecto de desarrollo global en los que éstos se deberían basar. Un Master Plan puede servir para desarrollar una nueva área en una ciudad, para identificar un patrimonio cultural identificativo de la ciudad, para regenerar un núcleo urbano consolidado, para relacionar zonas urbanas inconexas, etc...

### 3.3.2. El espacio público crea ciudad

Las áreas experimentales de conocimiento para el cambio estratégico de las ciudades se plantean como hipótesis de valor patrimonial cultural y territorial, encontrándose las ciudades que necesitan un cambio de estrategias, para su transformación en ciudades más amables

y confortables para los ciudadanos que la habitan, basadas principalmente en un nuevo enfoque de los espacios colectivos: El espacio público se plantea como un motor de la regeneración urbana e influencia de aspectos concretos como lo lúdico, el deporte o la movilidad en el diseño. Como referencia al espacio público se puede destacar el libro “El espacio público, ciudad y ciudadanía”, donde el arquitecto Oriol Bohigas hace una reflexión en defensa de la urbanidad, indicando que el espacio público puede ser un elemento fundamental para lograr la nueva urbanización de las implantaciones desurbanizadas, mediante el protagonismo social y estético del espacio urbano. Para ello hay que destacar otras formas de entender el espacio público y reconocer que durante los últimos años se han debatido diferentes posturas a esta teoría. La operación desarrollada por el Ayuntamiento de Barcelona, dirigida por Bohigas entre 1980 y 1987, fue sin duda decisiva para el afianzamiento de la nueva “ortodoxia” (De Terán-Troyano, 1996).

Desde una perspectiva sociocultural, los espacios públicos se definen como lugares de interrelación, de encuentro social y de intercambio, donde grupos con intereses diversos convergen (Borja y Muxí, 2003). Por otro lado, cuando los espacios públicos son usados por una gran variedad de personas y para múltiples actividades, pueden contribuir a la identidad colectiva de la comunidad (Del Valle, 1997). También se estudia la regeneración urbana en este tiempo como punto de austeridad; generándose cambios en la aproximación y valoración de los espacios infrautilizados; nuevos modelos de financiación, asociación, incorporación del sector privado, implicación empresarial y mayor protagonismo del conocimiento y la innovación. En este sentido, el declive,

la decadencia y el deterioro son parte necesaria de la vida y del crecimiento; debemos aprender a valorarlos y a gestionarlos bien. Éste es uno de los mensajes de Lynch y Southworth (2005), de todas las criaturas vivas, los humanos somos los supremos creadores de desechos, aunque sólo recientemente hemos comenzado a pensar seriamente acerca de las formas de nuestro derroche. Va quedando claro que nuestros desechos nos afectan profundamente; amenazan nuestros sentimientos, nuestra salud y nuestro confort diario, así como nuestra propia subsistencia.

Históricamente, la planificación urbana no se ha preocupado mucho por los sistemas naturales, orientándose en cambio hacia las transformaciones artificiales del entorno, dándose por supuesto que la tecnología y la planificación podrían resolver todos los problemas y superar las restricciones naturales, pero las limitaciones de la tecnología se han hecho demasiado evidentes. Para ello, otro enfoque es el liderazgo en regeneración urbana, mediante un análisis del rol de la gobernanza en los procesos de regeneración urbana; nuevas oportunidades de gestión y transformación en el futuro; nuevos retos a partir de una visión crítica y creativa sobre la gestión actual de nuestras ciudades. Este enfoque se ve mermado por la falta de espacios públicos y en la baja calidad de los mismos, en muchas de las grandes ciudades la gente se siente amenazada, insegura, percibiendo el espacio público como amenaza (Segovia, 2007: 17).

Una reacción «natural» en respuesta a esta amenaza es no salir, no exponerse, refugiarse en lugares privados: el auto bien cerrado, la casa bien enrejada, el barrio cercado y vigilado, el suburbio bien alejado. En este contexto de construcción social de la inseguridad, se abandona el

espacio público y se pierde la solidaridad, el interés y respeto hacia los «otros». La percepción de inseguridad y el abandono de los espacios públicos funcionan como un proceso circular y acumulativo.

Si se pierden los espacios de interacción social, los lugares en donde se construye la identidad colectiva, también aumenta la inseguridad, en oposición, parece ser que una de las cosas importantes para el desarrollo de una comunidad es la existencia de un espacio público de encuentro, en muchos casos, el control natural en el espacio público se da por la presencia de las personas en las calles, plazas y pasajes, entre otros. Es por ello, que otro enfoque principal para el cambio es el componente sociológico de la regeneración urbana, mediante el papel de la regeneración urbana en la cohesión social; hacia un estilo de vida sostenible; componentes de innovación social para la mejora de la integración en ciudades cada vez más diversas (Soja, 1997): espacialidad, historicalidad y sociabilidad, la novedad de esta triple relación (*Thirdspace*) es la importancia que se le da al espacio, como un modo de repensar la relación historia-sociedad.

Este punto es importante, porque muestra la alta significación que tiene como componente fundamental para la vida colectiva y la representación de la colectividad (Bohigas, 2004). Vida y representación sociales que hacen del espacio público su razón de ser en la ciudad. Con una propuesta de este tipo se supera el concepto de espacio público como algo marginal que nace a partir de lo que queda después de construir los espacios de vivienda, comercio y administración. También desde su definición jurídica proveniente del carácter de la propiedad. El espacio

público no es lo residual ni tampoco una forma de apropiación, es lo medular de la ciudad.

Pero en la actualidad el espacio público se encuentra acosado por las nuevas modalidades del urbanismo contemporáneo. Hay una especie de 'agorafobia' o desprecio por el espacio público (Borja, 1998). Si no cómo entender el conjunto de urbanizaciones cerradas que hacen de la ciudad una especie de constelación de espacios inconexos o de los centros comerciales ubicados en las periferias segregadas o de los clubes sociales que recrean el espacio público en privado o de las calles urbanas con el pago de tasas o de los parques y plazas cerradas que se reservan el derecho de admisión.

Por eso hay que defender el espacio público existente, como medio de inclusión y de identidad social; pero también construir un nuevo espacio público para un nuevo urbanismo. En esa perspectiva, debe ser un espacio: simbólico, constructor de identidad, pertenencia y representación. Simbiótico generador de integración, encuentro, socialización y de la alteridad, intercambio de bienes y servicios, comercio, información y comunicación y cívico como ámbito de formación de ciudadanía y de construcción de una nueva polis. También se introduce un enfoque para la educación como motor básico de desarrollo, con la influencia de la educación en la construcción de lo urbano y el camino hacia la equidad.

En este sentido, el uso del espacio público y construcción del sentido de pertenencia de sus habitantes muestra (Ortiz-Guitart, 2006), por un lado, el uso y la apropiación de las personas de unos espacios públicos determinados y por otro lado, la construcción del sentido de lugar y

permanencia de las personas de los lugares donde se han localizado estos espacios. Los objetivos principales de este uso de los espacios públicos son, en primer lugar, mostrar el impacto que tienen los espacios públicos en las actividades de las personas con el fin de conocer los efectos y las repercusiones de los espacios públicos sobre la vida cotidiana de sus habitantes, ya que de esta forma se podrán conocer las cosas positivas y negativas de su planificación y mejora de los espacios públicos.

En segundo lugar, entender cómo se construyen los sentidos de pertenencia de las personas en un lugar determinado, y como estos pueden fortalecerse mejorando en el desarrollo sostenible de los espacios públicos, mediante la potencialización en la participación ciudadana. El uso y apropiación de los espacios públicos es uno de los aspectos cotidianos de las ciudades donde vivimos, aunque se desarrolla de manera diferente en los distintos sitios y lugares. Desde la perspectiva arquitectónica los espacios públicos se definen como espacios abiertos y accesibles a todo el mundo, en contraste con los espacios privados, donde el acceso es restringido; por lo que los espacios públicos tiene la capacidad de convertirse en espacios participativos, contribuyendo a la cohesión social y a la calidad de vida de los ciudadanos.

El otro sentido de permanencia es el desarraigo y tiene que ver con la ausencia de significados de los lugares y con la pérdida de autenticidad de los mismos, la gobernanza participativa y sostenibilidad urbana son una parte esencial para el proceso integrador de los espacios; con estructuras de acción colectiva; participación en procesos creativos responsables; representación eficaz en procesos de toma de decisiones. También se introduce la Naturalización como el componente paisajístico en la

regeneración urbana, con la influencia del componente natural en la recuperación de áreas urbanas; la utilización de lo natural para la mejora de salud urbana, calidad de vida y sentido de pertenencia; prácticas ecológicas; agricultura urbana.

Todos hemos sufrido cómo las ciudades han vivido de espaldas a la naturaleza que en su origen las vio nacer, los árboles y parques han sido poco a poco sustituidos por bloques de hormigón o por grandes avenidas que trocean la ciudad en mil pedazos. Pensar en naturaleza significa pensar fuera de la ciudad, de ahí la importancia de recuperar el contacto directo de los ciudadanos con los elementos naturales de su entorno, como primera instancia que ancestralmente hicieron de las ciudades lugares agradables para el hombre. Como suelen decir las personas mayores “nosotros lo hacíamos mejor”, se puede extrapolar a la utilización y productividad de los espacios públicos degradados y marginados por la propia sociedad que la rodea. Esto no lleva a pensar a como se recompone la producción que antes se realizaba de los espacios públicos degradados, que en los tiempos del boom inmobiliario se ha dado la espalda convirtiéndose finalmente en espacios deteriorados y abandonados. Este cambio se ha producido con un abandono de los espacios públicos degradados que no daban la productividad deseada, así como una marginación de los mismos, dándoles la espalda todo el desarrollo urbanístico de la zona, convirtiéndose en zonas degradadas, insalubres y residuales.

### 3.4. LOS NUEVOS DESAFÍOS DEL URBANISMO

#### 3.4.1. La ciudad sostenida o ciudad sostenible

La ciudad es simultáneamente un producto social (resultado) y un condicionante de la sociedad (marco de desarrollo). Así, el marco natural configura su morfología, pero sus relaciones con él hacen funcionar los elementos que la componen (conexión, relación...), al tiempo que determina “la ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada” (Soto-Villagrán, 2011) o la ciudad como mero soporte de actividades y lugares de habitación.

Es por ello necesario poner en relieve para la PU determinados aspectos que hasta hace unos años estaban sin desarrollar: la eficiencia ecológica (eficiencia), la sostenibilidad y la solidaridad son requisitos imprescindibles para el buen desarrollo de las ciudades que dan servicio a la ciudadanía y al bien social, haciéndolo más confortable y útil a los que lo habitan, creando en la ordenación y planificación del territorios aspectos fundamentales para su desarrollo (Riechmann, 2007). La “eficiencia” se implementa mediante la elaboración de bienes y la prestación de servicios competitivos con eficiencia ecológica (reciclado, proximidad..., aparecen como claves); la “sostenibilidad” promoviendo la reducción progresiva del impacto ambiental de los productos (ciclos de productos largos, reutilización, productos reciclables, disminución del consumo...); la “solidaridad” satisfaciendo las necesidades humanas y elevando la calidad de vida de la población (acceso a la renta y a los servicios, eliminación de las desigualdades, instrumentos de participación...). Para consolidar la

nueva ciudad mediante estas tres actitudes los niveles más altos de desarrollo económico, social y ambiental, entendiendo el urbanismo sostenible como punto de encuentro entre urbanismo y medio (Bassols-Coma, 2004). Si a los datos que hasta ahora venimos manejando, añadimos otros más relacionados con la movilidad y con aspectos socio/económicos que se producen en el proceso de generación y vida de la Ciudad, el desarrollo del concepto de sostenibilidad puede alcanzar cotas realmente relevantes para proyectar el futuro. Es decir, que nos encontramos ante un fenómeno de profundo interés humano, científico, técnico y de largo recorrido en el tiempo y en el espacio. El modelo de ciudad también ha estado basado en el modelo económico inmobiliario, con un crecimiento económico indefinido, siendo este insostenible dentro del sistema cerrado Tierra; y las pretensiones de garantizar una vida saludable para los habitantes que actualmente pueblan la Tierra se convierte en el gran interrogante cuando se confirma que la “huella ecológica” de la humanidad ya sobrepasa los límites biofísicos del sistema global. Como ya se ha comentado, las consideraciones sobre el crecimiento económico, desarrollo y medio ambiente han cambiado profundamente en los últimos años. En la década de los 60 la expansión económica era un objetivo primordial sin importar demasiado los efectos negativos asociados, aparentemente contrarrestados por los beneficios conseguidos. El crecimiento material era sinónimo de desarrollo, progreso e incluso bienestar (ASA, 2010).

Un crecimiento económico sostenido, entendido como un simple mantenimiento de los incrementos en el Producto Nacional Bruto, era concebido como necesario y suficiente para los aumentos de bienestar

requeridos por una población mundial en aumento y la necesidad de recomponer la economía mundial. Por consiguiente, se llegaba a identificar crecimiento con desarrollo, relegando a un segundo plano las transformaciones estructurales o los aspectos cualitativos y de democratización de este último concepto (Naredo, 1996).

En los años 70, la consideración de los costes del crecimiento, los efectos externos, especialmente los relacionados con la degradación del medio ambiente, y la voz de alarma sobre los límites ecológicos para la expansión económica, introdujeron un nuevo planteamiento del desarrollo humano (ONU, 1972) y las relaciones internacionales del Club de Roma (Meadows *et al.*, 1972).

En el decenio de los ochenta, se empieza a tener en cuenta que el crecimiento económico tiene que ser sostenible, no simplemente sostenido, de tal manera que se puedan mantener de forma perdurable la base de los recursos naturales y ambientales sobre los que descansan los procesos socioeconómicos. Un crecimiento económico saludable es imposible si no se permite un desarrollo social ambientalmente sostenible.

En los años noventa, con la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo de Río de Janeiro de 1992, Naciones Unidas 1992, se hace ineludible la necesidad de considerar el medio ambiente y el desarrollo como un binomio indisoluble y de integrar ambos conceptos plenamente en la forma de decisiones a todos los niveles, del resultado de

esta integración surge el concepto de desarrollo sostenible (Heinberg, 1992)<sup>6</sup>.

En los inicios del siglo XXI, se establece una alianza mundial en favor del desarrollo y el medio ambiente a nivel mundial, incluyendo nuevos acuerdos internacionales que buscan la ejecución de compromisos, orientaciones y planes de acción para la «governabilidad planetaria». Ante esto, el concepto de desarrollo sostenible se consolida y se abandona la identificación del crecimiento con el desarrollo o el bienestar, a la vez que se amplían y refuerza con esquemas operativos en base a una Economía Ecológica que busca la plena integración de los procesos económicos y ecológicos con criterios de eficiencia y equidad (Meadows *et al.*, 2006)<sup>7</sup>.

Es necesario, por consiguiente, adoptar un enfoque integral del desarrollo. El cual, surge de una visión global del problema, pero que debe registrar las diferencias y particularidades de cada región, población o entorno ecológico. Con ello, se vislumbra la necesidad de un cambio paradigmático de los enfoques económicos y teorías del desarrollo más escrupulosos, en la medida que afloran nuevos problemas a los que los viejos paradigmas no pueden dar respuesta. Por lo tanto, las cuestiones

---

<sup>6</sup> 20 años después de la publicación original, se actualizó y publicó una nueva versión del informe titulado Más allá de los límites del crecimiento, en la cual, con base en los datos recolectados desde entonces, se exponía que la humanidad ya había superado la capacidad de carga del planeta para sostener su población.

<sup>7</sup> El 1 de junio de 2004 se publica la versión actualizada e integral de las dos versiones anteriores, con el título Los límites del crecimiento: 30 años después. En esta publicación se aborda la discusión sobre el imparable crecimiento de la población mundial, el aumento de la producción industrial, el agotamiento de los recursos, la contaminación y la tecnología. Entre otras cosas se señala que: «no puede haber un crecimiento poblacional, económico e industrial ilimitado en un planeta de recursos limitados». En esta versión se actualizan e integran las dos versiones precedentes.

del bienestar humano de las actuales y futuras generaciones se convierten en el nuevo eje de referencia basado en la noción de «sostenibilidad integral» del desarrollo.

La sostenibilidad, concebida de esta forma, es la premisa básica del desarrollo sostenible global, pero no lo es todo, la sostenibilidad, no puede convertirse en un fundamento absoluto, sino en un principio específico que permita conseguir una determinada opción social cuyo fin último es definir aquello que realmente se quiere hacer sostenible (Bassols-Coma, 2004). En último término, el desarrollo sostenible, más que un modelo definido o un estado ideal, se presenta como un proceso de cambio y transición hacia nuevas formas de producir, consumir y distribuir. Un proceso dinámico abierto a las innovaciones, adaptativo a las transformaciones estructurales, potenciador del ingenio humano y comprometido con la evolución de la vida. Así se llega paulatinamente a concebir el concepto del Desarrollo sostenible como una nueva forma de desarrollo para enfrentar el futuro de las ciudades.

*“Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades.”*

### **3.4.2. La ciudad inteligente**

Para muchos, las “ciudades inteligentes” serían las mejores preparadas para afrontar el futuro. Las ciudades inteligentes no ofrecen los espacios intersticiales fruto de la compensación urbanística para cumplir los estándares básicos en el reparto de dotaciones, sino que pone a disposición de los ciudadanos todo el potencial natural para ser más

eficientes y competitivas. Las ciudades inteligentes no ofrecen los espacios intersticiales fruto de la compensación urbanística para cumplir los estándares básicos en el reparto de dotaciones, sino que pone a disposición de los ciudadanos todo el potencial natural para ser más eficientes y competitivas. Así, el movimiento *Smart City* (RECI, 2021) aglutina hoy a gestores urbanos y a empresas en la propuesta de un marco de innovación para las ciudades, asumiendo el discurso oficial de defensa de un modelo urbano sostenible, de mayor cohesión social. Sin embargo, son las grandes empresas tecnológicas y de servicios quienes lideran este “movimiento”. Apoyadas en las TIC (tecnologías de la información y la comunicación), ofreciendo una gestión más eficiente de ámbitos urbanos tan diversos como el transporte y la energía, el ciclo del agua, los residuos, las telecomunicaciones, incluso la gestión administrativa. Al hablar de Territorios inteligentes, no solo se refiere al urbanismo contemporáneo, sino también son las ideas las que han permitido la mejora de nuestras ciudades. Una de las clasificaciones más extendidas de estas Ciudades Inteligentes se basa en seis puntos: una economía inteligente, una movilidad inteligente, un medioambiente inteligente, una sociedad comprometida y participativa, una constante mejora de la calidad de vida, una gestión de los servicios inteligente. El motivo del cambio está en comprender que el capital humano es el principal recurso de un territorio, un recurso creativo inseparable de su capacidad para cooperar en proyectos de futuro.

Existe una íntima simbiosis entre Ordenación del Territorio y Urbanismo con la Economía, la Sociedad y el Medio Ambiente. Unas interrelaciones poco valoradas, quizás por el propio desconocimiento que

se tiene de las buenas prácticas en ordenación y urbanismo y de sus positivas consecuencias socioeconómicas frente a las malas prácticas, más llamativas ante la opinión pública. La actual crisis que vive España, y especialmente de su sector de la construcción, puede servir también para nuevas reflexiones sobre sus planeamientos territoriales y urbanísticos. La Ley 1/1994, de 11 de enero, de ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece el marco regional de la planificación territorial, atribuyéndole a la ordenación del territorio el objeto general de contribuir a la cohesión, integración y desarrollo equilibrado de la Comunidad Autónoma, estableciendo como objetivos específicos, la articulación territorial interna y externa de la región y la distribución equilibrada de usos en el territorio, armonizada con el desarrollo socioeconómico, las potencialidades existentes y la protección de la naturaleza y el patrimonio histórico y cultural.

En gran parte del pasado siglo y en lo que va de éste, las políticas urbanísticas en la ciudad se instrumentan, básicamente, a través de Planes Urbanísticos Municipales, llamados PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) (Zamorano-Wisnes, 2011: 258-261). Muchos de los criterios de planeamiento empleados ya se encuentran obsoletos para responder a las cuestiones que perfilan una nueva organización en nuestros territorios y ciudades, a la vez que se constata la importante aportación que la Ciudad puede significar para contribuir a la sostenibilidad del planeta. En la actualidad se plantean nuevas estrategias de desarrollo sostenible, que toman formas para el nuevo modelo de desarrollo en la Ciudad y en el uso del Territorio (Pascual-i-Esteve, 1999). Donde la estrategia se alimenta de otros instrumentos de gestión de calidad de los servicios colectivos, de la

gestión pública y urbanística, de las políticas de I+D, de los planes sectoriales, etc. Estableciendo como principal instrumento el plan estratégico. En la nueva organización que se perfila en nuestros territorios y ciudades se observa una exigencia creciente en cuestiones relacionadas con la sostenibilidad, el medio ambiente y el medio natural que, en general, sobrepasan el ámbito municipal.

Los límites administrativos no suelen coincidir con muchas unidades naturales detectadas, ni tampoco con otras más funcionales, lo que permite dar trámite administrativo a situaciones muchas veces aberrantes desde la óptica de la Ordenación territorial, y desde la de los desarrollos locales y regionales. La concepción del planeamiento urbanístico municipal, exige revisiones profundas para dar respuesta a nuevas demandas y a una más eficaz administración en beneficio de los ciudadanos, de la ciudad y del propio territorio; y todo ello englobado en las estrategias de “cambio global”. La planificación urbana, tradicionalmente municipal, precisa de una mayor interrelación con la territorial de mayores ámbitos, sean éstos supramunicipales, regionales, o nacionales. Para los objetivos prioritarios de los nuevos planeamientos urbanísticos debiéramos servirnos de planes de distinta índole según las necesidades reales, desde ámbitos reducidos y de pequeña escala de la ciudad hasta otros de mayor entidad, estén o no en el ámbito estrictamente municipal.

Los objetivos tácticos y estratégicos, asumidos por la ciudadanía, debieran convivir en el mismo Plan, siempre que en éste se diferencie el “largo plazo”, elaborado mediante el plan estratégico, que marque las líneas generales para el desarrollo de la ciudad, a través de los

intercambios de flujos entre ciudades contribuyendo al sistema mundial de ciudades, estableciendo relaciones de competencia para atraer y generar nuevos flujos. Un Plan Ciudad por ejemplo, de los objetivos a “corto plazo”, mucho más fáciles de reajustar y modificar en los casos que fueren precisos. Los objetivos tácticos permitirían una revisión sencilla sin que ésta afectara a los estratégicos. Elaborado mediante un Master Plan, mediante un acercamiento al modelo europeo, equivalentes a los actuales planes generales, desarrollados mediante “action plan” o planes operativos, equivalentes a los planes parciales. Mucho más flexibles y operativos para el desarrollo urbanístico, con el fin de llevar a cabo la estrategia definida para el desarrollo de la ciudad mediante los criterios de sostenibilidad, la educación y la cultura, en definitiva para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que la habitan.

Los planes de Ciudad habrán de contemplar límites, recursos y objetivos de crecimiento que garanticen la sostenibilidad de la misma. La metodología del planeamiento científico de los años sesenta, irá siempre asociada con las desmesuradas previsiones superficiales de los planes del momento, generosamente dotados de amplias reservas para el crecimiento para atender a la creciente llegada de la sociedad de la abundancia (De Terán-Troyano, 1996). Se precisan instrumentos técnicos y jurídicos más ágiles, abiertos y flexibles, capaces de afrontar las situaciones cambiantes, sin recurrir a permanentes modificaciones o recalificaciones “puntuales” que terminan por desvirtuar los objetivos del propio Plan. Un Plan debiera admitir gestiones distintas a distintos ritmos, de tal modo que, por ejemplo, pudiesen desarrollarse programas de viviendas de protección oficial, o para alquiler, en los tiempos “reales” que se precisen.

Y ese mismo planteamiento sería aplicable a otros programas de interés general.

La disciplina del urbanismo convencional se muestra obsoleta para generar modelos versátiles y evocadores de proyectos colectivos, en los que el valor de uso debe ser prioritario sobre el valor de cambio y en los que la participación ciudadana se considera esencial. El planeamiento debiera evolucionar considerando otros parámetros que tuvieran en cuenta otras fuentes como los requerimientos sostenibles o las ciencias humanas y sociales. La compacidad y la complejidad de las ciudades siempre adaptadas a su marco geográfico son un parámetro esencial para un mejor aprovechamiento de todos los recursos naturales, garantía de menos desplazamientos obligados y favorecedora de los intercambios sociales y culturales. La Ciudad es una gran consumidora de recursos naturales y de energía, a la vez gran generadora de residuos sólidos, líquidos y gaseosos contaminantes, mientras tanto se constata que el actual consumo sobrepasa las posibilidades del planeta. La ciudad insostenible es aquella cuya viabilidad está entre dicho, la ciudad que no es autosuficiente en recursos: alimenticios, hídricos, energéticos, ambientales, económicos y sociales.

Resulta imprescindible introducir con vigor el concepto de “eficiencia” en nuestras ciudades y territorios al objeto de compatibilizar el nivel de vida digno que cualquiera legítimamente pretende conseguir, con el mantenimiento del planeta; eficiencia energética pero también eficiencia funcional y administrativa, y eficiencia en el capital humano, en su inteligencia, imaginación y sentido de la solidaridad. La sostenibilidad económica y social, por una parte, y la sostenibilidad social y ambiental,

por otra, han resultado ser no solo compatibles, sino también en gran medida complementarias. No sucede lo mismo con la sostenibilidad económica y ambiental, ya que el crecimiento se ha producido en gran medida a expensas del medio ambiente, de ahí la línea de puntos en el gráfico, por lo que el crecimiento ecológico tiene por objeto garantizar que la sostenibilidad económica y la ambiental se compaginen.

Hoy se conoce que tanto técnicamente como económicamente es posible conseguir importantes reducciones en el consumo energético, en emisiones y en residuos, siendo preciso un compromiso social, económico y político. Los datos para el cambio tendremos que seguir produciéndolos, inventándolos, pero lo cierto es que podemos contribuir muy eficazmente a alcanzar los equilibrios. La disciplina urbanística habrá de saber combinar los aspectos más técnicos y artísticos entre la realidad social preexistente y hacia la que se aspira, contribuyendo con sus aportaciones al reconocimiento de la pluralidad, la diversidad, al desarrollo de la economía local, y a la mejora de las relaciones humanas. Ciudad del norte de Dinamarca con unos 20.000 habitantes, desde los años 60 se convirtió en un centro industrial de gran importancia para el país gracias a la configuración de un parque ecoindustrial a gran escala en su región; este hecho le ha merecido un reconocimiento como paradigma urbano de productividad. El principio de la innovación ecológica en Kalundborg es sencillo: consiste en controlar la complejidad de las actividades industriales de la región ordenando las empresas en una estructura similar a la de una cadena alimenticia. Y de este modo, la ciudad se concibe como una unidad compuesta por relaciones orgánicas, estas abarcan una gran variedad de especies que interactúan con los recursos materiales disponibles.

Todos los cambios que se someten a reflexión, sólo tendrían sentido con el convencimiento y complicidad de los Ayuntamientos. Se hace imprescindible que la política municipal esté totalmente comprometida con estos objetivos para que los ciudadanos podamos penetrar en las entrañas de la necesidad del cambio y en consecuencia, nos podamos sentir más estimulados a comprender y a colaborar con iniciativas en la misma dirección. Hacia la ciudad polinuclear para contribuir al mantenimiento de la biodiversidad, intercalando espacios de recreo, paisaje y otros, lo que renovaría la relación espacio público-ciudad y potenciaría la convivencia entre los ciudadanos.

La nueva concepción de la Ciudad habrá de contemplar la aproximación hacia los parámetros del tamaño máximo y mínimo, al objeto de afrontar las exigencias que de ello se derivan. Si la Ciudad absorbe población, se propone que éstos se generen a través de la presencia de varios núcleos delimitados y urbanizados, adecuadamente comunicados; de tal modo que dé lugar a la ciudad polinuclear o poli céntrica, intercalando espacios públicos para el recreo, para el mantenimiento de ecosistemas o para la simple producción de paisaje forestal capaz de contribuir a la disminución de la contaminación y producir oxígeno y mejorar la biodiversidad. Ciudades de todo el mundo están utilizando cada vez más un conjunto creciente de indicadores y marcos de ecociudad como instrumento clave para el desarrollo sostenible. También hay una tendencia creciente de cooperación entre países y ciudades para aplicar los indicadores de ecociudad de forma flexible en diferentes contextos.

La movilidad dentro de la ciudad y entre diferentes ciudades que formen parte de un complejo metropolitano configurado por varios núcleos urbanos, autónomos e interdependientes, implicaría una reducción eficaz de las emisiones contaminantes y del consumo de energía bajo el aumento del uso ciclista, peatonal u otros alternativos, y el predominio del transporte colectivo accesible y asequible. Hacia la ciudad polinuclear y el espíritu “agropolitano” para contribuir al mantenimiento de la biodiversidad, intercalando espacios para la producción agropecuaria, alimentos, recreo, paisaje y otros, lo que renovaría la relación campo-ciudad y potenciaría la convivencia entre los ciudadanos. El transporte urbano basado en el uso del vehículo privado es insostenible porque genera importantes emisiones contaminantes, consume salud y consume mucho espacio, y si se pretendiera solucionarlo creándolo, aumentándolo, alcanzaríamos ciudades enormemente caras, incómodas, insolidarias e inaccesibles; además de ser injustas, altamente contaminantes y derrochadoras de energía. La ciudad difusa provoca: aumento de emisiones de gases a la atmósfera, aumento de superficie expuesta a niveles de ruido inadmisibles, de accidentes y de horas laborales perdidas en desplazamientos, disfunciones en términos de complejidad, genera espacios mono funcionales, disminución de eficiencia, aumentando el consumo de recursos, problemas de cohesión social, segrega a la población según sus rentas...

Siendo conocedores de que existe acuerdo con la generación de políticas orientadas hacia el transporte público, observamos que, en paralelo al aumento de estos servicios, se siguen construyendo con amplitud autovías y espacios para el automóvil, sin que se observen

políticas decididamente orientadas hacia un uso real del transporte público dominado por las tramas ferroviarias u otros medios de emisión cero, seguidas o apoyadas de políticas más agresivas frente al uso individual del coche.

Mientras se desarrollan inversiones en redes de transporte público que se demuestren eficaces, debieran aparecer otras iniciativas de carácter más vigoroso orientadas a incentivar el uso de vehículos alternativos (bicicletas, mini vehículos eléctricos o similares) o desplazamientos peatonales acompañadas de otras orientadas a la formación e información de los ciudadanos para el uso responsable e inteligente del coche, bajo el supuesto que existan otras alternativas eficaces, accesibles y asequibles.

No se trata de inhabilitar al vehículo privado como medio de transporte capaz de convivir con las bicicletas, los peatones y el transporte público, sino que se trataría de explicar la gravedad de su uso indiscriminado e individual mientras se logre que las alternativas sean símbolo de progreso. El éxito estaría en incentivar, explicar y ofrecer mediante la diversidad en el transporte, la reducción eficaz de las emisiones contaminantes y del consumo de energía, el aumento del uso ciclista y peatonal, y el predominio del transporte colectivo accesible y asequible, cada vez más enfocado hacia el tren, el tranvía o el tren-tran.

En ese proceso, aparte de proyectar futuros y eventuales crecimientos, es imprescindible la modernización de las redes de transporte preexistentes o incluso su revisión y sustitución en algunos casos. Todo ello acompañado por una planificación que se decida por la mezcla de usos y, en consecuencia, logre disminuir los desplazamientos

obligados. El transporte habrá de ser parte esencial de la construcción y reconstrucción de la Ciudad, resultando inconcebible e insostenible la concesión de licencias municipales para la edificación de viviendas en barrios sin que a la vez, se asegure el transporte público urbano y demás servicios y equipamientos que demanda el parámetro patrón que es la Vivienda.

Como instrumentos para las economías urbanas y el desarrollo regional, debieran exigir “límites” en los crecimientos urbanos para mejorar la eficiencia energética, disminuir las emisiones y evitar los despilfarros, bajo principios de igualdad de derechos y oportunidades de usos. Muchos desarrollos urbanísticos de los últimos decenios han superado los “límites” de lo que debiera ser, alcanzando elevadas cotas de ineficiencia energética y de despilfarro económico. Ahora, debiéramos adentrarnos en un proceso de refundación y de profunda revisión de esta disciplina. La Economía y el Desarrollo regional son principios básicos reconocidos como de interés general y en consecuencia, debieran estar en permanente diálogo con las razones que presiden la Ordenación del Territorio o el crecimiento de la Ciudad a través de la planificación de los usos del suelo. En el artículo 45 del Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA) y en el decreto del 22 de enero de 2008, se modulan los crecimientos en relación a los tamaños de los Municipios: mediante un crecimiento máximo del 30% de la población censada y el 40% de incremento de suelo urbanizable respecto al suelo urbano, fomentando la compacidad urbana (densidad, edificabilidad, etc.) tendiendo al diseño de ciudad mediterránea frente a la ciudad dispersa y fomentando el

policentrismo de forma que los servicios se repartan de una forma más solidaria y sostenible.

Desde esta perspectiva, las leyes que rigen los usos del Territorio tienen como objetivo principal su ordenación, dentro de un proceso equilibrado entre el crecimiento y desarrollo y el respeto al medio ambiente, priorizando cualquiera de estos conceptos según las diversas circunstancias; y en consecuencia, deben generar instrumentos adecuados al servicio de la población y de su desarrollo cultural, social y económico, capaces de establecer necesarios principios de equilibrio y reequilibrio entre los distintos usos del suelo, bien sean para los crecimientos urbanos, bien para reestructurar y revitalizar lo existente, bien para los agropecuarios o bien para conservar paisajes de interés; de tal modo que los ciudadanos podamos disfrutar de las ventajas de todos los usos capaces de soportar de modo equilibrado un Territorio bajo principios de igualdad de derechos y oportunidades de uso. Naturalmente, todo ello concebido bajo el principio del establecimiento de “límites” que, verdaderamente, impidan el desequilibrio y el despilfarro para aproximarnos hacia la mejor convivencia, habitabilidad, justicia y mantenimiento de la biodiversidad en el Planeta.

Habrán de ser orientadores de las políticas de suelo municipal definiendo y justificando el modelo territorial hacia un futuro alcanzable. La normativa de detalle sólo deberá reservarse para el proyecto arquitectónico como parte consustancial del mismo, o para las partes del territorio con información urbanística cierta e incuestionable que permita conocer los parámetros urbanísticos invariantes o constantes de los variables. La ordenación urbanística y espacial no puede seguir

definiéndose con carácter pormenorizado y con previsión de toda casuística; pues la gestión de la planificación puede terminar en la ineficacia o en el desmán de la burocracia, y demasiadas veces llegan tarde a los cambios tan rápidos de orden científico, tecnológico y económico de la Nueva Era; todo lo cual incidiría muy negativamente en los desarrollos locales equilibrados.

La normativa de detalle, concebida preventivamente con carácter general para todo el territorio de la ciudad o del municipio, sólo debe abordarse en casos muy justificados, con información urbanística cierta e incuestionable, y evaluando las consecuencias que de ello se derivan, sean éstas sociales, económicas, arquitectónicas, funcionales, medioambientales y territoriales. El planeamiento urbanístico debería de considerar con interés creciente una normativa más abierta a futuras ideas del Proyecto arquitectónico, y siempre dentro de unos límites que requiera el lugar, acotados por parámetros urbanísticos capaces de definir unas reglas del juego claras, bajo principios de equidad y priorizando el interés general y las exigencias de sostenibilidad.

Es necesario esforzarse en encontrar cuáles deben ser los conceptos esenciales que deban permanecer como constantes y cuáles pudieran ser variables para dar entrada a la diversidad y estimular la creatividad, siempre en la dirección de mejorar la habitabilidad y la calidad de vida ambiental en todo o parte de la Ciudad. Considerando como parámetros esenciales en el Urbanismo los siguientes: sostenibilidad, diversidad de usos, densidad, calidad arquitectónica, morfología, movilidad por medios públicos y privados, proporción entre equipamientos y servicios de barrio,

de ciudad, de territorio, relación espacios libres y construidos, interrelación campo y ciudad, relación con otros territorios.



## CAPÍTULO 4.

# El urbanismo del siglo xx. De la Improvisación a la Ordenación Urbanística



*“Huelva, extraña realidad urbanística y social, tiene una historia, un proceso en el transcurrir en el tiempo hasta llegar a nuestros días en los que se nos presenta como algo complejo e incierto, pero, a la vez entrañable” (Martínez-Chacón, 1992: 305).*

El presente capítulo es un recorrido por la evolución de la ciudad de Huelva y de su urbanismo a lo largo del siglo XX, abordando los factores que los condicionan en cada período, y las respuestas que se dan a los diferentes problemas planteados, pasando de la improvisación a la ordenación urbanística.

Hasta la aparición de un nuevo plan general de ordenación urbana en 1964, la actividad urbanística que se desarrolla en Huelva sigue sin un planteamiento general que sienta las bases de un crecimiento con directrices específicas para su ordenación como ciudad. Se aprueban dos planes, en 1950 y 1955, que además de seguir las líneas del precedente, dan cobertura a las numerosas operaciones de promoción pública de la época, con la integración de los núcleos dispersos existentes en la ciudad, estableciendo una retícula de viales y comunicaciones estructurados por el eje principal que comunicaría el centro de la ciudad con la carretera de Sevilla, la previsión de crecimiento en diferentes zonas de extensión para una ciudad de 250.000 habitantes y la delimitación de una zona industrial que englobaría a la ciudad reconociéndose el asentamiento de las industrias establecidas en Francisco Montenegro.

Posteriormente aparece el Plan General de Ordenación Urbana de 1980 con la aparición de un nuevo marco legal urbanístico (Ley del Suelo de 1975) y el mantenimiento y agravamiento de los problemas de la ciudad

por un permanente incumplimiento de los instrumentos de ordenación urbana, destinado a corregir los desaciertos del ordenamiento anterior y más en consonancia con la problemática real de la ciudad.

Siendo el último documento de Planeamiento General de Ordenación Urbana su revisión en 1999, intentando solucionar los sucesivos planes urbanísticos que no se habían podido desarrollar, estableciendo los límites reales del crecimiento de la ciudad y proporcionando un marco claro para la actuación inmobiliaria.

#### 4.1. LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX. LA CIUDAD DISPERSA

##### 4.1.1. Factores determinantes

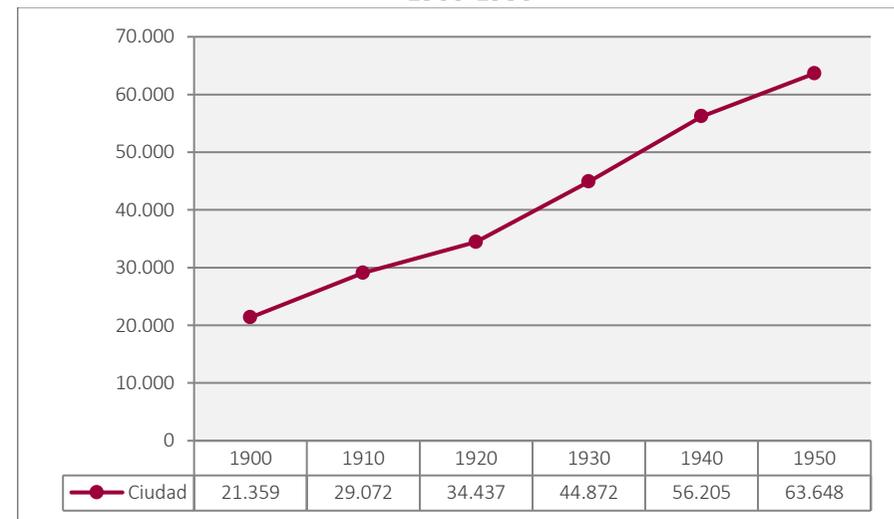
Desde el punto de vista histórico, el primer tercio del siglo XX es de continuismo, con la restauración borbónica y la dictadura de Primo de Rivera, la ciudad de Huelva no va a cambiar sustancialmente. El desarrollo del Puerto y la actividad de los británicos son los que van a determinar a esta ciudad de provincias, en la que sí existe una importante actividad económica (comercial, naviera, financiera) que motivó el asentamiento de una clase burguesa adinerada.

Es a partir de la Guerra Civil y la el franquismo cuando la ciudad comienza a cambiar sustancialmente en su fisonomía: arquitectura pública y comienzo de la construcción de las nuevas barriadas (Ministerio de la Vivienda), dando respuesta la promoción pública a la incapacidad de la

promoción privada, pues la “barrera económica” hace que Huelva sea una ciudad de promoción pública (Martínez-Chacón, 1992: 311).

Desde el punto de vista demográfico, la ciudad conoce un importante incremento, motivado por la inmigración procedente del espacio rural y las minas (primero de trabajadores) provinciales, pero también de otros puntos de la península, por la atracción de la actividad pesquera, comercial y portuaria.

Gráfico 4.1. Evolución de la población de hecho en el municipio de Huelva 1900-1950



Fuente: INE, 1900-1950.

Entre 1900 y 1950 la población de la ciudad de Huelva se triplicó, pasando de 21.359 habitantes a 63.648 (33,56% de incremento) (Gráfico

4.1), pasando del 8,19% al 17,22% del total provincial. El crecimiento demográfico de la capital va a ser superior al provincial en todas las décadas, incluso cuando, entre 1940 y 1950 la provincia pierde población (-0,94%) por el éxodo rural y la dinámica natural (consecuencia de la Guerra Civil), la capital registra un incremento (11,69%) similar a las décadas anteriores.

Como consecuencia de ello, la demanda de vivienda urbana va a ser uno de los principales problemas suscitados, que da paso a un importante crecimiento de la ciudad. ¿Cómo se abordan los problemas?

#### 4.1.2. La ciudad dispersa y las soluciones a los problemas urbanos

Para resolver los problemas originados con la expansión demográfica y la demanda de alojamiento para la población, desde finales del XIX se inicia la planificación urbanística. Sin embargo, hay que destacar que se trató de iniciativas puntuales (aisladas) en un contexto de improvisación (falta de un marco reglamentario).

La conformación urbana (Plano 4.1), como se vio, estará condicionada por:

- la vía férrea (al sur), que separa la ciudad de los terrenos de la RTC;
- el puerto y el muelle de Levante, iniciado en 1914 (al oeste), que separa a la ciudad del Odiel;
- las marismas del Odiel (al noroeste) al otro lado del Paseo de la Independencia (límite urbano);

- los cabezos (al noreste y este) por donde se abre la calle San Sebastián hacia el cementerio.

De esta forma, el crecimiento urbano se va a dar hacia el norte (siguiendo el camino de Gibraleón, por el citado Paseo de la Independencia), calle San Sebastián y en paralelo a la vía del tren, desde la Alameda Sundheim (existente a finales de siglo) hacia el Barrio Reina Victoria (Barrio Obrero) desde 1919 (Monteagudo López-Menchero, 1999: 233).

Se ha conformado una ciudad portuaria e industrial (vinculada a la minería), como se aprecia en el plano de Albelda y Soler (Junta de Obras del Puerto) (Plano 4.1) de la segunda década del siglo XX.

Su morfología sería de ángulo recto con el vértice en el Muelle de Levante, desde donde hacia el norte y este se abren ejes de crecimiento urbano y un eje central (bisectriz) como zona de expansión entre los cabezos del norte y del sur de la ciudad. Se trata de una “ciudad dispersa”, como fruto de la improvisación ante la demanda de vivienda y los problemas de infraestructuras, dotaciones y servicios, que dan como resultado (Martínez-Chacón, 1992; Díaz-Zamorano, 1999; Monteagudo López-Menchero, 1999):

- La intensa ocupación del casco urbano (congestión) y de los ejes de expansión.
- La ocupación de los espacios agrícolas periurbanos (“huertos”).
- La pérdida de cohesión social provocada por la urbanización en islas (desconectadas entre sí y del casco histórico).

- Las dificultades para el desarrollo de servicios.

Plano 4.1. Plano de Huelva hacia 1915-1920



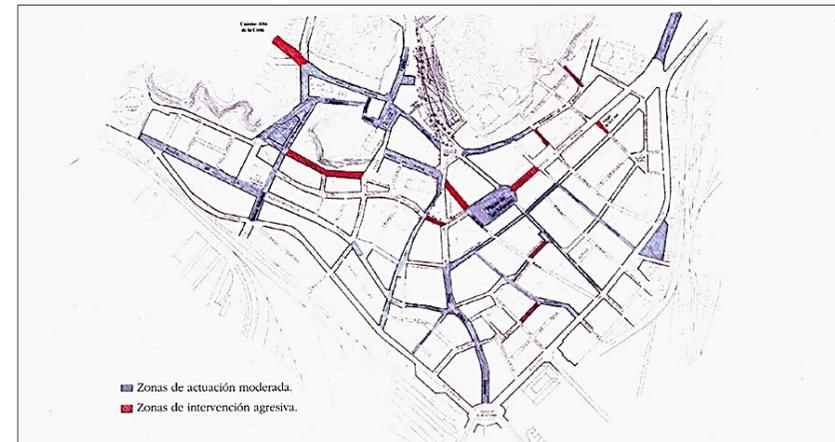
Autores J. Albelda y J. Soler. Tomado Monteagudo, 1999: 233.

Va a surgir la necesidad de dar respuesta a todas estas demandas y problemas generados por el crecimiento urbanístico espontáneo y de plantear soluciones urbanísticas, como la reforma interior del casco antiguo, el ordenamiento de su extrarradio y la dotación de una infraestructura urbana adecuada. De este período destacan la reforma del casco antiguo y el Plan del Ensanche de 1926.

#### 4.1.3. La reforma del casco antiguo

La reforma del casco antiguo es la respuesta a un diseño urbano anticuado, basada principalmente en dar soluciones puntuales a problemas individuales como los desmontes de cabezos o aperturas, alineaciones, ensanches y rasantes de calles, sin un planteamiento general de integración, perspectiva de conjunto ni idea de futuro de ciudad, para el desarrollo de una ciudad coherente y compacta en su desarrollo.

Plano 4.2. Zonas de actuación en el casco antiguo de Huelva (1875-1923)



Fuente: Díaz-Zamorano, 1999: 161.

Varias de actuaciones se pueden apreciar en el plano elaborado sobre un original del casco antiguo, perteneciente al PGOU de Alejandro Herrero (AH, 1964). Se identifican algunas de las actuaciones proyectadas, como el desmonte de los cabezos de San Pedro y Cementerio Viejo y remodelación de los alrededores (Plano 4.2), con actuaciones agresivas en las laderas de los cabezos (Paseo de Buenos Aires, Calle Ginés Martín, Avenida Manuel Siurot...), mientras las actuaciones moderadas se localizan en la ciudad baja (Plazas de las Monjas y La Merced...).

#### 4.1.4. El Ensanche de 1926

El Ensanche es la respuesta al crecimiento urbano en la periferia y a los problemas de congestión del casco histórico, pero también un primer planteamiento urbanístico, para responder desde el urbanismo a los problemas urbanos, generando un modelo de ciudad. Así, siguiendo los modelos preestablecidos (como el Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá), el arquitecto José María Pérez Carasa (responsable junto a Gonzalo Aguado del Barrio Reina Victoria) realiza el diseño del Ensanche en 1926 (Díaz-Zamorano, 1999: 175) (Plano 4.3).

Se trata de un modelo de ciudad, que proyecta un Ensanche hacia el sur, paralelo al río Odiel, hacia la Punta de El Sebo, que preveía una población en 1975 de 100.000 habitantes.

El programa de actuación se centraba en una nueva ordenación y agrupación del perímetro de la ciudad, planteando la ocupación de los apéndices laterales del casco antiguo, así como los terrenos agrícolas que descienden desde los cabezos (Conquero, San Sebastián, Esperanza...)

hacia las marismas. En su propuesta para la ordenación del sector del ensanche, Pérez Carasa recurre al concepto de la zonificación funcional (ocho polígonos irregulares con entramado interior regular), un sistema radial de vías adaptadas al terreno, y una adecuada urbanización y plan de saneamiento (Díaz-Zamorano, 1999).

Plano 4.3. Plan de ensanche de Huelva de José María Pérez Carasa (1926)



Fuente: Díaz-Zamorano, 1999.

La mayor parte del proyecto (el sector de ensanche de la Punta del Sebo) fue descartado por dos razones objetivas: los problemas de salubridad y de consolidación de las marismas (especialmente las del Tinto hacia el sur). Pero también debió estar presente otra razón: gran parte de los terrenos pertenecían a la RTC y el Puerto de Huelva, por lo que la expansión urbana también supondría cercenar el crecimiento portuario. Se consolida así el límite sur del casco urbano, que crecerá a partir de ese momento en dirección norte y este.

Así, el mayor interés de este proyecto residía en su planteamiento teórico y en que enfrenta los problemas urbanos de manera integral y, aunque nunca se aplicó en su mayor parte, sentó las bases de lo que después sería el planeamiento urbanístico de Huelva.

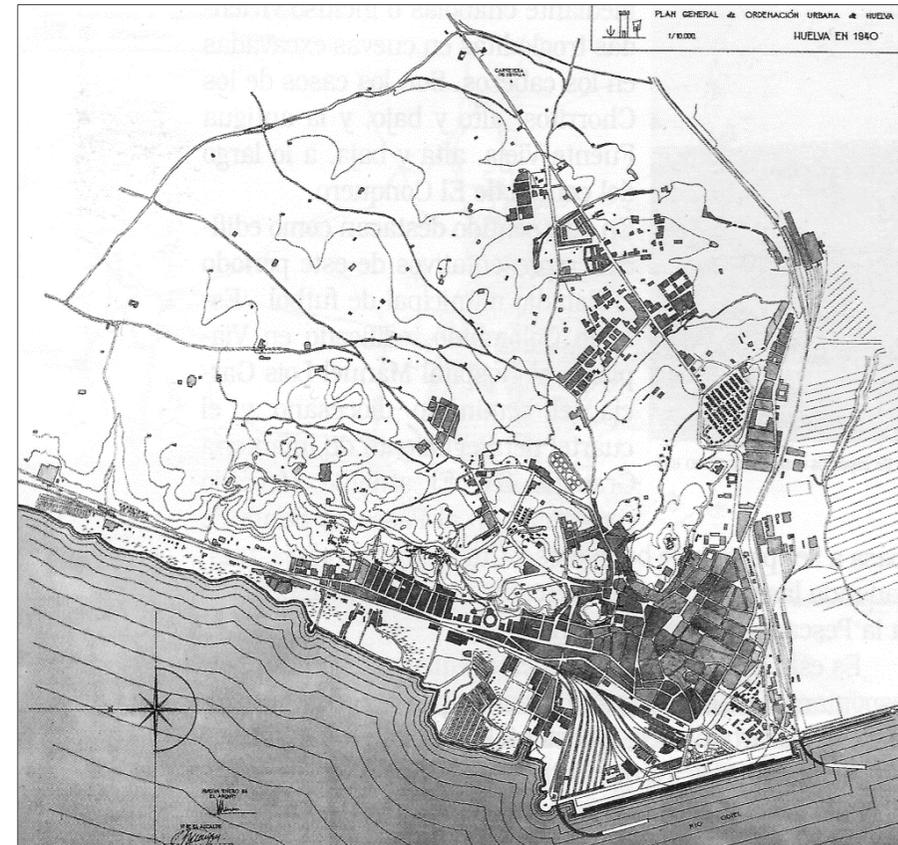
#### 4.1.5. La expansión urbana de los primeros años de la dictadura

Los años treinta y cuarenta del siglo XX van a estar marcados por la vuelta a la improvisación en la planificación previa al malogrado Ensanche de Pérez Carasa (Plano 4.4).

Después de la Guerra Civil se conecta el casco antiguo (Plaza de las Monjas) con la Alameda Sundheim mediante la Gran Vía (Av. Martín Alonso Pinzón), una avenida de 14 metros de ancho con soportales, donde se construye el Ayuntamiento (1944-1949) (Mosquera-Adell y Pérez-Cano, 1999).

La dispersión del crecimiento urbano continúa con promoción pública de nuevas islas (barriadas): José Antonio, La Navidad, Tartessos, Huerta Mena (grupos Caudillo y Obispo), La Esperanza; pero se tratará de actuaciones aisladas y coyunturales, alejada de una planificación urbana de conjunto (Martínez-Chacón, 1992), a las que se unen otras barriadas de promoción privada: Viaplana, barriada de Jesús (junto al Barrio Obrero), Matadero, Las Colonias, Tres Ventanas y Molino de la Vega (Monteagudo López-Menchero, 1999: 234). Este crecimiento alejado del casco histórico, lleva a la creación por el consistorio de la Empresa de Transportes Urbanos (hoy EMTUSA) en 1953, realizando transporte de viajeros desde el 1 de febrero de 1954 (EMTUSA, 2021).

Plano 4.4. Plano de Huelva en 1940



Fuente: AH, 1964. Tomado de Monteagudo López-Menchero, 1999: 235.

En 1950 27 de septiembre y 20 de junio 1955 el Ayuntamiento de Huelva aprueba dos planes redactados por el arquitecto Alejandro Herrero. En ellos, se establecían las primeras bases y estrategias sobre la que se ha desarrollado urbanísticamente la ciudad durante las últimas décadas (AH, 1964; Herrero-Ayllón, 1972).

Además de seguir las líneas precedentes, estos planes dieron cobertura a las numerosas operaciones de promoción pública de la época. Los edificios gubernamentales de la Av. Martín Alonso Pinzón y las primeras barriadas con viviendas promovidas (Federico Mayo) datan de este momento (Mosquera-Adell y Pérez-Cano, 1999: 258).

## 4.2. EL DESARROLLISMO Y LA ORDENACIÓN URBANA. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1964

### 4.2.1. Factores determinantes

Para entender la transformación de la ciudad que se produjo con el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1964 hay que contextualizar a la ciudad de Huelva en el desarrollismo.

A partir de 1959, el régimen franquista rompe la autarquía con el Plan Nacional de Estabilización Económica, basando su modelo de desarrollo en la industrialización, que pone fin al aislamiento internacional y supone el inicio de una política neoliberal (García-Delgado y Márquez-Domínguez, 2010). Para ello, se crean los Planes de Desarrollo (1964-1967, 1968-1971, 1972-1975) y se ejecutan los Polos de Desarrollo y Polos de Promoción (siguiendo el modelo francés de Friedman y Perroux), como política de intervención industrial, más preocupada por la eficiencia económica que por la equidad (García-Delgado y Márquez-Domínguez, 2010). España, aliada de EE.UU., se convierte a partir de este momento, se convierte en un mercado atractivo, en expansión, con costes de

producción bajos e inexistencia de conflictos laborales, que no escapan a las miradas de las grandes multinacionales (García-Delgado y Márquez-Domínguez, 2010).

En el caso onubense, en el primer Plan de Desarrollo se promueven el Polo de Promoción (a partir de 1964 y hasta 1967, dentro del primer Plan Quinquenal, en el caso de Huelva Decreto 153/1964) y, después, el Polo de Desarrollo (de 1968 a 1972, dentro del segundo Plan Quinquenal) sobre la base de un Polo Químico (García-Delgado y Márquez-Domínguez, 2010). En el primer caso se circunscribe al municipio de Huelva, y en el segundo se amplía al municipio de Palos de la Frontera.

Es complejo establecer las razones por las que Huelva “recibe” dentro de la política indicativa franquista un “Polo Industrial”. A un lado los intereses políticos (de una dictadura) y económicos (más o menos claros), existen varias razones que llevaron a la instalación:

- La existencia de un Puerto, bien comunicado, con gran disponibilidad de terreno libre.
- La nacionalización de las Minas de Riotinto en 1954, en un contexto de crisis de la minería europea por la escasa competitividad (García-Delgado y Márquez-Domínguez, 2010; García-Delgado *et al.*, 2013).
- La cultura industrial, heredada de la minería.
- El desempleo creciente en las zonas mineras (por esa escasa competitividad) y el proceso de emigración (ya en 1950 la provincia de Huelva había perdido un 8,60% de la población con respecto a 1940).

- La disponibilidad de suelo público (del Puerto y las nacionalizadas de RTC...).
- La existencia de materias primas (cobre para fundición, ácido sulfúrico...).

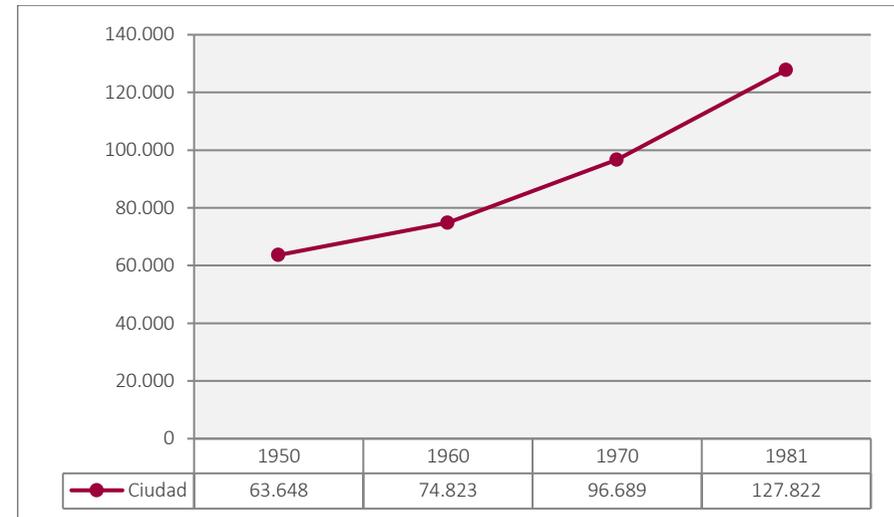
En palabras de Francis Fourneau (1980) este período (1960-1965) supuso un importante impulso económico para la ciudad de Huelva, que entra de pleno en la industrialización, que se denominó “el milagro español”. De nuevo, como señala Martínez-Chacón (1992) es un factor externo el que condiciona la evolución de la ciudad.

Sin embargo, una perspectiva de 60 años después, cuestiona parte del análisis, pues la filosofía desarrollista estuvo mal planteada, siendo incapaz de generar una industria conectada con el entorno, estando vinculada con intereses foráneos (del gobierno franquista y de las grandes empresas), y ajena a las manufacturas locales y la industria agroalimentaria (Márquez-Domínguez, 2010).

Al tiempo, la planificación franquista incorpora en su estrategia desarrollista la actividad turística para atraer divisas que permitiesen el crecimiento industrial. En 1963 se aprueba la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, que en la Costa de Huelva se materializa en el Proyecto de Ordenación, Promoción y Desarrollo Turístico de la Costa Occidental de Huelva (1965) (Fourneau, 1983; Bahamonde-Rodríguez *et al.*, 2017), aunque no se llega a los desarrollos esperados, por diferentes razones (García-Delgado y Pazos-García, 2006; Bahamonde-Rodríguez *et al.*, 2017), prevaleciendo la actividad industrial, que causa la residencialización litoral (García-Delgado y Pazos-García, 2006;

Bahamonde-Rodríguez *et al.*, 2017), y que afectará al modelo de desarrollo periurbano en las últimas décadas (Campero-Romero *et al.*, 2016).

**Gráfico 4.2. Evolución de la población de hecho en el municipio de Huelva 1950-1981**



Fuente: INE, 1950-1981.

El desarrollismo industrial va a suponer la atracción de población del interior de la provincia de Huelva, especialmente del Andévalo (cierre progresivo de las minas y recolocación de los trabajadores, crisis agraria) y de la Sierra (crisis agraria) en el contexto del éxodo rural, pero también va a ser receptora de oleadas de trabajadores industriales y marineros gallegos, vascos, asturianos... La ciudad de Huelva pasará de 74.823 habitantes en 1960 a 96.689 en 1970 (INE, 1960 y 1970) (Gráfico 4.2), lo que supone un crecimiento del 22,61% en 10 años, al tiempo que el

interior de la provincia se despuebla, perdiendo población el total provincial (-1,73%).

Así, el desarrollismo trajo una vocación industrial de la ciudad y una avalancha de población, siendo necesario hacer frente a los problemas de habitación suscitados, que no eran específicos de la ciudad de Huelva.

La Ley del Suelo de 1956 daba paso en España al desarrollo de la planificación sistematizada de las ciudades, al nivel del resto de Europa, aunque introduce figuras de gestión singulares (Bigador-Lasarte, 1996: 91), pero además se crea el Ministerio de la Vivienda (1957), con el fin de construir viviendas sociales y de dirigir el planeamiento urbanístico nacional (Bigador-Lasarte, 1996: 91). La aparición de los Planes Generales de Ordenación Urbana como instrumentos de planificación urbanística responde a una nueva visión de la ciudad en el territorio, entendida como una gran unidad estructural (territorial, económica y social). Se trata de un tratamiento globalizador en la concepción instrumental del plan urbanístico (de Terán-Troyano, 1999: 13), en el que se plantean reflexiones y propuestas sobre nuevas formas de entender la ciudad y procedimientos innovadores para actuar sobre ella; justo en un momento en el que se empiezan a generar en las ciudades “tensiones entre el centro y la periferia, entre reformas interiores y extensiones superficiales, modificándose la forma y el funcionamiento de la propia ciudad y de la vida en ella” (de Terán-Troyano, 1999: 9).

En el caso de Huelva, va a suponer el desarrollo y aprobación de su primer instrumento de ordenación urbanística integral: el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1964.

#### 4.2.2. Alejandro Herrero Ayllón y el PGOU de 1964

Alejandro Herrero Ayllón, arquitecto municipal en Huelva entre 1940 y 1972 (Herrero y Moreno, 2011), fue el encargado de la elaboración del primer Plan General de Ordenación Urbana de Huelva en 1964 (PGOU de 1964)<sup>8</sup>, aprobado por el Ministerio de la Vivienda el 24 de julio de 1964 y publicado en BOE con fecha 28 de agosto.

Como experto en urbanismo<sup>9</sup>, desde el principio concibió el PGOU de 1964 como un documento globalizador, acorde con las propuestas de la Ley del Suelo de 1956, coincidiendo con la instalación del Polo de Promoción en la Punta del Sebo, que hasta entonces fuera una playa urbana (el antiguo Balneario del Odiel y el más moderno Balneario de La Cinta).

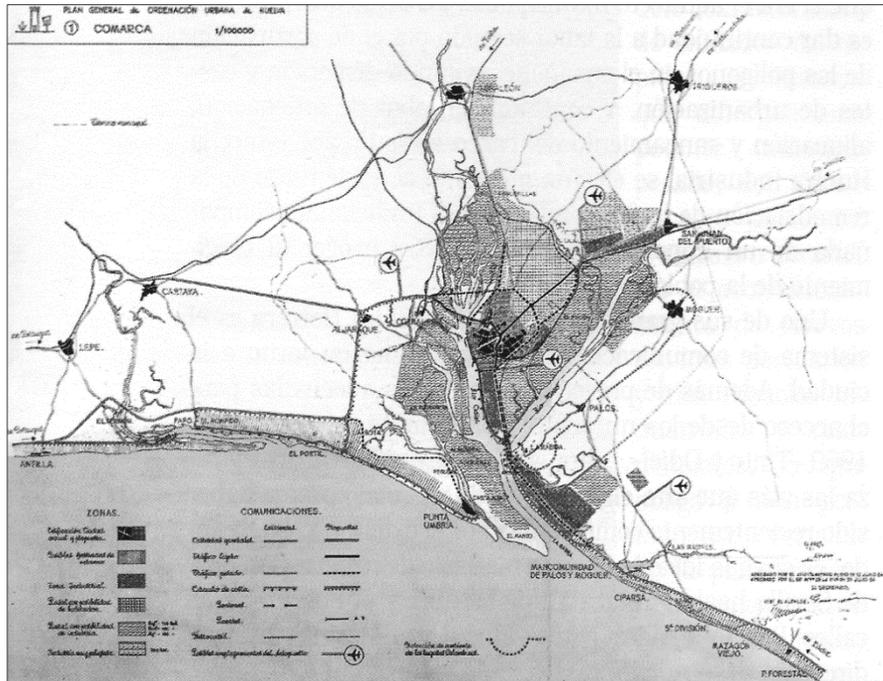
El contexto comarcal de la ciudad quedará marcado por su carácter industrial y el desarrollo turístico de la Costa Occidental, como se marca en el plano comarcal del PGOU de 1964, donde también destacan las propuestas de comunicaciones (cuatro posibles localizaciones para un aeropuerto, vía rápida con Sevilla, trazado de carreteras regionales, etc.) (Plano 4.4).

---

<sup>8</sup> En adelante se cita como Ayuntamiento de Huelva, 1964 (AH, 1964).

<sup>9</sup> Había realizado trabajos de planificación previos, aparte de los planes de 1950 y 1955, acometió junto al ingeniero industrial A. Farré el diseño del Polígono Industrial de Huelva (1961) y planes generales en la provincia en Ayamonte (1954), Valverde del Camino (1954), planeamiento inicial de Punta Umbría (1958), todos en colaboración con J. M. Morales Lupiáñez y F. García del Villar. De igual forma, con posterioridad al PGOU de 1964, en 1966, acomete el Plan Parcial de Ordenación Urbana de Torre Arenillas, Nuevo Puerto, en la margen izquierda de la ría del Tinto (Palos de la Frontera) (Mosquera-Adell y Pérez-Cano, 1999: 253).

Plano 4.4. Plano de la Comarca. PGOU 1964



Fuente: AH, 1964. Tomado de Monteagudo López-Menchero, 1999: 237.

Por encima de otras infraestructuras propuestas, será fundamental la construcción e inauguración el 19 de marzo de 1969 del Puente-Sifón (Puente de Santa Eulalia), con el fin de conectar la capital con la Costa Occidental (explicaría el desarrollo urbanístico de Punta Umbría), pero también de abastecer con agua a la población y la industria, mediante el sifón procedente del Canal del Piedras. De hecho, este era uno de los tres puentes que preveía el PGOU de 1964 (Planos 4.10 y 4.11).

Plano 4.5. Plano de Huelva en 1964. PGOU 1964



Fuente: AH, 1964. Tomado de Monteagudo López-Menchero, 1999: 237.

Como se vio (*vd.* cap. 2), la capitalidad y la llegada de los británicos a la provincia tuvieron unos efectos más limitados sobre la ciudad de Huelva de lo que generalmente se ha considerado (Martínez-Chacón, 1992). Sin embargo, el tercer elemento que se destaca, la industrialización (plano productivo), va a definir la ciudad reciente, siendo en este momento cuando se da la necesidad de ordenar la ciudad, por la demanda de

vivienda constante (plano demográfico). Así, van a ser tres las directrices generales del PGOU de 1964, contempladas en un Plan de Actuación de dos cuatrienios (AH, 1964; Martínez-Chacón, 1992: 314) (Planos 4.6 y 4.7):

- La integración y articulación de los núcleos dispersos (islas) generados en la ciudad a lo largo de un siglo (vd. Suelo Consolidado, Plano 4.7). Con este fin, se estableció una retícula de viales y comunicaciones estructurados por el Eje Principal (Plano 4.6) que se comunicaría el centro de la ciudad (Plaza 12 de Octubre).
- La previsión de crecimiento para una ciudad cuya población se proyectaba hasta 312.000 habitantes para el año 2000, dentro del plano reticular diseñado, asignando a cada barriada la población estimada (Plano 4.6). Para ello se establecían diferentes zonas de extensión al norte y este (Suelo Urbanizable, Plano 4.7).
- La delimitación de una inmensa zona industrial en el sur de la ciudad (en la que quedaba la línea férrea como límite urbano), reconociéndose el asentamiento de las industrias establecidas en la avenida Francisco Montenegro (“el Polo”), paralela a la ría del Odiel y extendida hasta la Punta del Sebo (Monumento a la Fe Descubridora). Este hecho consagraría una ciudad a espaldas de la ría, algo que venía sucediendo desde la llegada de los británicos, el tendido ferroviario y el desarrollo portuario (último cuarto del siglo XIX, *cfr.* cap. 3).

Plano 4.6. Capacidad de población por sectores del PGOU 1964

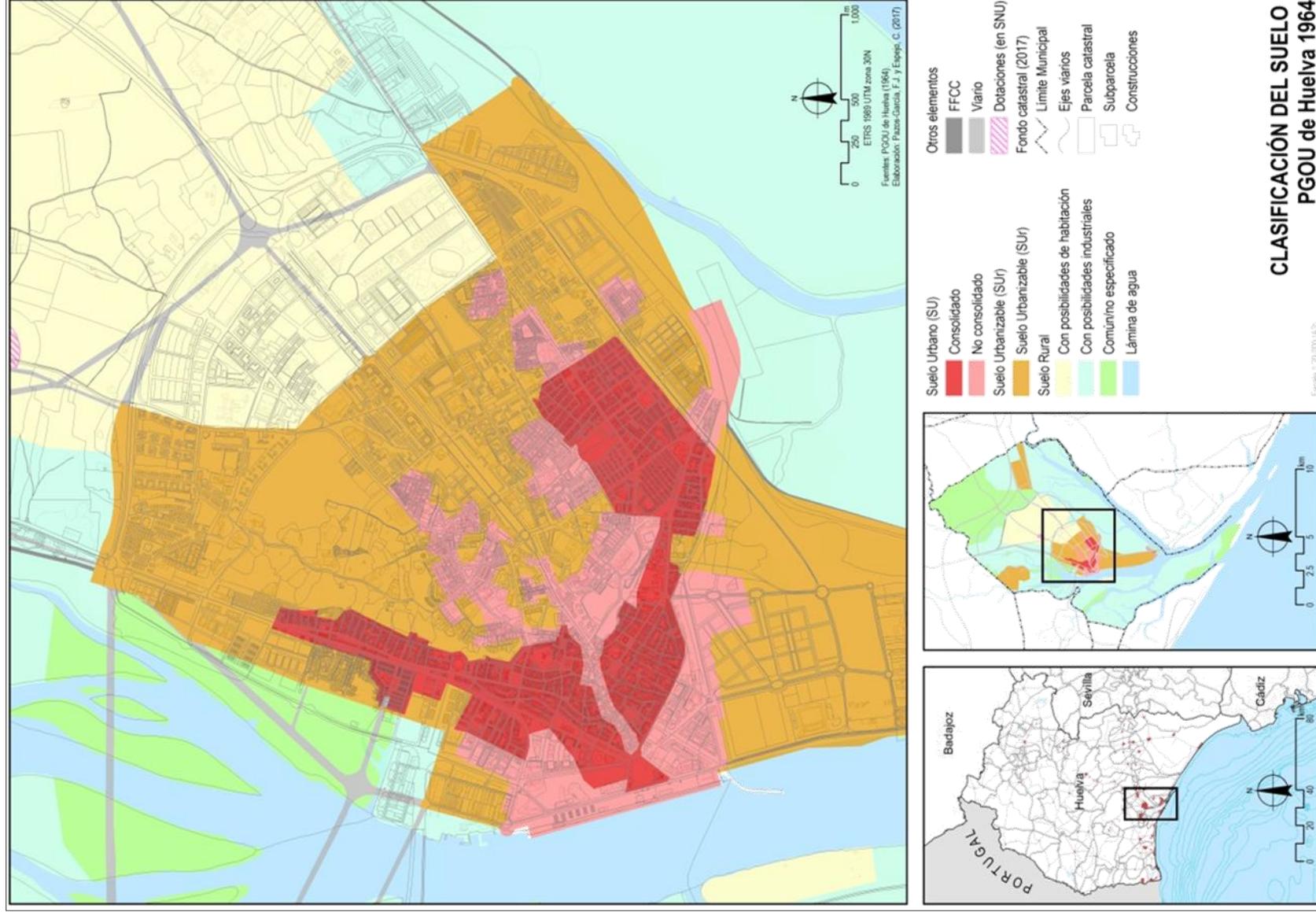


Fuente: AH, 1964.

Como urbanista, Alejandro Herrero, en la redacción del PGOU de 1964 tiene en cuenta la evolución urbana y, de hecho, ya en 1950 en una nota de prensa en el diario *Odiel* (27 de abril) escribe:

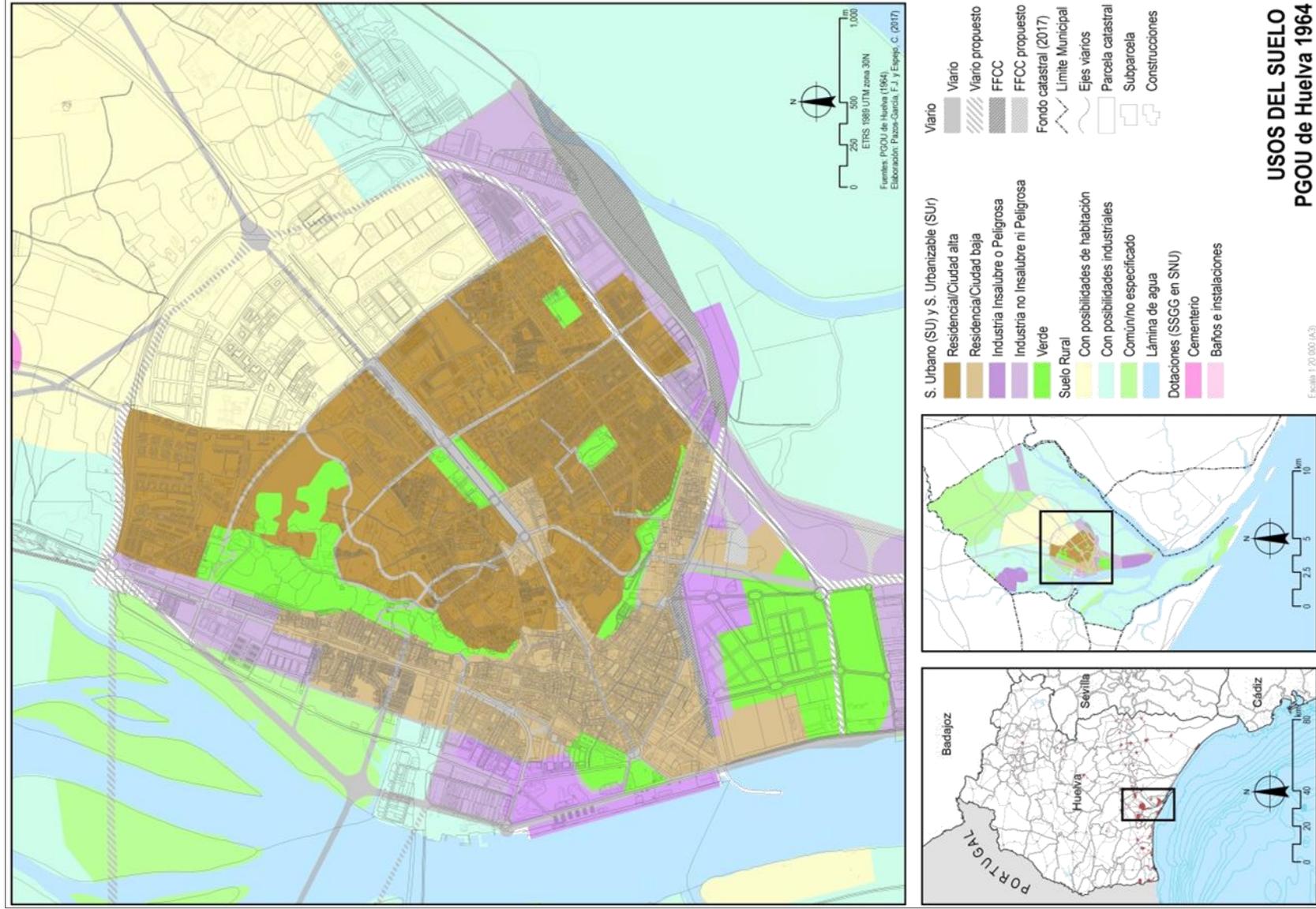
“Algunos lectores pensarán que para proyectar la ciudad se ha de meditar en los problemas que nos traerán los tiempos venideros y, por lo tanto, se extrañarán de que miremos hacia el pasado. Sin embargo es clásico en los estudios de urbanismo dedicar atención a la evolución histórica de la ciudad”.

Plano 4.7. Configuración del Suelo en el PGOU de 1964



Fuente: AH, 1964. Elaboración propia sobre la planimetría actual (Fondo Catastral, 2017).

Plano 4.8. Uso del Suelo en el PGOU de 1964



Fuente: AH, 1964. Elaboración propia sobre la planimetría actual (Fondo Catastral, 2017).

Para entender la evolución histórica de la ciudad, el arquitecto y urbanista, aborda la transformación morfológica y el cambio de imagen de la ciudad a lo largo de la Historia.

Paradójicamente, en un contexto político dirigido, y con un crecimiento demográfico de aluvión (se cerraban minas y se desplazaba a los trabajadores a barriadas en la ciudad), el desarrollo urbano se realizará al margen del PGOU de 1964. Si bien se respetan de forma general los Usos del Suelo (Plano 4.8), no se cumple el programa de actuación, alterándose el orden de redacción de los Planes Parciales, además de urbanizando, en ocasiones, sobre terrenos de reserva urbana (sin hacer uso de Planes Parciales). De hecho, en el Suelo Urbano, la construcción se rigió por unas Ordenanzas esquemáticas, redactadas de forma simultánea al propio PGOU, que supusieron intervenciones (promociones inmobiliarias) muy superiores a las contempladas. Al efectuarse el crecimiento urbano en estas condiciones, fue preciso un mayor control municipal de la actividad urbanística, poniéndose en crisis los diversos elementos del marco jurídico y urbanístico.

Al tiempo, el desarrollo industrial fue más beneficiado por la promulgación de unas normas provisionales para la ordenación de los terrenos del Polo, sin una ordenación y urbanización previa, ni adecuación posterior.

Más allá de los resultados, lo verdaderamente importante del PGOU de 1964, fue la idea de ciudad de Alejandro Herrero, considerado como una figura clave del urbanismo español posterior a la Guerra Civil (Herrero y Moreno, 2011; de Oliveira, 2017). En el PGOU aparecían las líneas maestras de la ciudad actual: Avenida Andalucía, la integración de las

barriadas con conexiones entre ellas. Si se hicieron realidad a su amparo dos importantes Planes Parciales: Polígono de San Sebastián (1965) y Sector Municipal de La Orden (1968) (AH, 1964).

#### **4.2.3. La integración de los núcleos dispersos: las barriadas**

Como se señaló, la urbanización en islas o núcleos dispersos (barriadas) al margen de la trama urbana histórica era una de los mayores problemas de la ciudad desde el siglo XIX. La causa de esta fragmentación residía en la respuesta improvisada o parcial a la demanda creciente de viviendas en la ciudad industrial (casas obreras, colonias y viviendas baratas), siguiendo los caminos e hitos urbanos (puertas de la ciudad, ermitas...), en torno a los que surgen barrios desconectados entre sí. Si bien daban respuesta a las necesidades crecientes de vivienda, se generaban relaciones centro/periferia (casco histórico/barriadas), dada la escasa oferta de servicios (dotaciones públicas) y las deficiencias de urbanización (vialidad –incremento de la distancia–, redes de saneamiento, abastecimiento...) con consecuencias en el bienestar (higiene, salud, educación...). Esta situación hace necesario un diseño de ciudad que proponga la integración de las barriadas en la trama urbana.

Este fenómeno es común a muchas ciudades españolas en el primer tercio del siglo XX, siendo proyectados los Ensanches como respuesta urbanística (Cádiz en 1909, A Coruña y Mataró en 1910, Girona en 1918, Murcia y Pamplona en 1920, Lleida en 1921, Valencia en 1924, Oviedo en 1925 y 1927, Sevilla en 1930, Manresa en 1933, Badajoz en 1934 y Logroño en 1935), aunque parte de ellos no llegaron a aprobarse (de Terán-Troyano, 1999: 151), como ocurrió con el de Pérez Crasa en Huelva (1926) (*cfr. supra*). También, como respuesta como respuesta a esta

fragmentación urbana, aparecieron planteamientos de diseño de ciudades como la Ciudad Lineal, apareciendo las grandes vías (con frecuencia llamadas así) para resolver el problema de la periferia, que en algunas ciudades españolas se acometerán en las primeras décadas del siglo XX (aunque en Granada, Barcelona y Madrid contaba con antecedentes del siglo anterior) (de Terán-Troyano, 1999: 153).

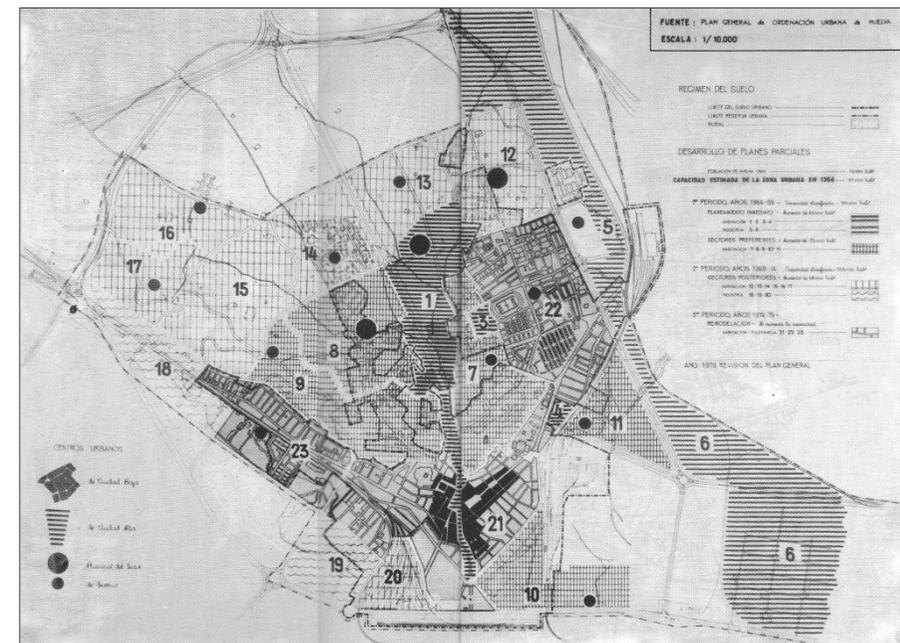
La ciudad de Huelva contaba con 73.000 habitantes ubicadas en zonas dispersas que habían crecido y desarrollado de manera totalmente anárquicas ante la falta de ordenación urbanística. Existían tres líneas de crecimiento (Planos 4.4). Dos de ellas, principales, seguían la trayectoria norte (camino de Gibraleón) y este (camino de Sevilla), creándose las Barriadas de las Colonias (sobre las marismas del Odiel) y el Matadero (sobre las marismas del Tinto). La tercera, con un crecimiento más lento y fragmentado, ocupa el espacio central entre la unidad norte de los cabezos y la unidad sur, comenzando en la calle San Sebastián, a partir de donde fueron creciendo a partir de los años cuarenta, en el espacio rural (los huertos) diferentes barriadas: en el este Tres Ventanas y Adoratrices (más allá del Cementerio de San Sebastián) y en el sur Viaplana, Balbueno y El Higueral (en la carretera de Sevilla) (Martínez-Chacón, 1992).

Esto llevó a Alejandro Herrero a concebir en el PGOU de 1964 el Suelo Residencial (Plano 4.8) en torno a los ejes de comunicación, incorporando una tercera conexión entre los cabezos, por la calle San Sebastián (a la que denomina “ciudad alta”). La intención era controlar dentro de la misma tendencia de expansión el crecimiento, a lo largo de la carretera de Sevilla, lográndose una concentración de la construcción en torno a las Huertas de Mena (anejo al Cementerio de San Sebastián),

Esperanza (conexión de San Sebastián con la “ciudad baja”), en Balbueno, José Antonio y Tartessos (paralelo a carretera de Sevilla) (promovidas en los años 40), rellenando parte de los espacios libres (Plano 4.9).

A la vez se van a desarrollar las barriadas obreras: Carmen, para unas 6.000 personas; La Orden, para más de 30.000; Príncipe Juan Carlos; La Hispanidad y Pérez Cubillas. Así, se van a producir concentraciones populosas en los sectores norte (La Orden) y este (en torno al Estadio Colombino, que había sido inaugurado en 1957).

Plano 4.9. Planes Parciales del PGOU 1964



Fuente: AH, 1964. Tomado de Fourneau, 1980: 218-219.

La vertebración y articulación interna de la ciudad se resuelve con el diseño de una espina dorsal que estructuraba la ciudad para unir los futuros barrios periféricos de la ciudad, así como estos entre sí. Este eje principal que comunicaba el exterior con el centro de la ciudad, localizaba un su parte intermedia un centro representativo al servicio de la “nueva Huelva” que surgía como consecuencia de la puesta en marcha del Polo Industrial. Por otra parte, esta división de la ciudad por sectores y barrios estaba estructurada sobre subcentros (el Estadio, La Orden) de esos niveles buscando la idea de interconexión y autosuficiencia, siendo la mayoría de ellos localizados repartidos por estos dos ejes radiales y apoyados en la vía de acceso central, localizando los espacios públicos en mayor grado en la ciudad baja y en áreas de cabezos (AH, 1964). Siguen dándose las dificultades de integración del casco antiguo con el resto de la ciudad (Plaza Quintero Báez o “La Palmera” o Plaza del Punto) por la escasez de espacios de conexión (Martínez-Chacón, 1992: 314).

Así, la red viaria se estructuraba a partir de un “Nuevo Eje” o Eje Central (lo que desde 1992 será la A-49-Avenida de Andalucía-San Sebastián-Pablo Rada), que servirá para estructurar el tráfico de entrada en la ciudad hasta el casco antiguo y el Muelle de Levante, y dota de la estructura urbana (bisectriz del ángulo formado por los límites oeste-norte –carretera de Gibrleón– y sur-este –carretera de Sevilla–) (Plano 4.10). Este esquema sigue el planteamiento orgánico de Spencer, aplicado por Arturo Soria en la Ciudad Lineal de Madrid para resolver los problemas de hacinamiento, higiene y transporte urbano: la ciudad articulada a los dos lados de la vía central ancha (Plano 4.8), sin delimitar en uno de sus lados, lo que permite su crecimiento. A partir de ahí, se diseña una malla

conformada por ejes secundarios transversales. Esta es una de las grandes aportaciones del PGOU de 1964: el diseño de la política de accesos y la malla viaria de la ciudad, que se completaba con un completo sistema de circunvalación. En gran parte, este sistema está todavía vigente, aunque se ha ampliado recientemente.

Uno de los pilares de esta sistematización está en el desarrollo de criterios de independencia de circulaciones y trazados de poblados como base morfológica, basándose en la segregación de diferentes viales con una respuesta diferenciada en la calidad del espacio público, desde la calle de viviendas a las más subsidiarias. Para ello desarrolló unos criterios de diseño combinando ramificaciones y mallas, que producían manzanas al hilo de significativas experiencias. Esta estructura diseñada por Alejandro Herrero enlaza con la manzana de Radburn en Nueva Jersey (1928) de Clarence Stein y Henry Right (Esguevillas-Cuesta, 2009), fomentada por las ordenanzas del Instituto Nacional de la Vivienda o los núcleos rurales del “Frente de Trabajo Alemán” y el concepto de calle-estancia (*Strassenraum*) (Haller *et al.*, 1981) y coincide con el contexto de posguerra español, ya puestas de manifiesto en las barriadas del Obispo, El Ciruelo o Pío XII (Mosquera-Adell y Pérez-Cano, 1990: 252).

Los problemas no se resolvieron, por el incumplimiento repetido del PGOU de 1964, que registra cierto desajuste como documento con las necesidades cambiantes de la propia ciudad, incumplándose el desarrollo de los Planes Parciales que no se redactaron al tiempo que el Plan de Actuación (Martínez-Chacón, 1992: 314), el retraso en la apertura del eje principal de penetración (hecho realidad casi 30 años después, aplicando una idea caduca) y su red auxiliar. Esto se une a la congelación del suelo en

el polígono de San Sebastián, hecho realidad a partir de los años setenta. Por otra parte, el exceso de suelo ofertado (para hasta 312.000 habitantes en 2000) se interpuso en la pretendida rearticulación y colmatación de la ciudad, puesto que tampoco se desarrollaron las infraestructuras urbanas previstas, especialmente las redes transversales. Los vacíos no se colmatan y la ciudad continúa con su aspecto desmembrado y disperso.

Así, la vertebración urbana quedó truncada, una vez más, sin eliminar esa estructura de islas.

#### 4.2.4. Hacer frente a la expansión urbana de crecimiento

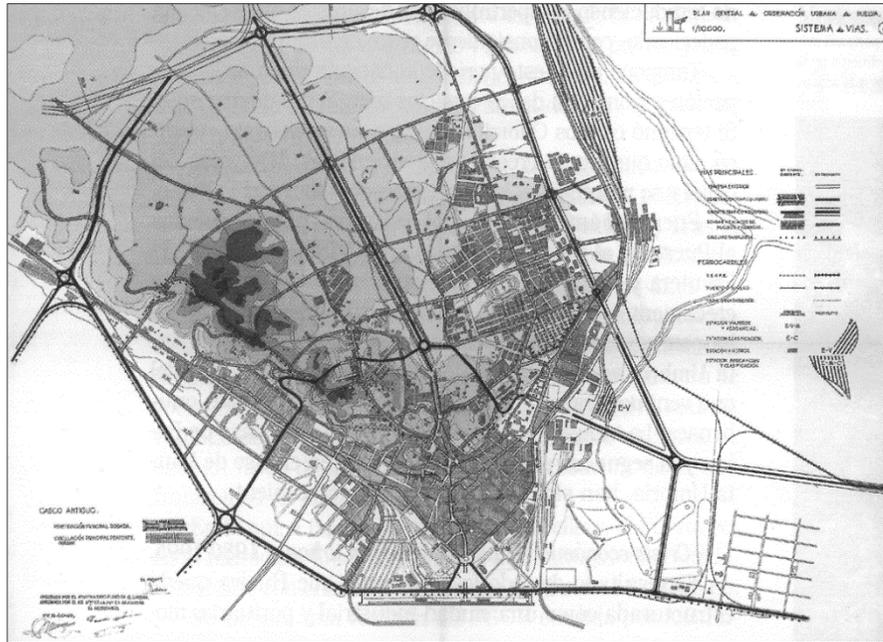
A pesar del interés manifiesto por evitar la dispersión, este período es el de máxima expansión del perímetro urbano de Huelva, debido a una fuerte presión demográfica que hizo saltar la población de 86.000 habitantes en 1965 a 128.000 en 1981. A pesar de ello, el PGOU de 1964 programó más suelo del necesario generando expectativas no cumplidas, lo que ocasionó desajustes posteriores y un consiguiente coste de urbanización. El Ayuntamiento de Huelva se vio claramente desbordado por las actuaciones públicas y privadas (Martínez-Chacón, 1992: 317).

El casco antiguo soporta la presión de la especulación inmobiliaria favorecida por las permisivas Ordenanzas de edificación de 1963 (que toleran alturas de hasta ocho plantas en este sector), en buena medida responsables de la densificación del suelo urbano de la ciudad, con una transformación total de algunos barrios del casco antiguo (como ocurre al de San Sebastián). Esta situación va a suponer la demolición del casco decimonónico (y de principios del siglo XX) en buena medida, mientras no se soluciona la ocupación espontánea de las áreas de marisma del Odiel y

el Tinto (Pinar y Polvorín) y de los cabezos (aunque se eliminan las infraviviendas del Chorrillo Alto y Chorrillo Bajo en el Conquero, quedan otras áreas ocupadas), avanzando las infraviviendas (La Navidad...) que recogen a población marginada del interior de la provincia y de otras áreas (Fourneau, 1980). En torno al estadio se incrementa la densidad constructiva y el número de plantas, sin modificar su estructura urbana (Martínez-Chacón, 1992: 317).

La abundancia de suelo residencial ofertado (Plano 4.9) provocó que el crecimiento demográfico (menor del planteado) hiciese que la vivienda se expandiese de forma anárquica, con deficiencias en los servicios públicos, incrementando las desigualdades internas entre barriadas e, incluso, la organización autárquica de algunas de ellas, sobredimensionadas y alejadas del casco antiguo, caso de La Orden, que reproduce patrones de habitación de la población rural emigrada a la ciudad en oleadas. Los aluviones poblacionales no permitieron tampoco vertebrar la ciudad, que fuese coherente en su diseño, creciendo las barriadas a golpe de industrialización (*cfr. infra*) y dificultando la creación de un todo orgánico. A la vez, se va a urbanizar y construir un barrio para casi 5.000 personas (algo menos de 1.500 viviendas): la barriada Alcalde Diego Sayago ("Torrejón"), que no estaba prevista entre las zonas de futura urbanización del PGOU de 1964 (Martínez-Chacón, 1992: 314) (Plano 4.10) y es promovida desde 1977 por el Ministerio de la vivienda en el contexto del Plan Municipal de Erradicación del Chabolismo del Ayuntamiento de Huelva, para albergar a la población procedente de Marismas del Odiel (al noroeste), el Chorrillo (en el cabezo del Conquero) y el Pinar de Balbuena (al este).

Plano 4.10. Sistema viario del PGOU 1964



Fuente: AH, 1980. Tomado de Monteagudo, 1999: 237.

El PGOU de 1964 demuestra una insuficiencia operativa instrumental, por incapacidad de los instrumentos existentes para hacer frente a los procesos internos y externos de la ciudad (de Terán, 1996). La escasa atención a los elementos de gestión hace que solo se redacten y ejecuten ocho Planes Parciales de los previstos, no afrontándose el problema de fragmentación por tener que hacer frente al gran crecimiento demográfico y las necesidades de vivienda. De esta forma, el proceso de degradación urbana prosigue, al tiempo que se producen infracciones urbanísticas puntuales, algunas de ellas de magnitud considerable,

otorgándose Licencias de Obra “sin previo planeamiento diferido en suelo no urbano” mientras otras se hicieron en suelo urbano con claro abuso del aprovechamiento (Parque América) (Martínez-Chacón, 1992: 314).

#### 4.2.5. El Polo de Desarrollo: industria en la Punta del Sebo

El mismo desacierto que con la previsión demográfica se tuvo en el PGOU de 1964 con las zonas industriales en cuanto a su dimensionamiento. Con idéntica expansión al suelo residencial (Plano 4.11)<sup>10</sup>, la zona industrial delimitada por el PGOU de 1964 se prolongaba al oeste, desde el puerto hacia el sur, mediante un cinturón industrial que reconocía el asentamiento de las industrias establecidas en la Avenida de Francisco Montenegro (AH, 1964). De facto, suponía reconocer los terrenos de RTC (nacionalizados en la década anterior) como área de expansión industrial.

La calificación de la Punta del Sebo, la hasta entonces playa urbana, como zona industrial y su conversión en sede de una industria pesada altamente contaminante supuso el inicio de la degradación ambiental de la zona y del conjunto de la ciudad, así como su definitiva segregación del tejido construido y consecuente negación a los usos ciudadanos previos (uso recreativo).

<sup>10</sup> En enero de 1964 se había creado el Polo de Desarrollo de Huelva, que comprendía la totalidad del término municipal de Huelva, 12,8 km<sup>2</sup> en Palos de la Frontera y 1,92 km<sup>2</sup> en San Juan del Puerto (anejo a la planta de Celulosa).

Plano 4.11. Estructura General del PGOU 1964



Fuente: AH, 1964. Tomado de Monteagudo López-Menchero y Chapela-Cabrera, 1999: 213.

Desde una perspectiva actual, este es un error del PGOU de 1964. Sin embargo, el emplazamiento de la zona industrial fue óptimo en su momento: existencia de un puerto, conexión ferroviaria, disponibilidad de suelo público (barato), condiciones desfavorables para la urbanización (marisma), delimitaba la zona industrial dentro del municipio y se aprovechaba de los vientos dominantes del SW (de tal forma que su disposición evitaba la contaminación directa de la ciudad, en posición NW, o permite la conservación de Marismas del Odiel justo al lado de la industria).

El suelo industrial limitó el crecimiento del casco urbano hacia el sur, cercado, literalmente, por la vía férrea, pero permitió la instalación de industrias, que supuso el crecimiento demográfico de la ciudad. El

crecimiento se proyecta hacia el interior, de espaldas a la Ría, afirmándose los ejes norte y este y la ocupación de los espacios intersticiales (barriadas en isla).

Las zonas industriales suponían 1.000 hectáreas, denominadas “zonas insalubres” en el PGOU de 1964, estarían ubicadas en las marismas del Tinto-Punta del Sebo (la más importante), pero también al norte (Peguerillas) y el este (Celulosa-San Juan del Puerto), donde después se localizarían los polígonos industriales y de servicios de la ciudad. Estas zonas cumplían la reglamentación, distar 2 km de la zona de habitación. Sin embargo, al inicio de la industrialización, se construyeron algunas viviendas para trabajadores al inicio del área industrial (Kiosco Manolín), en un lugar que se demostró inhabitable (convertido en un polígono industrial en los años 2000).

En el caso del entorno de la avenida Francisco Montenegro, el PGOU de 1964 reservaba 238 hectáreas, de las cuales 138 (57,98%) estaban ocupadas en el momento de la aprobación del plan.

### 4.3. LA LLEGADA DE LA DEMOCRACIA. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1980

#### 4.3.1. Factores determinantes

La muerte de Franco en noviembre de 1975 inicia el proceso de democratización de España y el proceso denominado “Transición”, que va

a determinar el período siguiente del urbanismo el contexto estatal, antes del desarrollo de las normativas autonómicas.

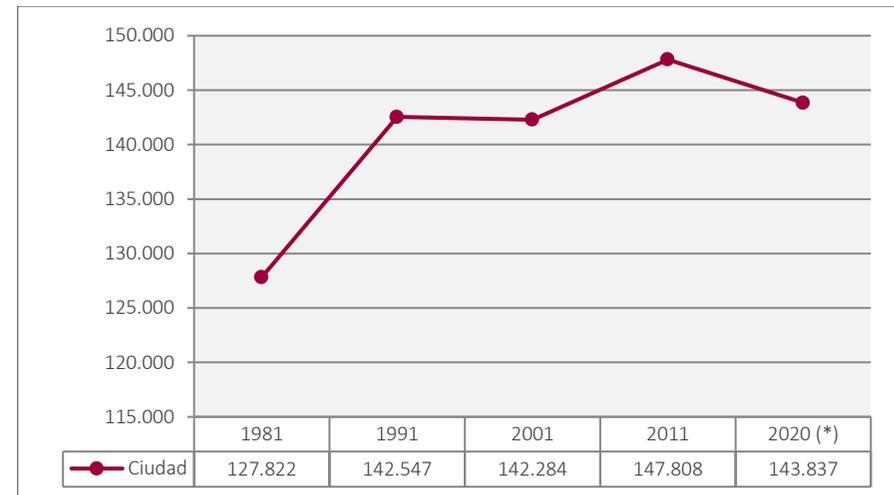
Es necesario tener en cuenta que la muerte del dictador coincide con el inicio (retrasado en España) de la crisis económica internacional (crisis del 73), que supone el encarecimiento del crudo (y los costes energéticos) con repercusiones en la industria onubense, con el desarrollo de la refinería y del Puerto Exterior (superpetroleros), mientras algunas de las industrias de la Punta del Sebo pierden competitividad (fundición de cobre) en el mercado globalizado.

En mayo de 1975 se promulga una reforma de la Ley del Suelo (Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana), que obligaba a la modificación de los Planes Generales de Ordenación Urbana, introduciendo una nueva forma de entender el planeamiento, que repercute directamente en: el establecimiento de límites a la densificación, reducción de las expectativas de crecimiento (en ese contexto de crisis) y dotación de infraestructuras, servicios y equipamientos, introduciendo el valor del ambiente urbano.

Con el nuevo marco político (Constitución de 1978) inicia un proceso de transformación urbanística en las que las corporaciones locales toman importancia (en 1979 se producen las primeras elecciones democráticas municipales). La ordenación urbana va a estar dirigida a la dotación de infraestructuras, servicios y equipamientos, al tiempo que comienza a desarrollarse el nuevo marco jurídico urbanístico (emanado de la Constitución de 1978), también va a surgir una legislación ambiental (de obligado cumplimiento). A pesar de ello, las corporaciones se van a mostrar débiles frente al poder de los promotores inmobiliarios, hasta el

estallido de la burbuja (a finales de la década), que da como resultado una crisis de la construcción. La democracia (y la crisis) abren un nuevo período reivindicativo (Monclus y Oyón, 1985), un cambio en la tendencia demográfica (localización y procesos urbanos), transformación de las estructuras metropolitanas (Linteau, 1998), una variación en la economía (hacia la terciarización, relacionada con la entrada en la entonces CEE en 1986) y el desarrollo de las actuaciones patrimoniales y culturales (promulgación de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. BOE de 29 de Junio de 1985, que establecía un marco de coordinación con respecto a las normas anteriores, con la obligatoriedad de integrar la protección patrimonial en la planificación urbana).

**Gráfico 4.3. Evolución de la población de hecho en el municipio de Huelva 1981-2020**



(\*) Datos del Padrón Continuo a 1 de enero de 2020. Fuente: INE, 1981-2011; INE, 2021.

Entre 1981 y 1991, la población urbana pasa de 127.822 habitantes a 142.547 (10,33%) (Gráfico 4.3), en un contexto de crisis generalizada, se desarrollan servicios públicos (de la Junta de Andalucía, desde 1982) (Campero-Romero *et al.*, 2016) y privados (especialmente comerciales, financieros...). A partir de 1991 la población de la ciudad se estanca, debido al proceso de desurbanización, motivada por diferentes causas (Campero-Romero *et al.*, 2016) (*cf. infra*). En 1993, se crea la Universidad de Huelva, que contribuye a la modernización de la ciudad, atrae población estudiantil y genera economía de servicios (Campero-Romero *et al.*, 2016).

En el conjunto español, los años ochenta estarán marcados por una desaceleración del crecimiento urbano de las grandes ciudades en favor de las medianas, beneficiándose la ciudad de Huelva de esta situación, inicialmente.

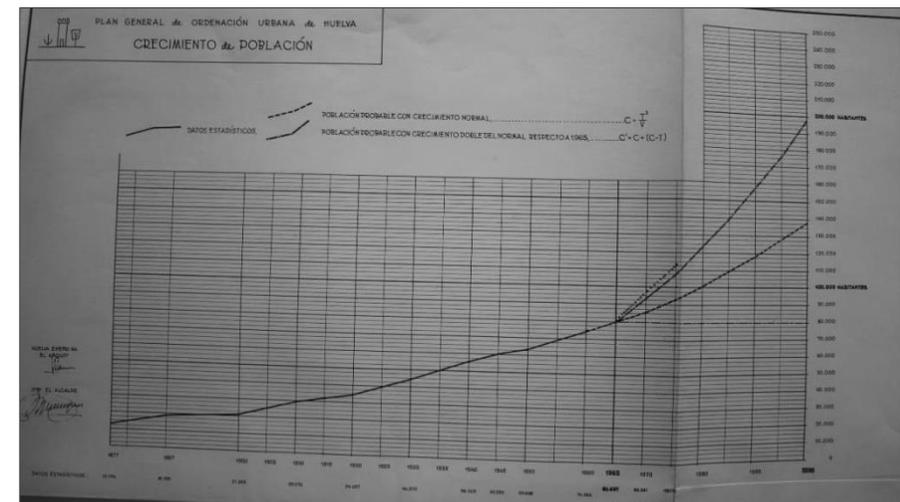
#### 4.3.2. Características del Plan General de Ordenación Urbana de 1980

En este contexto, el Ayuntamiento de Huelva, desde la primera legislatura democrática promueve la revisión del PGOU de 1964. Se trataba no solo de adaptarse al nuevo marco legal urbanístico, sino también a la persistencia de los problemas urbanos, algunos de ellos agravados por el incumplimiento permanente de los instrumentos de ordenación urbana (Planes Parciales) y la sobredimensión del propio plan (*cf. supra*).

La fase de información de la modificación es realizada por una consultora madrileña (EUSYA), pero la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana será una labor de los técnicos municipales: Andrés B. Romero Mantero (arquitecto) y Luis Manzano Barrero (ingeniero de

caminos, canales y puertos). El documento resultante es aprobado con fecha 12 de junio de 1980, continuando con las líneas directrices marcadas por el Diagnóstico de Criterios y Objetivos del PGOU de 1964, como figura en el propio documento (AH, 1980).

Figura 4.1. Gráfico de proyección de crecimiento de la población del PGOU 1980



Fuente: AH, 1980.

Sin embargo, el nuevo PGOU va a ajustar sustancialmente las expectativas de crecimiento del PGOU de 1964, rebajando la previsión de crecimiento de a 140.000 y 220.000 habitantes para el año 2000, según la proyección normal o el doble de lo normal (Figura 4.1) y reduciendo sustancialmente la edificabilidad de los suelos urbanizables y el número de Planes Parciales, introduciendo una previsión de la población por cada uno de ellos (Plano 4.12).

Así, en líneas generales, de lo que se trata es de corregir los desaciertos del PGOU de 1964, que se muestran en la estructura General del PGOU de 1980 (Plano 4.12) y establecer líneas en consonancia con la realidad urbana, estableciendo como sus objetivos generales (AH, 1980; Martínez-Chacón, 1992: 317):

- Coronar la estructura de ciudad, mediante la mejora y finalización del viario diseñado en el PGOU de 1964 y la redistribución de las densidades de ocupación (Plano 4.12) y la redistribución de las funciones urbanas, que termine con el desorden interno y colmatando los espacios libres entre la Ronda Exterior y el casco antiguo.
- Proyectar la ciudad hacia el litoral (la Ría), introduciendo la propuesta de eliminar las industrias de la Punta del Sebo (en el contexto de crisis), mediante un PERI (Plan Especial de Reforma Interior) que contemplaba su estado de transitoriedad, en la propuesta de cambio de uso (Plano 4.13). Se trataba de incorporar una tendencia extendida en Europa, introduciendo medidas de protección y mejora de la calidad ambiental, frenando el deterioro (CE, 1988). Al tiempo, se reduce el suelo industrial (corrige la sobredimensión anterior).
- Dotar a la ciudad de infraestructuras, servicios y equipamientos (zonas verdes y equipamientos urbanos), incrementando los porcentajes dotacionales (hasta alcanzar 5 m<sup>2</sup>/habitante) a expensas del suelo urbanizable programado.
- Crear figuras de planeamiento diferido para determinados lugares de suelo urbano, evitando de esta manera las

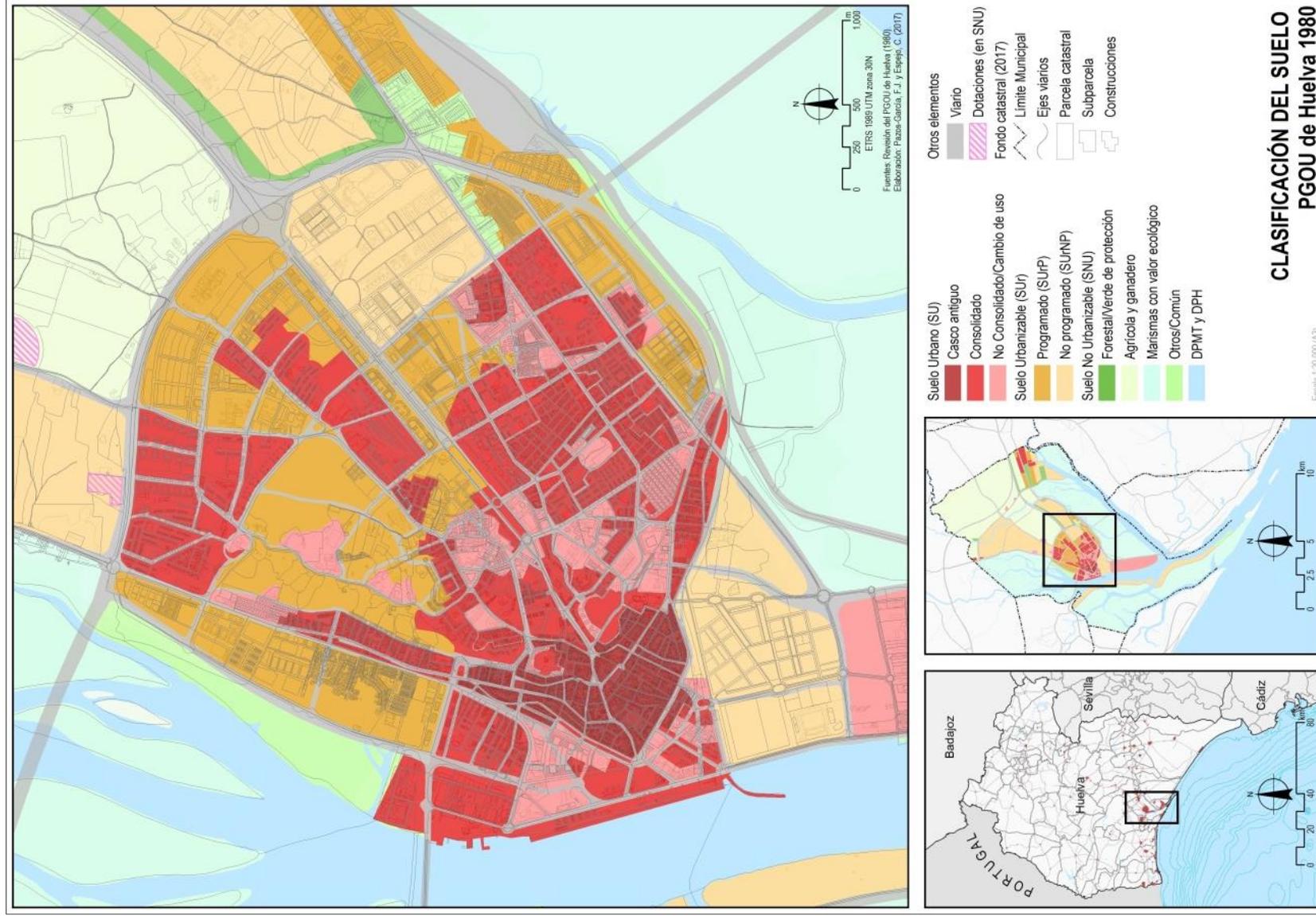
actuaciones vía Licencia de Obra (una de las causas de incumplimiento del Plan de 1964, *cf. supra*).

Estos objetivos se complementan con otros específicos (AH, 1980):

- Renovar las áreas tradicionales (casco antiguo, Isla Chica, Las Colonias, Matadero...), frenando la densificación producida en las mismas en las últimas décadas, incrementando su valor patrimonial (desde 1985).
- Mejorar la habitabilidad de las barriadas (Hispanidad, Huerta Mena, La Orden...).
- Implementar la protección del patrimonio histórico y ambiental (medio ambiente), mediante la creación de un Catálogo de Bienes Protegidos y Elementos de Interés urbano.
- Adecuar las tipologías residenciales a las nuevas demandas sociales: unifamiliares aislados, adosados o bifamiliares.
- Articular la ciudad con el territorio inmediato.

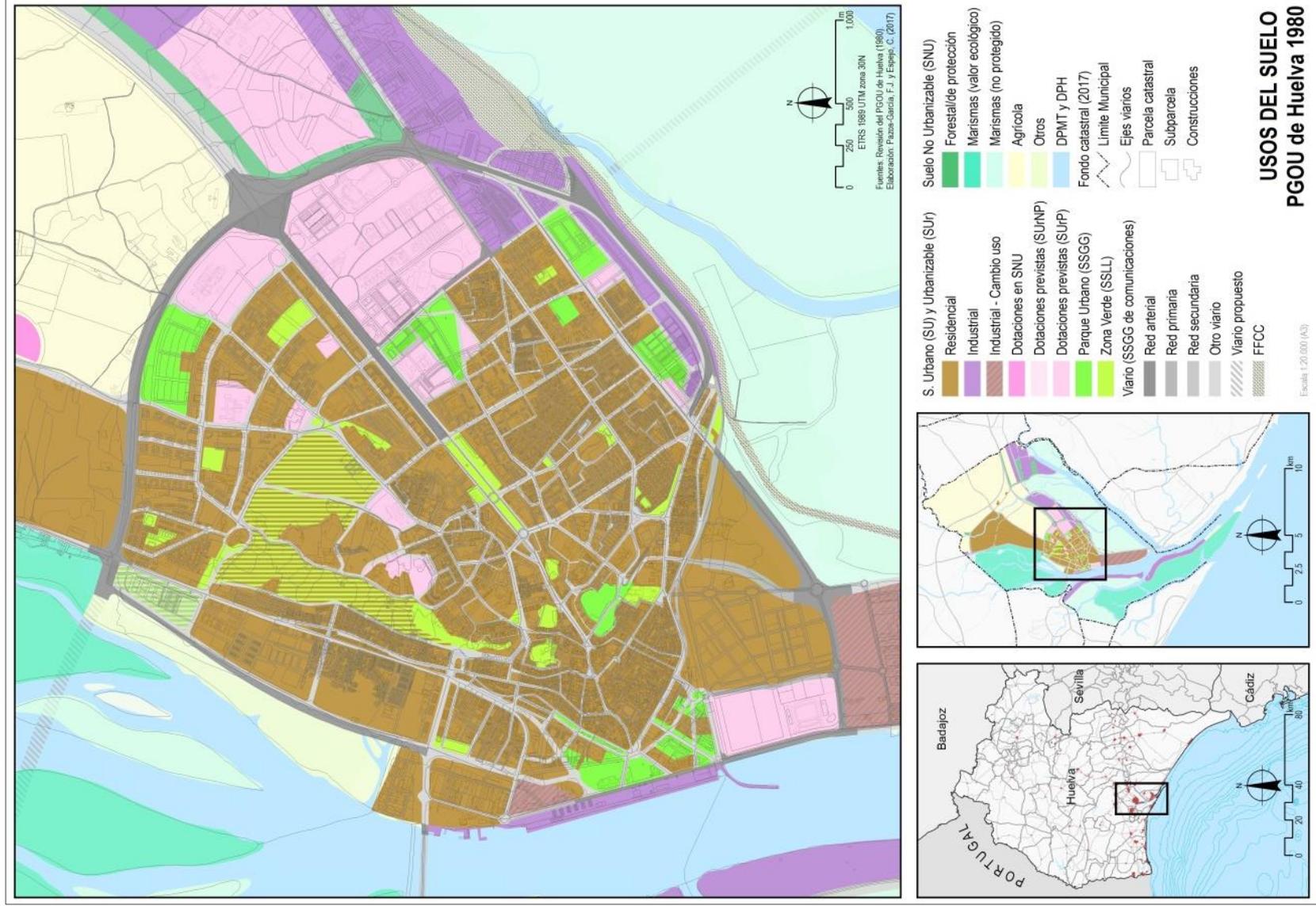
A pesar de ello, las expectativas de crecimiento se mantuvieron elevadas tanto en el suelo urbano como en el urbanizable programado (escenario doble de lo normal, dado que el normal acertó en la previsión, Gráfico 4.3 y Figura 4.3) y se fijaban niveles dotacionales sobredimensionados, lo que, unido a las cargas urbanísticas (cesiones de hasta un 50%), imposibilitó, de nuevo, la puesta en marcha de las operaciones inmobiliarias y las dotaciones y equipamientos que de ellas dependían. De esta forma, la presión inmobiliaria continúa sobre la ciudad consolidada, especialmente sobre el casco antiguo, en el que se incrementa la densidad en un proceso de recrecimiento que termina con la demolición y destrucción de la identidad urbana (casco modernista).

Plano 4.12. Clasificación del Suelo en el PGOU de 1980



Fuente: AH, 1980. Elaboración propia sobre la planimetría actual (Fondo Catastral, 2017).

Plano 4.13. Uso del Suelo en el PGOU de 1980



Fuente: AH, 1980. Elaboración propia sobre la planimetría actual (Fondo Catastral, 2017).

Entre las actuaciones a destacar del PGOU de 1980 datan de final de la década y principios de la siguiente, encontrándose (Álvarez-Checa, 2002):

- Inicio de la peatonalización del casco antiguo (tramos de la calle Concepción y calle Rábida), incrementando la capacidad de las vías que lo circunvalan (Avenidas de Italia y de Alemania) y aparcamiento periférico.
- Rehabilitación de edificios catalogados: Casa Colón (1992), Convento de La Merced (1993) con nuevos usos.
- Dotación de servicios: construcción de la estación de autobuses (1992), Palacio de Congresos (1992), Hospital Juan Ramón Jiménez (1994)...
- Mejora viaria (Plano 4.14): apertura de la Avenida de Andalucía (1992) que conecta a través de las calles San Sebastián y Pablo Rada con el centro la Autovía A-49 (inaugurada en 1989), como eje vertebrador de la ciudad (ya presente en el PGOU de 1964).
- Desarrollo del suelo urbano en la Prolongación de la Avenida Andalucía (Vista Alegre, Saladillo).
- Urbanización de los terrenos de la antigua estación del ferrocarril Zafra-Huelva, incorporándolos a la trama urbana, y eliminando las bolsas de marginación en el área portuaria.
- Prolongación de la ciudad hacia el norte, por las Colonias, uniendo las diferentes barriadas hasta La Orden, quedando integradas progresivamente en la trama urbana.
- Continuación de la colmatación del entramado urbano mediante el sistema de ensanche por polígonos, destacando por su

extensión, al este, Los Rosales en las marismas del Pinar, en el centro el Polígono de San Sebastián (en paralelo a la Avenida de Andalucía) y al norte Santa Marta, a modo de ensanche desde la Hispanidad hasta La Orden, siguiendo el antiguo camino de la Ribera (Fuentes-Sánchez, 1994: 266).

- Eliminación casi definitiva del chabolismo en las marismas (a excepción de Marismas del Odiel) y cabezos, con la promoción de viviendas sociales que complementan a la Barriada Alcalde Diego Sayago (Torrejón), construida en los años setenta.
- Inicio de la recuperación de la Ría, mediante la aplicación de un Plan de Corrección de Vertidos de la Industria del Polo.

Como instrumento de promoción para las nuevas barriadas, se va a fomentar la vivienda protegida (vivienda de protección oficial) y, en algunos casos, en régimen de cooperativa. De esta forma, se soluciona un problema de vivienda y saturación del centro histórico, pero también se van a generar diferencias entre los barrios y el centro (acceso a servicios, especialmente privados en el centro, mientras los públicos se desarrollan hacia la periferia), por la homogeneidad socio-económica de las nuevas barriadas. Sin embargo, frente a la situación anterior, van a destacar también las promociones privadas en las barriadas ya existentes, frente a la promoción pública en las nuevas (Martínez-Chacón, 1992: 317).

El PGOU de 1980 vuelve a ser incumplido, y como resultado de ello:

- No se eliminan las industrias del Polo, donde, de hecho, se incrementan las promociones privadas (frente a las públicas de épocas precedentes). A pesar de ello, no se convierte en un motor empresarial de la ciudad.

- No se consiguen las dotaciones previstas.
- No se redactaron (ni ejecutaron) las figuras de planeamiento diferido, salvo por la realización de expropiaciones puntuales.

#### 4.3.2. La contención: coronación de la estructura de la ciudad

Para la coronación de la estructura de la ciudad el PGOU de 1980 se planteó la colmatación del vacío urbano existente entre la Ronda Exterior y la ciudad vieja (Planos 4.13 y 4.14), continuando la estrategia y culminando el proceso iniciado en el PGOU de 1964, siendo evidente su grado de incumplimiento de todos los vacíos urbanos incorporados dentro del perímetro urbano que el plan pretendía colmatar, aprobándose la mitad del planeamiento de desarrollo y gestionado y ejecutado un porcentaje inferior (AH, 1999).

La red viaria prevista en el PGOU de 1964 y la red arterial, aprobada en 1972, condicionan los tramos construidos, como la columna vertebral del eje noroeste-suroeste, prolongación del nuevo trazado de la carretera Sevilla-Huelva. Se maximiza la accesibilidad entre las partes de la ciudad y, de esta, con el exterior (Plano 4.11), mediante una serie de actuaciones (muchas de ellas ejecutadas ya en la década siguiente):

- Se saca el tráfico de la “Carretera de Sevilla” y se desplaza hacia el norte, a la bisectriz, conformando un amplio bulevar, la Avenida de Andalucía, que supone la penetración mediante un nuevo trazado de la A-49 en la ciudad, a la que se añaden dos vías transversales (la primera enlaza la zona norte de las marismas del Odiel con la parte este de la Ciudad, siguiendo trazados y previstos y la segunda sustituye a la Ronda Interior

que preveía la Red Arterial, por un trazado más viable, aunque sea más lento por su geometría y admitir tráfico locales, evitará su utilización como cruce de tráfico con origen y destino exterior a la ciudad), distribuyendo el tráfico a través de otras vías transversales (Calle Galaroza-Calle Rubén Darío, Avenida Pío XII-Calle Magallanes...). También se indican los posibles trazados con los términos colindantes (planteando su ordenación en un planeamiento superior) (AH, 1999). De esta forma, la red viaria se refuerza con un nudo de comunicaciones (Ronda Exterior) desde la que se marca una nueva forma de penetrar en la ciudad, y hacia donde se canaliza el tráfico de paso y se redistribuye el urbano (norte, centro, sur). En el caso del trazado sur, la ronda es modificada para integrar en la ciudad la Barriada Pérez Cubillas (Tráfico Pesado) aislada por el tránsito de mercancías hacia el Polo Industrial (Plano 4.14). A la vez, se desdoblán las grandes avenidas (Alemania e Italia) que bordean por el sur y oeste el centro histórico, prolongada paralela a la vía del ferrocarril en la avenida Miss Whitney, integrando con el centro urbano el barrio del Matadero, conectando con la Ronda y descongestionando el tráfico de la Alameda Sundheim.

- Se integra el puerto en la ciudad, mediante la circunvalación, pero también con la apertura del Muelle de Levante a la ciudad (Plano 4.14).
- Se potencia el transporte público interurbano, desplazando la estación de autobuses de los andenes de Damas (Avenida de Portugal) a la nueva Estación de Autobuses (inaugurada en 1992). Sin embargo, no se corresponde con una mejora de las

instalaciones e infraestructuras ferroviarias. Se pretende su traslado hacia el este de la estación de Sevilla, de modo que se elimine la barrera de la vía para la integración de la ciudad con la zona de Punta del Sebo, cuya recuperación es uno de los objetivos básicos de la revisión.

Plano 4.14. Sistema general de viario y aparcamientos del PGOU 1980



Fuente: AH, 1980.

- Se proyecta un segundo puente sobre el Odiel (inaugurado en 1993) que sea capaz de absorber el tráfico debido al crecimiento demográfico del área periurbana (especialmente Aljaraque, pero también de las estaciones litorales) que lleva a una necesidad de incremento de accesibilidad y conectividad (movimientos pendulares), que marcará las décadas siguientes (Campero-Romero *et al.*, 2016), con la configuración de un área metropolitana, que también recibirá las actividades económicas relocalizadas (deslocalización).

El resultado será el refuerzo del trazado de la nueva penetración a la ciudad y la integración del puerto a la ciudad. Además, para consolidar la estructura urbana (Planos 4.13 y 4.14):

- Las vías principales y secundarias (distribuidores primarios y secundarios) van a dar como resultado una malla rectangular, que solo se rompe en las laderas del Conquero y en la ciudad baja (casco histórico).
- Se limita el suelo residencial a la Ronda exterior y el Sur por el Ferrocarril y su prolongación hasta el río, ascendiendo la línea por el límite del puerto y dejando fuera los terrenos de uso industrial del Molino de la Vega, hasta unirse otra vez a la ronda Norte cerca del acceso al Puente del Odiel (AH, 1999).
- Dentro del perímetro descrito queda un enclave de S.U.N.P dotacional y otro de suelo industrial, a ambos lados de la carretera de Sevilla, que se excluyen del perímetro urbano.

#### 4.3.3. Vinculación de la ciudad con la Ría: las medidas ambientales

Por distintas razones, Huelva es una ciudad portuaria que inicia la democracia sin mirar al mar. Es cierto que la recuperación del frente litoral es una apuesta por una identidad marinera, pero no debe olvidarse que su crecimiento ajeno a este es fruto de su historia y no solo, como a veces se mantiene, fruto de una mala planificación urbana.

La nueva propuesta del PGOU de 1980 va a ser la creación un eje urbano apoyado sobre el estuario del Odiel, delimitado por la propia Ría, la Ronda Exterior y el ferrocarril. Se convierte en un eje de articulación costero, cuyo conjunto se integrará en el perímetro urbano con la calificación de suelo urbanizable programado residencial y dotacional entre Cardeñas y el Molino de la Vega (Paseo Marítimo) (Plano 4.15).

Por primera vez en la planificación urbanística en Huelva, se trata al Puerto como un elemento definidor de la identidad local (vinculación histórica con el mar), y no solo como agente económico. Se trata de abrir la ciudad al Puerto (incluso con la colaboración entre las autoridades locales y portuarias), haciéndolo un espacio permeable (en ambos sentidos). El Puerto (Muelle de Levante) va a conservar la función pesquera (y actividades vinculadas: lonja, servicios portuarios...) y de transporte de pasajeros ("canoa" de Punta Umbría), como oportunidades de contacto con la ciudad.

Se dispone un cambio de uso al norte del Puerto, en la antigua estación de Zafra, paralelo a la Avenida de Alemania, incorporando esta área a la zona urbana, y al sur de esta Pescadería, apoyada sobre la Avenida Italia (aunque su desarrollo es muy posterior).

Hacia el sur este eje enlaza con los terrenos portuarios (Recinto Colombino), destinando los terrenos a uso dotacional y deportivo (se proyecta un puerto deportivo anexo al Muelle de la Compañía de Riotinto).

Plano 4.15. Estructura y límites del término municipal en el PGOU 1980



Fuente: AH, 1980.

El acercamiento a la ribera del Odiel se pretende conseguir a través del Plan Parcial nº 2, y la remodelación de Zafra y Pescadería, así como en el suelo dotacional entre esta última y el antiguo Recinto Colombino (AH, 1980).

Por otra parte, vinculado a la naciente legislación ambiental, se determina la recuperación de las zonas de marismas que rodean la ciudad, rescatando y saneando un espacio degradado, en parte rellenado y ajeno al espacio urbano. Para ello se distinguen dos espacios:

- Marismas del Odiel: al oeste y noroeste, se trata de un espacio natural con gran biodiversidad (Paraje Natural de Marismas del Odiel, declarado en 1989, pero con protección como Reserva de la Biosfera desde 1983), van a conformar un espacio ecológico, dividido en un sector norte (del Puente Sifón hasta el límite municipal con Gibraleón) y un sector sur (Islas de Enmedio y de Saltés).
- Marismas del Tinto: al sur y sureste, se trata de un espacio altamente degradado, por su nivel de colmatación (en muchos casos ha dejado de ser marisma activa por relleno) y contaminación (vertidos industriales, entre los que destacan las balsas de fosfoyesos).

La actuación en el primer caso va a la mejora del entorno natural y el control de la contaminación (vertidos industriales de la Avenida Francisco Montenegro), mientras en las segundas se acometen actuaciones de relleno para su saneamiento.

La remodelación del frente costero que proponía el PGOU de 1980, perseguía el doble objetivo de desarrollar los suelos más aptos para ciudad y reequipar el casco antiguo, pero tuvo un grado de ejecución bajo. Hasta 1987, se limitó al sector Molino de la Vega con la aprobación de la modificación del PERI que permitió la obtención de suelo para dotaciones escolares y sociales y la localización de nuevos edificios residenciales. El resto de los sectores (estación de Zafra, Pescadería y Marismas del Odiel), cuya ejecución se consideraba prioritaria en el programa de actuación del Plan, estuvieron congelados hasta la aprobación del PERI de Zafra y la contratación de la redacción del Plan Parcial del Sector Marismas del Odiel.

Este hecho es significativo, dado que la zona de actuación era suelo público (Ayuntamiento, Junta de Andalucía, RENFE, Puerto Autónomo), por lo que no existían problemas de gestión (expropiaciones) en un momento de coincidencia política (todas las instancias gobernadas por el mismo partido político). Los problemas reales sólo se van a dar en el caso del Sector de Marismas del Odiel, al tener que reubicar el traslado de los habitantes existentes en barriadas de autoconstrucción (Barriada de la Navidad, Hotel Suárez) y la marginación y segregación urbanas (Calderón-Jurado y Guijarro-Gómez, 1994).

#### 4.3.4. Dotación de la ciudad: infraestructuras, servicios y equipamientos

El uso dotacional va a estar relacionado con el incremento de los servicios públicos a partir de la llegada de la democracia y, muy especialmente, a partir del desarrollo autonómico (1981), en que comienzan a adquirirse funciones metropolitanas como capital provincial (administración y servicios públicos y privados) (Navarro-Luna, 1992).

Huelva necesita una mejora de los estándares de equipamientos (el hospital de la ciudad, Manuel Lois, databa de 1952; existían cuatro institutos de bachillerato, uno de principios del siglo XX y tres de los años setenta...) y la ubicación lo más cerca posible de los usuarios.

A la vez, existía una necesidad de crear espacios libres para uso público, limitado a las plazas históricas y el Parque de las Palomas, en un contexto de alta densidad urbana y alto grado de ocupación (casco antiguo).

Esto motiva que las zonas verdes, deportivas y otros equipamientos se ubiquen fuera del casco antiguo, pero también que se localicen en suelo

urbanizable libre con baja densidad, en un contexto histórico en el que la ciudad no se expande como en las décadas precedentes, lo que limita la necesidad de vivienda (al menos inicialmente).

Para los servicios públicos se va a reservar parte de la zona de Pescadería, como prolongación del Puerto de Huelva, en la que ya existen edificios con este uso (Comandancia de Marina...). Otras dotaciones que precisan mayores espacios (docentes, sanitarias y asistenciales) se programan en suelos urbanizables no programado dotacional. Las dotaciones de ámbito intermedio son utilizadas para cubrir las necesidades de la ciudad, por ciudadanos de diversos sectores, encontrándose además de los anteriormente mencionados los servicios como centros de bachiller y formación profesional, mercados y centros de deportes, etc. Y las dotaciones de ámbito inferior serían los que sirven a ámbitos más locales, como las escolares de nivel preescolar y EGB, las guarderías, jardines, comercios etc. Paradójicamente, esto hace que los servicios administrativos (locales, autonómicos y estatales) se concentren en el casco antiguo, Zafra y Pescadería, y los servicios públicos (docentes, sanitarios) se proyecten hacia los barrios, el eje central (Campus de El Carmen, Universidad) y la Ronda Exterior (Hospital Juan Ramón Jiménez), bien comunicadas, de tal forma que en el centro urbano no existen colegios públicos...

Por primera vez se van a plantear las zonas verdes en el conjunto urbano, tanto aquellas cuyo emplazamiento queda concretado en el PGOU, como las que se prevén en extensión de diferentes Planes Parciales (Plano 4.16). Se prevé un parque urbano en el Conquero, por su emplazamiento, sus características topográficas y vegetación,

concibiéndolo como el parque principal de la ciudad. Esta zona verde será complementada por otros parques y jardines: Zafra, Pescadería, Cabezo de la Esperanza, Cardeñas, Marismas del Odiel, Torrejón, Vista Alegre y los situados al norte y sur de Pérez Cubillas.

**Plano 4.16. Zonas verdes y plazas públicas en el PGOU 1980**



Fuente: AH, 1980.

#### 4.3.5. Renovación de las áreas urbanas

Se renueva las áreas urbanas consolidando la estructura urbana segmentada por los vacíos urbanos entre barriadas. Esto se consigue mediante la introducción de elementos adecuados: subcentros y el diseño de estos vacíos y bordes de sector que permitan la articulación de barrios que puedan quedar segregados. Se consolida el casco antiguo de la ciudad como lugar preferente de actividades urbanas, y se amplían sus funciones hacia el Puerto, la zona ribereña del Odiel, realizando zonificaciones, en las que se identifican las características morfológicas y las ordenaciones incorporadas al Plan (Plano 4.17).

Se va a denominar “Áreas Urbanas de Renovación” (AUR) a aquellas que se desarrollan mediante un proceso de sustitución de viejas edificaciones de una o dos plantas (recrecimiento). Los nuevos edificios estarán sujetos a las normas en vigor. Esta planificación va a afectar al casco antiguo, desde el núcleo primitivo (entorno de San Pedro) hacia el Muelle de Levante y hacia el denominado “Ensanche” en el PGOU del 1964: al este la bisectriz desde Pablo Rada-San Sebastián y al norte desde Paseo Independencia-Colonias. De esta forma se consigue un *continuum* urbano, promoviéndose la sustitución de viejos edificios (muchos de ellos precarios, sin cimentación) por bloques de pisos en altura. También se acometen retoques en las alineaciones (trazados de las calles), sin incrementar las dotaciones ni aparcamientos para la zona, sin plantearse operaciones de reforma interior.

Plano 4.17. Delimitación y zonas de suelo urbano en el PGOU 1980



Fuente: AH, 1980.

La renovación en el casco antiguo afecta fundamentalmente a la zona del Cabezo de San Pedro. En el ensanche la remodelación se da en Avenida de las Adoratrices (este) y la Calle Jabugo (sur), donde se sustituyen las viviendas unifamiliares por edificaciones colectivas en altura. También se propone la remodelación con cambio de tipología junto a la

Escuela Normal (hoy sede del rectorado de la Universidad de Huelva), pasando de viviendas unifamiliares a colectivas (urbanización Las Torres); la remodelación de la barriada José Antonio (hoy barriada Tartessos), cuyas viviendas unifamiliares eran pequeñas incluyéndose en esta zonificación la definición de las áreas colindantes a la Barriadas de Pérez Cubillas, que tiende a regularizar sus límites y dotarla de un equipamiento mínimo. También se considera como área de remodelación la zona norte de la calle Cervantes, ocupada por viviendas antiguas en las que se prevé el uso industrial (polígono) ya determinado así en el PGOU de 1964.

Por otro lado, se produce el cambio de uso o de tipología edificatoria en otros sectores, que suponen cambios en la ciudad previa. Va a ser el caso de dos áreas anexas al casco antiguo que hacen de extensión del mismo: Zafra y Pescadería. En ellas se prevé un cambio a uso urbano, residencial y dotacional. Perfilan una ordenación respondiendo a los objetivos del plan, en especial al acercamiento de la ciudad al mar, el aumento previsto de zonas verdes y dotacionales.

El sector de Zafra era una zona ferroviaria (estación del ferrocarril Zafra-Huelva, inaugurada en 1989, se conservan las Oficinas de la Compañía, restauradas en 1987), el uso es fundamentalmente residencial, pero destacan grandes dotaciones (Estación de Autobuses y Junta de Andalucía –sede de las Delegaciones, Instituto Pablo Neruda–) y una amplia zona verde (hoy Parque Alcalde Juan Ceada). Hará de unión entre el casco antiguo y El Molino de la Vega.

El sector Pescadería era zona portuaria de servicios, con algún uso industrial (talleres diversos), de la que se reserva una pequeña parte a usos

ligados al Puerto, mientras el resto se destina a residencial y dotacional (Junta de Andalucía).

Una tercera área que por su dimensión se distingue de las anteriores es la Alameda Sundheim, aun estando bastante consolidada (construcción en la fase anterior de altos edificios desde la Plaza del Punto hasta la Plaza de España), se propone una reforma que libere la Casa Colón y sus jardines para el uso público, mediante una gestión de aprovechamientos urbanísticos dentro del ámbito de reforma.

En la prolongación desde la calle San Sebastián hacia la Avenida de Andalucía, se acometen reformas. Por un lado, La Morana, que ya tenía un Plan Parcial aprobado, que es remodelado para adaptarse a la ordenación de las nuevas circunstancias del Plan de 1980, liberando suelo para equipamiento (Colegio García Lorca) y reduciendo el número de viviendas, dividiendo el ámbito en tres áreas independientes en su tratamiento. Por otro, la remodelación de los sectores del Polígono de San Sebastián en los que su Plan Parcial ubicaba usos de Centro de la “Ciudad Alta”, que aun siendo coherente con las determinaciones del PGOU de 1964, resultaban incompatible con la estructura que se proponía en el PGOU de 1980, por lo que se replantean los usos y nuevas determinaciones para su desarrollo.

La protección del patrimonio se realiza mediante los elementos urbanísticos y arquitectónicos de mayor interés y en general con la búsqueda de una elevación del paisaje urbano y su conexión con el medio natural. Como objetivo de protección de los elementos urbanísticos de mayor interés y elevación de la calidad del paisaje urbano, se prevén normas específicas en lo estético, regulando el aspecto del diseño y la conservación de los edificios de interés.

## 4.4. ¿UN PLAN PARA EL SIGLO XXI? EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1999

### 4.4.1. Factores determinantes

Los factores determinantes del nuevo plan van a tener muy distinto carácter, como se ha visto en los anteriores.

Por un lado, desde los años noventa comienza a tomar fuerza la idea patrimonial, entendida como protección del patrimonio inmueble, tanto arqueológico como de patrimonio construido. Este hecho hace que, por un lado, se produzca la incoación y declaración de la Zona Arqueológica de Huelva y, por otro, se promueva la protección de edificios emblemáticos en la ciudad (que se suman a los protegidos en épocas anteriores).

El patrimonio arqueológico, estudiado desde los años 60 en diversas excavaciones (Campos-Carrasco, 2019), es el resultado de la ocupación continua en la ciudad alta y la ciudad baja (*cf. supra*) y se constataba la importancia del mismo en las diferentes intervenciones urbanísticas. Esto hace que, en la segunda mitad de los años 90 se comienza el diseño de la Zona Arqueológica de Huelva (en adelante ZAH). Esta inicia su proceso de declaración con la apertura de un período de información pública en abril de 2000 (BOJA de 8 de abril de 2000) y concediéndose trámite de audiencia al Ayuntamiento y a interesados (BOJA de 24 de octubre de 2000), y emitiéndose informe favorable por la Comisión Provincial de Patrimonio Histórico de Huelva, tras el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Unión de Empresarios de la Construcción de Huelva contra la incoación de la ZAH, con fecha 30 de diciembre de 1999,

solicitando la suspensión de la ejecución de la Resolución, sin embargo, la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Sevilla decide resolver la no suspensión de la ejecución de la Resolución, con fecha de 25 de febrero de 2000. Esta cuestión es fundamental para el urbanismo, dado que la ZAH supone proteger y conservar el patrimonio arqueológico existente en la ciudad:

- Autorización previa de la Consejería de Cultura en cualquier obra de las especificadas en estas instrucciones particulares, que deseen llevar a cabo tanto los particulares como la propia Administración.
- Obliga a la intervención arqueológica en las zonas perimetradas en el interior de las diferentes áreas.
- Condiciona los desarrollos urbanísticos, al tener que ser considerados en los mismos.
- Queda recogida en un Plan de la ZAH (planificación sectorial), con un régimen de investigación sobre estos bienes y un marco de difusión de los mismos.

A diferencia de otros conjuntos protegidos como Zonas Arqueológicas por la Junta de Andalucía, en el caso de la ciudad de Huelva la ZAH “no tiene una delimitación única y continua, sino que para dar respuesta a todas las áreas de interés arqueológico existentes en la ciudad es preciso zonificarlas de forma independiente” (Orden de 14 de mayo de 2001), sino que en ella se delimitan diferentes áreas (siguiendo la nomenclatura de la propia Orden):

- A1. Casco Antiguo, identificable con la ciudad “baja”.
- A2. Parque Moret, conjunto del Conquero hasta La Hispanidad.

- B1. Casco Urbano, conjunto al sur del Casco Antiguo (hasta la Avenida Italia).
- B2. El Conquero-La Orden, las laderas del Conquero hasta la Barriada de La Orden (Ciudad Deportiva-El Ventolín).
- B3. Santa Marta-La Orden, espacio entre Santa Marta-El Seminario (aquí excluido) y La Orden (Barriada Príncipe Juan Carlos). Este sector se amplía en 2007 (Orden de 29 de marzo de 2007, por la que se resuelve inscribir, con carácter específico, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, la ampliación del Sector B-3, Santa Marta-La Orden, de la Zona Arqueológica de Huelva).
- B4. Avenida de Andalucía, al oeste del Cuartel del Carmen, en el Cabezo de La Almagra.
- El Rincón (Polígono Industrial Pavipresa), Los Parrales (próximo a la Hacienda Montija) y Saltés (El Almendral, en Marismas del Odiel). Estas tres fuera del casco urbano, pero en el municipio.

De esta forma, cambia “radicalmente el panorama (...) provocando una nueva política patrimonial para las excavaciones arqueológicas que se realizan en el casco antiguo de Huelva y que, entre otras cosas, conlleva un tratamiento diferente de otros periodos históricos” (Campos-Carrasco, 2019: 51). Los conjuntos excavados (Isaac Peral nº 7, Plaza Quintero Báez...) se han ido protegiendo mediante diferentes figuras y realizando diferentes intervenciones de puesta en valor (Antiguo Colegio Francés, Cabezo de la Almagra...).

De la misma manera, ante la pérdida de edificios históricos en épocas precedentes, comienza la protección de edificios religiosos y

realizaciones contemporáneas (siglos XIX y XX), hasta llegar en la actualidad a 109 bienes inmuebles inventariados y 56 de ellos protegidos con Carácter General o como BIC (IAPH, 2021), protegiéndose entre 1993 y 2017 un total de 14 edificios (o conjuntos), ya sea en el Catálogo General (CG) o como Bienes de Interés Cultural (BIC) (IAPH, 2021):

- 1993: Santuario de Nuestra Señora de La Cinta (BIC).
- 1994: Iglesia de la Purísima Concepción de María (La Concepción) (BIC).
- 1996: Casa Colón (CG).
- 1996: Iglesia de Santa María de la Estrella (La Milagrosa) (CG).
- 1997: Muelle de la Compañía de Tharsis (BIC).
- 1999: Iglesia Mayor de San Pedro (BIC)
- 2002: Barrio Obrero Reina Victoria (denominado en la inscripción Centro Histórico de Huelva) (BIC).
- 2003: Muelle del Mineral de la Compañía de Riotinto (BIC).
- 2006: edificio Autoridad Portuaria (en el acceso al Muelle de Levante) (CG).
- 2006: Cine Rábida (CG).
- 2006: Sede de la Autoridad Portuaria de Huelva (CG).
- 2001: Estación de Servicios de Campsa (hoy Repsol) en Av. Federico Molina (CG).
- 2016: Monumento a Colón (Conjunto Histórico y Sitio Histórico)
- 2017: Fachada del Antiguo Banco de España (BIC).

Las edificaciones inventariadas también han condicionado las actuaciones, dado que se exige la conservación de las fachadas y los

elementos estructurantes. Debido a ello, se han acometido obras de rehabilitación o consolidación, con mayor o menor fortuna.

El segundo factor que va a intervenir es la euforia económica que sucede a la situación de crisis de la primera mitad de los noventa. Ese nuevo período expansivo coincide en la ciudad de Huelva con:

- Achicamiento del sector industrial (García-Delgado y Márquez-Domínguez, 2010): la crisis de las industrias químicas y básicas (por la deslocalización industrial) y las exigencias ambientales afectan a las industrias del Polo, con procesos de cierre, prejubilaciones y pérdida de empleo industrial, a pesar de importantes ampliaciones (central térmica de ciclo combinado, Reserva Nacional de Hidrocarburos) (Campero-Romero *et al.*, 2016).
- Crecimiento del sector agrario en el área periurbana (Márquez-Domínguez, 2010): la agricultura intensiva litoral se desarrolla cada vez más.
- Desarrollo de los servicios privados: especialmente el turismo (García-Delgado, 2005 y 2008; García-Delgado y Pazos-García, 2006; Torres-Rojas y García-Delgado, 2011), aunque con un perfil muy residencializado (Bahamonde-Rodríguez *et al.*, 2017), actividades vinculadas con el medio ambiente y las nuevas tecnologías y las prestaciones personales (servicios de asistencia) (Campero-Romero *et al.*, 2016).
- Crecimiento inmobiliario (Campero-Romero *et al.*, 2016): la construcción (vinculada a otros sectores) privada (primera y

segunda residencia) y la obra pública se convierten en la clave del “milagro” (Campero-Romero *et al.*, 2016).

El crecimiento del sector de la construcción y de la especulación inmobiliaria va a llevar a un crecimiento ficticio, como se verá en la crisis económica internacional a partir de 2008, que se prolonga hasta 2014. Por otra parte, sobre ello van a influir los factores políticos.

Desde 1990, se inicia la liberalización del suelo en el contexto post-industrial, con una transferencia progresiva de las competencias del Estado a las administraciones autonómicas (Rullán-Salamanca, 1999) En 1998 es promulgada la nueva Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones, que supone, de hecho y de derecho, la liberalización del suelo por el primer Gobierno Aznar. Esta Ley estará en vigor hasta 2007, y será el marco general en el que se produzca el crecimiento inmobiliario y la especulación, que desembocará en la burbuja inmobiliaria y la crisis económica internacional, aunque no es ni el único factor, como veremos, ni una novedad normativa (la Ley de 1990 tuvo un interés similar) (Rullán-Salamanca, 1999). Sin embargo, sí es cierto que se da un interés por la construcción desde la administración pública, especialmente los gobiernos locales, ávidos de fondos (vía licencias de obras) y una normativas autonómicas que no consiguen controlar el crecimiento inmobiliario o regularlo (Bahamonde-Rodríguez *et al.*, 2017).

En la escala local, va a darse otro cambio importante, por primera vez en la democracia, se produce un cambio político en el Ayuntamiento, al ganar las elecciones municipales el Partido Popular, en 1995, y se mantiene en el poder hasta 2015. Una “nueva” idea de ciudad se materializará en un nuevo PGOU, redactado en un contexto expansivo y de

crecimiento inmobiliario. También va a producir desacuerdos políticos con otras administraciones de diferente color político (Junta de Andalucía y/o Gobierno Central) y desacuerdos con otros actores locales (Puerto de Huelva y Diputación Provincial) que genera conflictos en la ordenación urbana.

Además, es preciso tener en cuenta, que se da un nuevo contexto socio-demográfico, que condiciona (como factor) al desarrollo urbano.

La ralentización del crecimiento urbano va a marcar este período, como una característica general en las ciudades españolas (de Terán-Troyano, 1999), con crecimientos localizados en las áreas periurbanas, que reciben los efectivos procedentes de la desurbanización, pero también de los procesos de deslocalización económica. Las causas van a ser variadas e interrelacionadas, pero en el conjunto destacan: a) la búsqueda de suelo barato (costes de implantación y residencia); b) el cambio social (la difusión del vehículo propio, el modelo horizontal por encima del vertical, ideas ambientalistas, elitización social...); c) políticas locales (beneficios fiscales, políticas de empadronamiento, recalificaciones de suelo...). Como resultado, de la ciudad compacta, se pasa a un nuevo modelo de ciudad difusa, más allá de los límites urbanos, generando áreas periurbanas y metropolitanas. De esta forma, el diseño urbano también supera los límites de la ciudad y se proyecta hacia espacios rurales. Este nuevo modelo difuso no va a estar exento de problemas:

- Incremento de la movilidad en vehículo propio, aumento del tráfico, colapso de las infraestructuras (embotellamientos) y de accidentes de tráfico, tanto interiores como en sus accesos, especialmente con el crecimiento de áreas al otro lado del Odiel

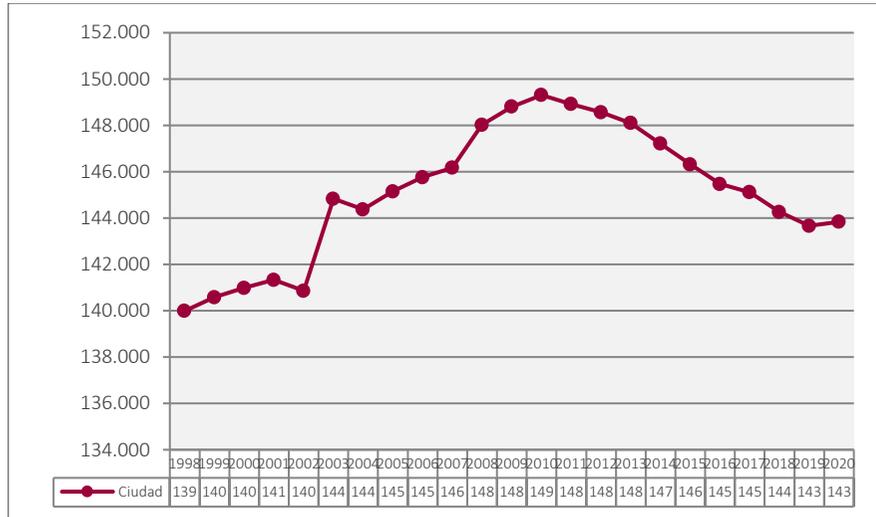
(efecto embudo sobre los puentes). La red viaria y los estacionamientos se demuestran insuficientes y los transportes públicos no son operativos (frecuencias, recorridos...).

- Aumento de las emisiones a la atmósfera por ese incremento de la movilidad (principal problema de contaminación urbana) y aumento de la superficie expuesta a niveles de ruido.
- Costes en horas de trabajo (por el tiempo perdido *in itinere*).
- Aumento del consumo de recursos por la extensión de los lugares de habitación (modelo horizontal) que no solo es insolidario (mucho espacio para poca gente), sino que además, multiplica los costes de mantenimiento (abastecimiento y saneamiento, electrificación, asfaltado, aceras, etc.) con un incremento de los costes (públicos) de mantenimiento.
- Disfunciones urbanas, en términos de complejidad, al generar espacios mono-funcionales (de residencia, industriales...), que generan desplazamientos constantes para adquirir servicios, ciudades-dormitorio...
- Problemas de segregación social de la población y de falta de cohesión social, con casos de ghettificación (suelos baratos, suelos caros...), pero no solo en el lugar de destino de la población, también en los de origen (ciudad compacta).

Desde finales de los años noventa del siglo XX, según datos del Padrón Continuo, la población de la ciudad de Huelva va a conocer un crecimiento lento (Gráfico 4.4), que lleva a retroceder en 2002 y 2004, registrando un leve crecimiento el resto de los años de la serie, solo en 2003 hay un crecimiento por encima de 2% (2,82%), a partir de 2010 se

inicia un decrecimiento, con un leve incremento el año 2020 con respecto a 2019.

Gráfico 4.4. Evolución de la población de hecho en el municipio de Huelva 1998-2020

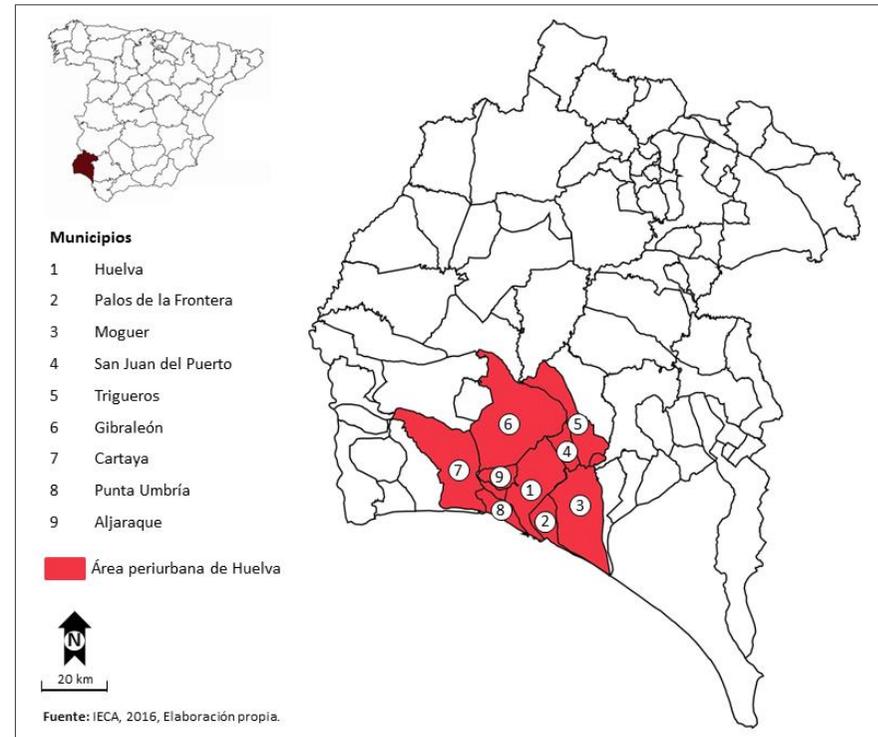


Datos del Padrón Continuo. Fuente: INE, 2021.

En conjunto, es posible hablar de un estancamiento de la población, en el que la crisis económica internacional tiene efectos demoledores a partir de 2010, con esa pérdida continua, que no cesa con el final de la crisis. En las causas hay que buscar la desurbanización hacia el área periurbana y costera (dentro de la isócrona de 30 minutos en los que se han desarrollado “nuevos espacios urbanos”) (Campero-Romero *et al.*, 2016), y la emigración en la segunda fase. En la década de 2001 a 2011 se produce un crecimiento del 3,88%, por el aporte de la población

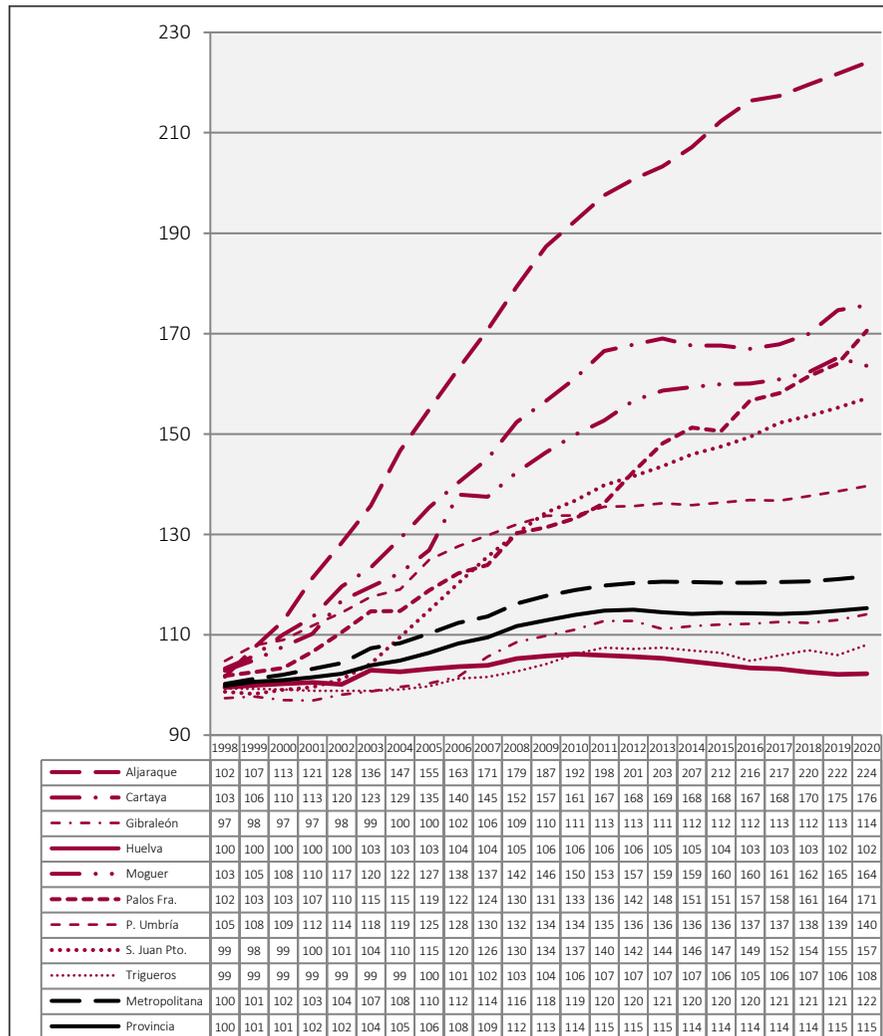
inmigrante, especialmente en los primeros años de la década (cfr. infra) (Campero-Romero *et al.*, 2016), vivienda en determinados barrios, envejecidos o despoblados por la residencialización fiera de la ciudad.

Mapa 4.1. Área Metropolitana de Huelva



Fuente: Campero-Romero *et al.*, 2016.

Gráfico 4.5. Evolución de la población de hecho en el área metropolitana de Huelva 1998-2020



Datos del Padrón Continuo. Fuente: INE, 2021. Elaboración propia.

De esta forma, el comportamiento demográfico de la ciudad va a vincularse con el del Área Metropolitana, en la que se incluyen nueve municipios (Gráfico 4.5, Mapa 4.1) con una superficie de 1.193,8 km<sup>2</sup> (11% provincial): Huelva (capital), Palos de la Frontera, San Juan del Puerto, Trigueros y Moguer al este, Aljaraque, Punta Umbría y Cartaya al oeste y Gibraleón al norte. Son 40 núcleos de población y una población de hecho de 264.368 habitantes (50,43% del total provincial) (INE, 2021b).

En el período estudiado, 1998-2020, se distinguen dos fases económicas (Campero-Romero *et al.*, 2016):

1. Fase alcista (1998-2007): basada en el crecimiento desenfadado de la construcción y la burbuja inmobiliaria, muy por encima del crecimiento demográfico, pero coincide con procesos de inmigración para cubrir las demanda de mano de obra, que ocupan barriadas obsoletas y marginales de las ciudades, mientras sus antiguos moradores ocupan el nuevo parque de vivienda.
2. Crisis económica (2008-2014): estallido de la burbuja inmobiliaria y las “hipotecas basura”, que lleva a la crisis generalizada, el fin de la construcción, y un proceso generalizado de inmigración. La bajada generalizada del precio de la vivienda coincide con la existencia de barriadas “fantasma”, deshabitadas.
3. Recuperación (2015-2020): recuperación económica, que no tiene proyección demográfica positiva, cayendo la población urbana en favor de la metropolitana (Gráfico 4.5).

En su conjunto se van a identificar en la ciudad de Huelva y el Área Periurbana seis procesos que se vinculan con el crecimiento demográfico y los procesos de crecimiento urbano (Campero-Romero *et al.*, 2016):

- La agricultura de vanguardia: intensiva, localizada en los municipios del sur de la provincia, demanda gran cantidad de mano de obra, iniciándose procesos de inmigración, con crecimiento urbano y crecimiento de áreas de habitación en disperso. Afecta a población inmigrante, fundamentalmente.
- La dinámica natural: crecimiento natural de la población, con la emancipación de la población joven.
- El proceso de residencialización en segundas viviendas: se produce un proceso de residencialización en segundas residencias rurales y litorales, por procesos varios (Bahamonde-Rodríguez *et al.*, 2017); genera procesos de ciudades-dormitorio. Es un proceso propio de la población del propio municipio o la ciudad de Huelva en Punta Umbría, Mazagón, El Portil o El Rompido.
- El proceso de búsqueda de residencia principal: urbanizaciones construidas como segunda residencia se convierten en residencia principal por procesos de emancipación de jóvenes y efectos de sociales (contacto con la naturaleza, nueva estructura de la familia); genera procesos de ciudades-dormitorio. Es también un proceso propio de la población de la ciudad de Huelva en los núcleos citados.

- El desarrollo turístico: crecimiento de la planta hotelera en los municipios litorales, que demandan mano de obra. Afecta a población local e inmigrante.
- El desarrollo de otros servicios: especialmente servicios privados. Fundamentalmente afecta a población inmigrante.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que afectan otros factores, no demográficos, pero que determinan el asentamiento de población (Campero-Romero *et al.*, 2016):

- Políticas censales y de empadronamiento: los Ayuntamientos intentan que la población que de facto reside en el municipio se empadrene, para mejorar la financiación municipal (umbral), pues en muchos casos siguen empadronados en la ciudad (para elegir colegios urbanos para sus hijos, ir al médico...).
- Mejora en los servicios, infraestructuras y equipamientos públicos y privados una vez conseguidos los umbrales: permiten que la población se sienta atraída (colegios, centros comerciales, etc.) por poder tener servicios de proximidad.
- Procesos de empadronamiento para solicitar la emancipación municipal de entidades menores: en el ámbito sólo afecta a Mazagón (territorio mancomunado de los municipios de Palos de la Frontera y Moguer) que hace que población con segunda residencia (no residente) se empadrene.
- Procesos económicos: empadronamiento en municipios en los que se tiene una segunda residencia para pagar menos impuestos (fundamentalmente el impuesto de circulación de

vehículos) o el fin de recibir ayudas y subvenciones. Que dificultan los análisis demográficos.

A través del Padrón Municipal el crecimiento acumulado en el período 1998-2020 (Gráfico 4.5) en el área metropolitana ha sido del 21,61%. Por encima de la media se sitúan (en orden de importancia):

- Aljaraque: municipio que registra el mayor crecimiento demográfico (123,99%, 5,7 veces la del ámbito metropolitano) y urbanístico. Su crecimiento se debe a la cercanía a la ciudad de Huelva y los procesos de desurbanización de la misma.
- Cartaya: experimenta un importante crecimiento demográfico (75,63%). Este crecimiento va a deberse a diferentes factores. La cabecera municipal crece por la agricultura intensiva, la concentración de servicios públicos y su propia dinámica natural. Sin embargo, los mayores crecimientos van a darse en diseminado, El Rompido y Nuevo Portil. El diseminado se debe a la agricultura y a los procesos generados por la propia cabecera municipal sobre el espacio rural inmediato, con el paso de segundas residencias a viviendas principales. Sólo El Rompido y Nuevo Portil responden a procesos asociados a la desurbanización de la ciudad de Huelva, debido a su cercanía a la ciudad (isócrona inferior a 20 minutos), el desarrollo de servicios y el establecimiento de familias enteras en el litoral como primera residencia.
- Palos de la Frontera: crece en línea con los dos municipios anteriores (70,57%). De nuevo el crecimiento demográfico de los núcleos de población es complejo. La dinámica natural y la

agricultura justifican el crecimiento de la cabecera municipal y la Zona de los Príncipes, aneja a la anterior. El poblamiento diseminado en torno a los dos anteriores se debe al desarrollo de la agricultura y de procesos de residencialización sobre segundas residencias y viviendas unifamiliares. La Rábida conoce cierto crecimiento por la construcción de primeras residencias unifamiliares, que afecta a su diseminado junto con la agricultura.

- Moguer: presenta un crecimiento similar al anterior (63,54%), pero las causas son diferentes. Por un lado se dan las dinámicas naturales, que causan decrecimiento del poblamiento en diseminado de Mazagón y en poblado forestal, a la vez que justifica parte del crecimiento de la cabecera municipal, junto con la agricultura. De hecho, la agricultura intensiva está detrás del crecimiento en diseminado de Moguer, junto con la segunda residencia convertida en residencia principal y viviendas unifamiliares, y justifica el crecimiento de Las Madres del Avitor. Mazagón crece por el proceso de empadronamiento vinculado al intento de emancipación, la adquisición de primera residencia y cierto desarrollo turístico.
- San Juan del Puerto: este municipio experimenta un importante crecimiento del 57,11%, que se concentra en la cabecera municipal por el proceso de desurbanización de la ciudad y la promoción inmobiliaria sobre suelo barato, y la aldea de Candón. En contraste, los núcleos rurales decrecen como Bermejál o Cortijo la Torres (despoblado), como la habitación en diseminado.

- Punta Umbría: aun siendo importante, el crecimiento de este municipio (39,62%) es inferior a la media, debido al suelo caro (municipio litoral), el agotamiento del suelo (fin del recrecimiento) y la existencia de un espacio protegido. La cabecera municipal es la que menos crece del conjunto, le afectan especialmente los factores señalados, además de conocer un proceso de pérdida de población local por la inflación generada por la demanda de viviendas, su crecimiento se debe a las segundas residencias y viviendas principales. En El Portil (Laguna de) se produce un importante crecimiento vinculado al resto de la urbanización, con residencias principales y segundas residencias convertidas en habituales. El Rincón es una urbanización rural, vinculado al crecimiento de unifamiliares exentos generado desde Aljaraque.

Por su parte, por debajo de la media están (en orden de importancia):

- Gibraleón: este municipio es un núcleo típicamente agrario, con un limitado crecimiento del 14,07%. De un lado, la dinámica natural lleva al decrecimiento de núcleos rurales (Domingo Negro, San Isidro y diseminado de El Pintado), esta misma afecta positivamente a El Judío. La segunda residencia convertida en principal afecta al diseminado, El Pico, El Pintado, Los Almendros. La generación de primeras residencias explica el crecimiento de urbanizaciones rurales vinculadas a la dinámica de Aljaraque, caso de Las Moreras y El Rincón con viviendas unifamiliares, al sur del municipio. La dinámica natural y las

promociones de vivienda unifamiliar como primera residencia afectan a la cabecera municipal, con un modesto crecimiento. Procesos de residencialización en segundas residencias y la búsqueda de primeras viviendas afectan a Los Salones y La Calvilla.

- Trigueros: este municipio es también agrario, y experimenta un escaso crecimiento (7,99%) vinculado a su dinámica natural (Laguna del Torrejón, Pinos de Trigueros), de segunda residencia convertida en principal (Casa Carabinero, Dehesa Paniajo) o la dinámica demográfica y la residencia principal, caso de la cabecera municipal y su diseminado.
- Huelva: de todo el ámbito de estudio, el municipio de la capital es el que menos ha crecido en población (2,25%), pese a la importante construcción de vivienda, los procesos de desurbanización le han afectado sobre manera, además de la sangría de población durante la crisis económica, con un crecimiento debido a la concentración de servicios y a su propia dinámica natural cercano al crecimiento 0, y la tendencia a la desaparición de poblamiento diseminado.

#### 4.4.2. Características del Plan General de Ordenación Urbana de 1999

De esta forma, la Ciudad de Huelva, en los inicios de los años noventa presenta una serie de problemas graves que los anteriores planes urbanísticos no habían sabido atajar en los planes anteriores (AH, 1999): a) un tejido desmembrado con grandes espacios despoblados (ausencia de una estructura orgánica de ciudad); b) un casco antiguo congestionado con graves problemas de tráfico; c) escasa valorización del patrimonio cultural

(patrimonio arquitectónico seriamente amenazado) y natural (los cabezos en franca degradación); d) carencia de espacios libres (públicos y verdes); e) marginación y segregación de la población en Marismas del Odiel (Calderón-Jurado y Guijarro-Gómez, 1994); f) deficiente red de infraestructuras, equipamientos y servicios (públicos y privados); g) modelo residencial inadecuado (en islas) y poco variado (edificios en altura). Estos problemas sumados al contexto de euforia económica y el resto de los factores (*ep.* 4.4.1), lleva al Ayuntamiento a encargar la redacción de un nuevo Plan General a los arquitectos Joaquín Aramburu Maqua y Fernando Herrera Mármol (AH, 1999).

El nuevo PGOU de 1999 trata de abordar, de manera efectiva, los grandes problemas urbanos, en buena parte fruto de la mala planificación o el incumplimiento de las normas precedentes. Para ello, se marcan como objetivos principales:

- Proporcionar un marco claro y flexible para la actuación inmobiliaria (RD 1/1992, de 26 de junio; vigente hasta 2008), con la normalización del mercado de suelo disponible, cuyo exceso venía siendo un gran obstáculo desde el PGOU de 1964, se produce una desclasificación masiva (que pasa de 1.840 hectáreas de suelo urbanizable no programado a 742,84) adaptando a las necesidades reales de la ciudad y equilibrado en la distribución de las cargas (Plano 4.18). En relación con ello, aparece una nueva legislación urbanística, por la que el promotor-constructor va adquiriendo los derechos a la edificación conforme realiza las operaciones de equidistribución de beneficios y cargas y ejecución de la urbanización.

- Establecer los límites reales del crecimiento de la ciudad, adecuándose a la realidad demográfica. De esta forma, se opta por conservar el carácter residencial dentro de la ronda de circunvalación (Plano 4.19). Sin embargo, se mantienen áreas desocupadas (Plano 4.19) para adecuar el nuevo PGOU a la escasa previsión de crecimiento, estableciendo un techo máximo de población a ubicar sobre el territorio municipal. Esto supondrá: a) bajar la densidad bruta media dentro del perímetro urbano, hasta un óptimo de 175 hab./ha; b) reducir las máximas densidades por sectores urbanos consolidados hasta aproximarlos a los 350 hab./ha; establecer límites al desarrollo industrial, potenciando la pequeña y mediana empresa en aquellas ramas de la expansión urbana.
- Articular internamente la ciudad colmatando los espacios vacíos y re-articulando el entramado, con ello se pretende terminar la red viaria, que se muestra deficitaria hasta el momento. Esto se consigue conectando los distintos núcleos (barriadas/islas) que componen la ciudad. Se reactiva del casco antiguo, para que adquiera una función primada de *centrum*, al tiempo que la distribución del concepto de centralidad, generando nuevos focos urbanos.
- Resolver problemas de vivienda, impulsando una política eficaz y viable en materia de vivienda, que responda a las demandas reales, favorezca la diversidad tipológica, erradique la infravivienda y mejore las condiciones de vida de las barriadas existentes, favoreciendo la integración y cohesión social, es otra de las grandes metas del plan (AH, 1999).

Plano 4.18. Clasificación del Suelo en el PGOU de 1999



Fuente: AH, 1999. Elaboración propia sobre la planimetría actual (Fondo Catastral, 2017).

Plano 4.19. Uso del Suelo en el PGOU de 1999



Fuente: AH, 1999. Elaboración propia sobre la planimetría actual (Fondo Catastral, 2017).

- Reforzar el sistema de comunicaciones con el exterior, una vez conseguida carretera de alta capacidad (A-49) se plantea el ferrocarril de alta velocidad, que se completaría con un aeropuerto (ajeno al PGOU de 1999, pero coincide con diferentes estudios y proyectos de las administraciones públicas y privadas) (Márquez-Domínguez y Jurado-Almonte, 2005).
- Regular el tráfico en la ciudad, rediseñando la movilidad interna, con la peatonalización de la almendra central del casco antiguo, y el diseño de un área de circunvalación central, que interviene en el cambio de la circulación urbana.
- Solucionar las deficiencias de servicios, infraestructuras y equipamientos, incluyendo la dotación de zonas verdes, mediante la redefinición del modelo económico urbano: especialización universitaria, servicios privados y servicios públicos (clasifica los terrenos posteriores a los antiguos Cuarteles de El Carmen para destinarlos al sistema general universitario) (Plano .19).Proyectar la ciudad hacia el Odiel, en un “reencuentro” con el litoral. Se plantea como uno de los grandes desafíos del nuevo plan (AH, 1999). La regeneración de este sector con nuevos usos (turístico, recreativo, residencial) que hagan posible su reincorporación a la ciudad, en equilibrio con su productiva actividad económica sobre nuevas bases, se afronta con la actuación en la zona de Pescadería y el Ensanche Sur (Planos 4.18 y 4.19).
- Implementar instrumentos adecuados para la protección del casco antiguo y su patrimonio edificado, aumentando el número de edificios catalogados anteriormente y recoge la exhaustiva

normativa arqueológica andaluza. Para ello se pone en marcha una estrategia seria de protección y gestión de su patrimonio histórico (Plan Especial del Casco Antiguo), aunque algunos instrumentos se hacen esperar, como el Plan General de Investigación de la Zona Arqueológica de Huelva (Campos-Carrasco, 2019).

- Implementar acciones encaminadas a la regeneración del medio ambiente urbano, pretendiendo con ello la mejora de la calidad de vida en la ciudad, mediante: la protección y preservación de áreas naturales, el control de vertidos incontrolados, la mejora del tráfico urbano, la creación de una red de espacios verdes (parques urbanos) (Plano 4.19).

El PGOU de 1999 no supone la creación de un nuevo modelo de ciudad, pues mantiene el esquema básico del PGOU de 1964. Lo que trata es de adaptar la realidad urbana (Plano 4.20) a un esquema planificado, solucionando problemas no resueltos por la planificación anterior, pero también encarando nuevos desafíos.

De esta forma, el nuevo PGOU propone el desarrollo y la definición pormenorizada a través de:

- 8 Planes Parciales.
- 4 Planes Especiales.
- 14 Planes Especiales de Reforma Interior.
- 38 Unidades de Ejecución.
- Definición de detalle a través de Planes de Barriadas.

Plano 4.20. Plano General de 1999



Fuente: AH, 1999.

La carencia de la red de infraestructura se formaliza con la Ronda perimetral a la ciudad, dado el grado de consolidación de algunos de sus

tramos que afectan a su diseño, mientras en otros se introducen modificaciones que permiten una mejor conexión con el resto de la red urbana (Plano 4.20).

#### 4.4.3. La colmatación de los espacios vacíos

Desde el inicio de la planificación, como se ha visto, la colmatación de los espacios vacíos existentes entre barriadas ha sido uno de los mayores problemas urbanos de Huelva, esto se debe a los procesos de ordenación iniciados en ellos, los previstos y no realizados, que han motivado problemas derivados (utilización en extensivo del territorio, red viaria y de abastecimiento superior, aumento de costes de mantenimiento, segregación social, deficiencia en los servicios...) y la ausencia de un espacio compacto, que perjudica la creación de una imagen urbana, que solo poseen las áreas más antiguas, consolidadas (Casco Antiguo, Isla Chica, Matadero, Barrio Obrero, Huerta Mena). Las islas o barriadas se van a ver separadas entre sí por vacíos urbanos o la orografía existente (cabezos). Esto lo convierte en uno de los mayores problemas de planificación urbana, pues la existencia de un centro urbano excéntrico y alejado (deficiente red viaria y de comunicaciones), dificulta que pueda asumir su papel dentro de la ciudad (Echengusia, 2002).

Así, el objetivo de uso de las áreas no ocupadas por la edificación, a modo de espacios intersticiales, va a ser fundamental para una articulación entre las distintas zonas de Huelva, difundiendo la centralidad y posibilitando comunicación entre ellas (AH, 1999). Sin embargo, el PGOU de 1999 asume en su diagnóstico que no existen posibilidades económicas ni de demanda residencial, para su utilización, pues la ciudad de Huelva no tiene capacidad suficiente para ocupar los terrenos con potencialidad

urbanística que, la realización de grandes infraestructuras fundamentalmente viarias, ha englobado dentro de un perímetro urbano, recurriendo a la desclasificación masiva de suelo, especialmente en el urbanizable programado (AH, 1999). Así, parte del mismo sea clasificado como Urbanizable No Programado o No Urbanizable en otros casos (AH, 1999), aceptando que la ciudad tiene límites del crecimiento.

Estas áreas no ocupadas por el Uso Residencial son de varios tipos:

- Utilización mixta residencial-agrícola-forestal-hortícola: deben ser mantenidas (Calles Jaén-Almería en la ladera interior del Conquero...), introduciendo en ellas condiciones de salubridad.
- De carácter mixto residencial-paisajístico: por lo que las soluciones deben responder, asimismo, a este carácter diverso, de permisividad y reconocimiento de las implantaciones residenciales existentes y de actuación paisajística (Cabezo de La Joya).
- Espacios sin uso: presentan características topográficas que las hacen poco factibles para los desarrollos urbanos (ladera occidental del Conquero, Hispanidad-Avenida de Andalucía...), siendo necesarias actuaciones de consolidación de las tierras y su puesta en valor como elementos paisajísticos urbanos.

Los problemas que genera la gestión de estos espacios, se plantea que sean resueltos a medio/largo plazo, ya que, como se ha señalado, la carencia de economía urbana impide incorporarlas dentro de los Usos y Actividades Urbanas de manera inmediata. Por otro lado, se elevan los estándares mediante la calificación del suelo necesario y su distribución

con respecto a la población a la que se da servicio, para que ocupe zonas útiles y de aprovechamiento y uso viable a corto plazo.

De esta forma, en primer lugar, se plantea la dotación de servicios, equipamientos e infraestructuras como un instrumento para conseguir la colmatación progresiva de los espacios vacíos, implementando un diseño urbano de apoyo y creación de subcentros (de Terán-Troyano, 1999). Este tipo de operaciones se generaliza con la recuperación económica confirmó el cambio producido (burbuja inmobiliaria) en el modelo de crecimiento urbano y se vio el carácter irreversible hacia la dispersión de la población y las actividades por el territorio, corroborando el sistema policéntrico de nódulos frente a los núcleos compactos tradicionales.

En segundo lugar, se recurre al diseño de vacíos para la articulación de barrios (Planes de Barriadas), ya que estos espacios suponen una importante reserva de Suelo Libre en los que, en el futuro, la Ciudad podrá introducir Usos y Actividades que, en esos momentos, se demanden.

Por último, estos nuevos usos también incluye la puesta en valor, mediante una política de protección y uso, del enorme patrimonio natural onubense, mediante: a) la protección las Marismas del Odiel por medio de su inclusión dentro del Inventario de Espacios Protegidos de Andalucía; b) la recuperación en parte de las Marismas del Tinto, con una falta de definición de usos de esta extensa zona y una falta de gestión y administración de la misma y, en el ordenamiento, el establecimiento de nuevos accesos que permitan su utilización. En este sentido, el mayor problema ambiental queda sin solución: los vertidos de Fertiberia (balsas de fosfoyesos) sobre las antiguas marismas del Tinto, debiendo someterse

a un proceso de recuperación o recibir idéntico tratamiento que el que ahora se ha realizado en la zona antes descrita.

#### **4.4.4. El reencuentro con el frente litoral**

La zona del casco antiguo y centro urbano se van a proyectar hacia el frente fluvial del Odiel y del Tinto, con una ampliación de la ciudad hacia el área portuaria donde se aprovecharán las zonas susceptibles de cambio de uso allí existentes convenientemente tratadas, siguiendo dirección Oeste (Pescadería) y Sur (Ensanche), incorporando nuevos crecimientos para el desarrollo urbano (Echengusia, 2002). Este planteamiento entra en contradicción con el anterior, descatalogar suelo hacia el interior, al tiempo que se plantea uso residencial (Plano 4.19), aunque sí es cierto que el diseño de espacios libres abre la ciudad a la ría (el estuario del río, la marisma, el mar).

Esta apertura se plantea como una línea estratégica, una nueva conceptualización urbana ya presente en el PGOU de 1980, como se vio, como clave identitaria de la ciudad (su historia portuaria, marinera...). Sin embargo, el nuevo plan plantea el Ensanche Sur, que entra en conflicto directo con la actividad industrial en la Punta del Sebo (a diferencia del PGOU de 1980, que declara no urbanizable los terrenos del Polo), que fue origen de la industrialización reciente de Huelva, base de su crecimiento económico y sobre todo demográfico. Este problema se agudiza desde el punto en el que si bien el PGOU de 1999 está planteando un cambio productivo de la ciudad, hacia los servicios, no hay un modelo productivo alternativo a la industria, pese a la contaminación (aérea, de aguas, visual...) y los residuos de diferente tipo que ha supuesto, como se ha visto.

El desplazamiento progresivo de la actividad portuaria hacia el Puerto Exterior y la industrial hacia el Polígono Industrial del Nuevo Puerto, al sur (término municipal de Palos de la Frontera), ha hecho que pierdan peso económico (relativo) el Muelle de Levante, la zona industrial de la Punta del Sebo y el Polígono Industrial Vaciadero Norte, suponiendo una oportunidad para la apertura costera de la ciudad.

Dentro de las conversaciones mantenidas con el Puerto para la coordinación de la ordenación de su Área de Servicio por medio del Plan Especial marcado por la Ley de Puertos y las determinaciones del PGOU de 1999, se ha planteado la coincidencia en la estrategia de futuro del Puerto de Huelva, en el sentido de especializarse como Puerto Industrial ofertando una extensa área para localización de Empresas, aspecto éste que fuerza a dar, progresivamente, mayor importancia al Puerto Exterior. La crisis de la Industria de los fertilizantes y de transformados de la pirita, ubicadas en la Punta del Sebo, está provocada no solo por aspectos coyunturales, sino además y sobre todo por factores estructurales entre los que destaca por su importancia la progresiva obsolescencia de unas instalaciones ya anticuadas que precisan fuertes inversiones de tecnología productiva y ambiental para recuperar el nivel de competitividad de los mercados en los que opera y ajustarse a las limitaciones de emisión de la UE.

#### **4.4.5. La protección del casco antiguo y su patrimonio**

Para establecer los límites de crecimiento se establecen condicionantes de carácter estructural para el desarrollo urbano de Huelva (AH, 1999). En el caso del casco antiguo, esto se va a conseguir por la promoción local, de empresas de pequeña dimensión, que concentran sus

actuaciones en operaciones de renovación puntual en el Suelo Urbano Consolidado, descartando operaciones de mayor envergadura como el desarrollo de PERIS o Planes Parciales. De esta forma, los usos residenciales serán el motor urbano en el casco antiguo y centro de la ciudad mediante Suelo Urbanizable Programado, previsto en el PGOU para impedir el desarrollo de nuevos suelos.

La ciudad de Huelva, no presenta a finales del siglo XX un conjunto importante de edificaciones de interés, sino que se trata de edificios más o menos aislados (con excepción del Barrio Reina Victoria), ya que gran parte del casco antiguo fue derribado en los años sesenta por el propio recrecimiento del casco antiguo, como se vio, afectando especialmente a las construcciones civiles (casas modernistas o regionalistas...). Solo los edificios religiosos han permanecido sin modificaciones (salvo de mantenimiento y consolidación, como la Iglesia de la Purísima Concepción, o de rehabilitación, como Ermita de La Soledad) desde Edad Moderna.

En este contexto, la importancia del patrimonio británico (frecuentemente llamado “Legado Inglés”), vinculado a la actividad portuaria de la Riotinto Co. Ltd. y a otras empresas (Minas de Tharsis), cobra importancia, iniciándose su preservación y protección: la Casa Colón (inscrita en el Catálogo General en 1996, una vez recuperada, en 1992), el Muelle de la Compañía de Tharsis (inscrito como BIC desde 1997), el Barrio Obrero Reina Victoria (BIC desde 2002) y el Muelle del Mineral de la Compañía de Riotinto (BIC desde 2003), que se convierte en el emblema oficial de la ciudad (imagen institucional empleada por el Ayuntamiento) (González-Vílchez, 1981; Díaz-Zamorano, 1999). Sin embargo, ya se habían perdido otras construcciones, como el hospital de la compañía, la clínica

Mackay McDonald, las piscinas de los ingleses..., todas entre los Cabezos de la Esperanza y San Sebastián, o las lujosas casas de Alameda Sundheim (de las que solo queda el edificio Alameda); aparte, los daños sufridos por ese patrimonio (como el desmantelamiento de un tramo del Muelle del Mineral de la Compañía de Riotinto para construir la carretera hacia el Polo).

En el casco antiguo permanecen algunas edificaciones anteriores, como la casa de pescadores de Berdigón 14 (de época moderna) y algunos edificios emblemáticos, muchos de ellos transformados en su uso (Palacio del Duque de Medina Sidonia, El Comercial, Edificio Crisluis, Hotel París...). Sin embargo, esa situación de protecciones e intervenciones puntuales, ha dejado lugares emblemáticos de la ciudad como nuevas “islas patrimoniales” sobre las que centrar actuaciones: Antiguo Mercado de Santa Fe (la comisaría de la Policía Nacional), antigua Sede del Banco de España y edificio de Hacienda, en estos dos últimos con actuaciones en la actualidad.

Fuera del Casco Antiguo, la conservación de las edificaciones modernistas y regionalistas de la Avenida Manuel Siurot son las únicas de importancia: instituto La Rábida (en rehabilitación), Colegios Montessori y Santo Ángel.

La existencia de un Patrimonio Arqueológico de importancia en nuestra ciudad, la necesidad de su estudio y análisis y su puesta en valor, obliga a profundizar en los mecanismos administrativos mejorando los criterios actualmente contemplados en el Plan General, apoyándonos en la actual legislación para conseguir la formación de parques arqueológicos,

en los que mostrar el pasado de Huelva, materializado en el Plan General de Investigación de la Zona Arqueológica de Huelva (2016).

#### **4.4.6. La articulación interna y externa de la ciudad: el hábitat disperso y la descentralización metropolitana**

El proceso de desurbanización y el desarrollo del área residencial metropolitana, así como la deslocalización de actividades económicas, conllevan nuevos problemas y agudizar algunos preexistentes, que no solo han de ser afrontados por el PGOU de 1999, dado su carácter comarcal y metropolitano. Coinciden con dificultades de planificación y de financiación. A ello se suma la propia dispersión interna de la ciudad (necesidad de inversiones en infraestructuras, servicios y equipamientos).

En el interior de la ciudad, su configuración fragmentada genera problemas de movilidad (AH, 1999), el problema se afronta finalizando el mallado viario dentro del perímetro urbano, ya planteado por el PGOU de 1964 (gran eje central y eje secundarios en perpendicular). En cierto modo, se trata de “concluir la ciudad”, completando su estructura viaria mediante la conexión y articulación de los diferentes barrios (Echengusia, 2002). Para ello se acometen actuaciones diversas:

- Formalización de la Ronda Este, con la continuación de la Avenida de Palomeque-Pablo Ruiz Picasso, hasta la Ronda, la continuación de la calle Honduras hasta el Eje, la formalización de una vía posterior a Carrefour.
- Rediseño de la Ronda Oeste, mediante un carácter más urbano, la continuación de la Avenida de las Flores hasta la Ronda.

- Formalización de dos nuevas conexiones con la Avenida de Manuel Siurot (El Conquero) desde los accesos del Nuevo puente sobre el Odiel y la rotonda del Paseo Marítimo de Marismas del Odiel.
- Continuación de los anteriores trazados hasta el Eje (Avenida de Andalucía).
- Finalización la Ronda Exterior perimetral de la ciudad, hacia el Este y el Oeste, como se ha visto, pero también dentro del área urbana, con la conexión del Paseo Marítimo con la Avenida de la Raza (Barriada de El Carmen), y ésta con la C-422 de conexión de Huelva con la Rábida y Mazagón.

De esta forma, se consigue la articulación interna, evitando los recorridos urbanos (desde el centro) entre las partes de la ciudad, conectadas ahora entre sí, terminando la ciudad, difundiendo la centralidad (Echengusia, 2002) a partir del gran Eje central diseñado por Alejandro Herrero (AH, 1964), hoy Avenida de Andalucía, que como bisectriz divide al núcleo principal en dos partes, circunvaladas por un sistema viario que trazado por el Norte y Sureste, tiene la morfología de las rondas de circunvalación, pierde éste carácter en sus tramos Oeste y Sur, que, atravesando áreas de la ciudad adquiere características de Sistema viario principal de la ciudad.

A partir de ese Eje central se vertebra la articulación externa de la ciudad, con la conexión con la A-49 (hoy H-31, conexión con Huelva de la A-49 Sevilla-Ayamonte). Sin embargo, genera la conexión de la ciudad con una vía rápida, una idea abandonada en los espacios urbanos desde finales de siglo, para evitar la saturación en la entrada y salidas urbanas, primando

las rondas de circunvalación. Al otro lado, la conexión hacia Aljaraque y la Costa Occidental se dificulta por la presencia del río, y la construcción del nuevo puente no soluciona el tráfico motivado por el crecimiento metropolitano. En este sentido, la mala conexión de la Ronda Exterior con el nuevo puente y la confluencia del tráfico local con el de travesía A-49-Costa, es uno de los problemas más importantes a los que debe dar respuesta.

El tramo Sur de la Ronda, pendiente de la operación urbanística de Pescadería y la pérdida de la Avenida de Francisco Montenegro como tramo de ésta ronda, obliga a una actuación rápida, de forma que, en el Nudo Sur de la ciudad, se cierre el trazado SE, con el SO. Las conexiones con la A-49 en su nuevo trazado, por medio del desdoble de la Nacional 431 en sus tramos Huelva-Gibraleón y Huelva-San Juan del Puerto, permite la conexión de éstas dos localidades con la capital Onubense, fomentando, aún más las interdependencias existentes entre estos municipios. Este trazado arterial de la ciudad presenta una serie de deficiencias como la no existencia de una conexión lógica entre el Puente sobre el Río Odiel y la A-49, ya que la utilización del tramo Oeste de la Ronda exterior, presenta enormes dificultades, la no existencia de una conexión lógica con el Sector Oriental de la Costa Onubense, ya que la concentración industrial en el término municipal de Palos de la Frontera, la agricultura en la Comarca de Doñana y desarrollo turístico de éste sector costero, precisa de una conexión diferente a la del puente del Río Tinto, excesivamente vinculado al Sistema General Portuario (AH, 1999).

#### 4.4.7. La mejora del medioambiente urbano

Los ciudadanos viven inmersos en un medio ambiente urbano, construido, conjunto de espacios privados (viviendas, locales comerciales...) y públicos (calles, plazas, parques...). Realmente, el espacio público es la ciudad, y es para sus pobladores, es el resultado, como se ha expuesto, de su propia historia urbana, de uso y apropiación, de vivencia e identidad, materialización de las relaciones entre poder político (Ayuntamiento, Junta de Andalucía, Estado), poder económico (empresas mineras, industriales...) y ciudadanía, que se expresan en la conformación urbana, el trazado de las calles, las plazas, los parques... los lugares de encuentro ciudadano (Borja y Muxí, 2003). De la naturaleza de estas relaciones (de imposición, colaboración, participación) depende en gran medida la calidad de vida de sus usuarios urbanos en el que se desarrollan las actividades cotidianas.

Así, desde principios de los años noventa, las reivindicaciones ciudadanas y de colectivos sociales se hacen comunes al conjunto de la ciudadanía, coincidiendo con la aplicación de políticas comunitarias, estatales y autonómicas. La reivindicación del espacio público se inserta en su valor ecológico, ambiental, y se habla del “medio ambiente urbano” no como contraposición del “medio ambiente natural”, sino como una prolongación del medio natural en los espacios urbanos. Estas ideas inciden directamente en la planificación y ordenación urbanas del PGOU de 1999, que plantea acciones dirigidas a los siguientes objetivos:

- Mejorar el diseño funcional y estético de los elementos móviles o no que configuran los espacios públicos.

- Aumentar y mejorar las plantaciones arbóreas y la vegetación ornamental en general (en gran parte arrancada sistemáticamente desde los años ochenta, como las frondosas de Adoratrices, Pío XII..., sustituidas por naranjos de menor porte).
- Incrementar las superficies de paso, paseo y estancia de peatones, especialmente en el Casco Antiguo, como zona más utilizada por los ciudadanos, reduciendo la destinada al tráfico rodado (peatonalización) y aparcamiento de vehículos en la calle, la reducción del número de vehículos, impidiendo mediante barreras físicas el aparcamiento y proporcionando aparcamiento alternativo, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica (DGRA, 2013).
- Potenciar el transporte público y los vehículos no contaminantes.

Como consecuencia de ello, el PGOU de 1999 lleva a considerar que el problema es asumible desde la óptica de un cambio radical en la imagen del espacio público de ésta zona central de la ciudad (AH, 1999). El predominio del peatón y el espacio que éste utiliza (pasos de cebra, acerados y vías peatonales) sobre el tráfico rodado se hace imprescindible. En definitiva se pretende maximizar la accesibilidad entre las partes de la ciudad con el exterior, la interconexión de los servicios de transporte mediante la creación de un nudo de comunicaciones, el refuerzo del trazado de la nueva penetración a la ciudad y la integración del puerto a la ciudad. De la misma forma, se planteará la construcción de tramos de carril bici, con dificultades de diseño (discontinuos) y problemas

conceptuales (realizados a costa de las aceras y zonas peatonales, y no de la calzada, lo que convierte a los viandantes y ciclistas en rivales por el espacio público).

En ese mismo contexto, la ciudadanía demanda cambios hacia “ciudades amigables” (Cano-Pérez, 2016: XI), y surgen iniciativas populares que permiten la protección del patrimonio con poco presupuesto y que consideran que, al margen de lo institucional (Campero-Romero *et al.*, 2019), “las *ciudades amigables* deben serlo para el conjunto de su población, así como para su entorno y territorio de pertenencia” (Jordán *et al.*, 2016: XIII). De esta forma, la protección de los cabezos conoce un importante avance con la aprobación del Plan Parcial Nº 2 Parque Moret, que supone la apertura de un parque urbano (2002) en la vertiente E de El Conquero, aprovechando parcelas forestales y huertas, aunque con algunas zonas duras (área central en el acceso desde la Hispanidad). A la vez, se protegen las Laderas del Conquero-Mondaca, con la tramitación de la Declaración de Monumento Natural, pese a quedar como Suelo Urbanizable No Sectorizado y Suelo Urbano No Sectorizado, respectivamente. El Parque Alonso Sánchez se clasifica como sistema general de espacios verdes (y residencial), de forma eufemística, ya que, claramente, es un área dura y de escaso uso ciudadano (Campero-Romero *et al.*, 2019).

Sin embargo, el resto de los cabezos quedan como Suelo Urbano No Consolidado (El Conquero, San Pedro, Molino de Viento, La Joya y La Joya-Colombo, Roma), Suelo Urbano Consolidado (Esperanza, Casa Colón, Parque Alonso Sánchez, San Sebastián, Vista Alegre/Saladillo/La Almagra) y Suelo Urbanizable No Programado (Circunvalación Norte). La especulación

urbanística y el valor del suelo hacen que los cabezos queden como áreas urbanas y urbanizables, con algunas áreas dotacionales o espacios libres. El resultado de esta planificación ha supuesto la desaparición de cabezos (Casa Colón, Cabezo del Pino, Vista Alegre, El Saladillo), transformaciones en otros (San Sebastián) o la presión urbanística en los lugares de ejecución parcial o no ejecución (La Joya-Colombo), al tiempo que se ha generado una corriente de opinión pública en defensa de los cabezos a través de asociaciones políticas, sociales-vecinales y culturales (Campero-Romero *et al.*, 2019).



**BLOQUE II.**  
**LA HUELVA**  
**SOÑADA**



*“A través de la Historia hemos llegado al futuro. Veremos que hay unas constantes en el ser de la Ciudad que perduran a través de su historia. El momento actual es bien pequeño al lado de la continuidad de la Ciudad, tan superior a esta etapa de nuestra actividad y a las transformaciones que veremos en nuestra vida. Ello nos dará también una visión lejana de los efectos del Plan de Ordenación que necesita para no desenfocar su misión con la de su realización.” (Herero-Ayllón, 1950)*

Este segundo bloque de la investigación tiene un carácter técnico, con el fin de contribuir desde una perspectiva práctica (propuestas de intervención) a la renovación del pensamiento urbanístico de la ciudad de Huelva, teniendo en cuenta: a) los problemas urbanos; b) los principios de la ordenación urbanística; c) el contexto de desarrollo urbanístico. A partir del diagnóstico realizado (Cap. 8) estas propuestas son la materialización de las reflexiones llevadas a cabo, en ese contraste entre la “Huelva real” y la “Huelva soñada”.

Se toman como base del trabajo tres proyectos urbanísticos presentados a convocatorias públicas de participación para la rehabilitación, renovación y regeneración del pensamiento urbano de la ciudad de Huelva, convocadas por el Colegio Oficial de Arquitectos de Huelva (COAH) en 2013. El objetivo de estas convocatorias es contribuir al diseño y construcción de una nueva ciudad, bajo la denominación de “Huelva Apunta”, partiendo de (1) el establecimiento de un modelo futuro de ciudad y (2) la creación de un catálogo de espacios para la reflexión urbanística mediante la creación de unas líneas generales para sentar las bases de lo que podría constituir el germen para los criterios y objetivos del Plan General de Ordenación Urbanística de Huelva (hoy en fase inicial de elaboración).

En estas propuestas se abordan espacios degradados o con un uso inadecuado de la ciudad de Huelva, o los que constituyen una barrera física o artificial a la integración socio-espacial de la misma, y que se propone potenciar, recuperar y dignificar mediante propuestas de actuación concretas.

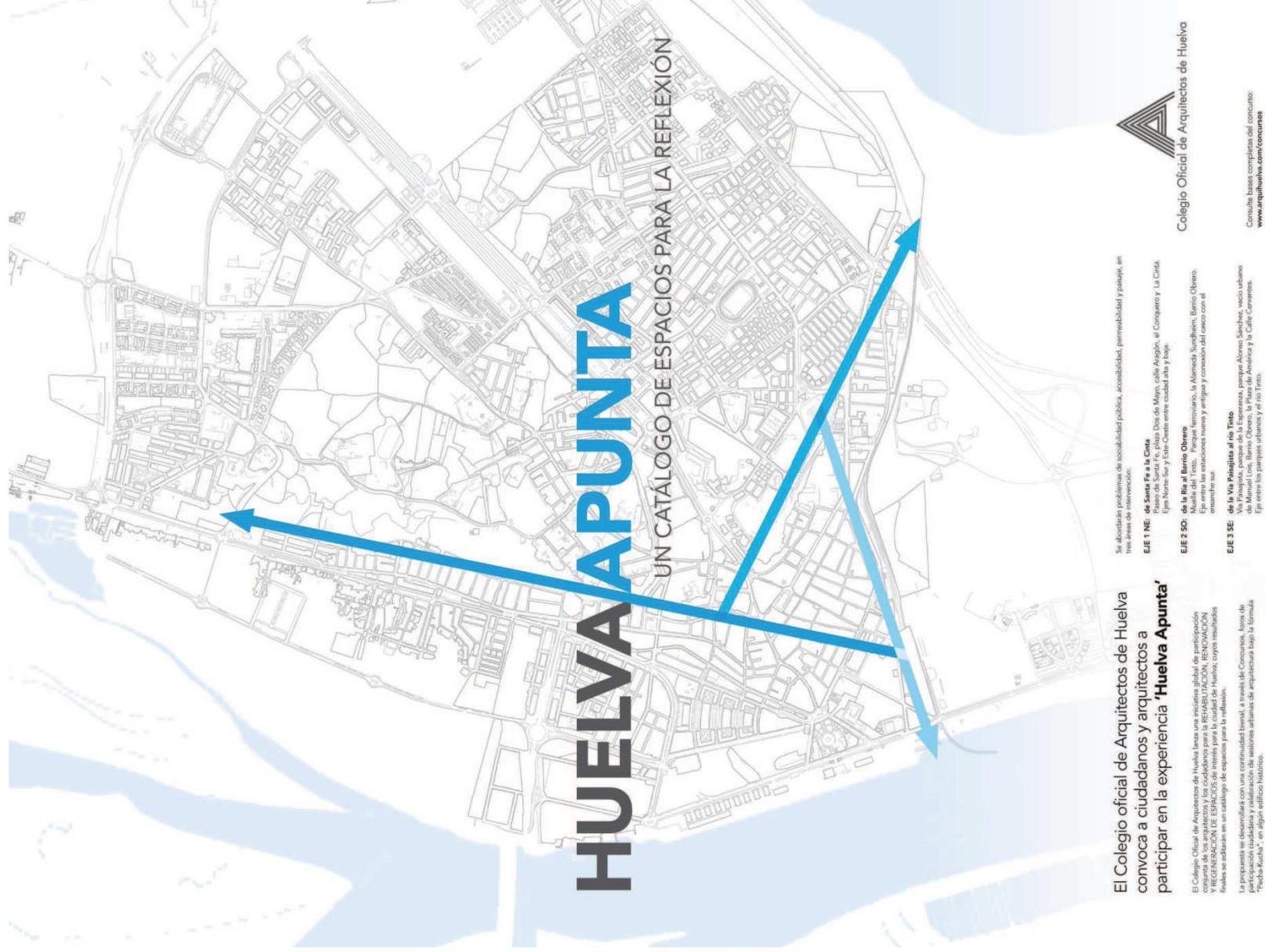
Estas ideas se inscriben en nuevos objetivos y directrices generales para el futuro diseño urbano, partiendo de actuaciones públicas que no fueron desarrolladas en los planeamientos generales anteriores y que pretenden dar soluciones de diseño a un nuevo planteamiento de ciudad, que recoja intervenciones en el transporte público sostenible mediante el acercamiento entre Puerto y ciudad, poniendo en valor los elementos naturales que posee la ciudad y que no son aprovechados en el diseño de su estructura general, poniendo en valor la costa y transformándola como espacio público, reforzando señas de identidad a la ciudad que la hagan única y diferente a las demás, con la integración de la ría y las figuras de los cabezos como monumentos naturales, ofreciendo el valor histórico para su puesta en valor en las diferentes huellas marcadas en su recorrido, ofreciendo un futuro más amable, con la consigna de ciudad que acoge y ofrece a los ciudadanos una ciudad mejor, más moderna y competitiva.

Los proyectos realizados están estructurados en tres ejes urbanos (Plano 5.1) de la ciudad de Huelva, como propuestas de intervención urbanística para la rehabilitación, renovación y su regeneración:

1) Eje 1º (Cap. 5). “Cruce de miradas”. Esta propuesta se localiza en la sección NE de la ciudad, siguiendo un eje que va desde el Paseo de Santa Fe hasta el Santuario de la Cinta. Partiendo de la puesta en valor de las señas de identidad urbana, se propone el

uso de los cabezos como servicios ecosistémicos, como patrimonio natural modificado históricamente, que han conformado la estructura urbana, pero han sufrido el desdén urbanístico. La propuesta es establecer una relación positiva entre los cabezos y la ría, como servicios de los ecosistemas (construcción positiva del paisaje), espacios verdes y elementos identitarios onubenses. De esta forma, se conseguirá la puesta en valor del frente litoral y los cabezos, como elementos estructurantes de la ciudad.

- 2) Eje 2º (Cap. 6). “Un camino para la historia”. Esta propuesta se localiza en la sección SW de la ciudad, generando un eje que iría desde la ría del Odiel hasta el Barrio Reina Victoria. Se toma como punto de partida la historia urbana (“las huellas del pasado”), poniendo en valor los elementos patrimoniales (materiales e inmateriales) a través de un recorrido cronológico.
- 3) Eje 3º (Cap. 7). “Entre dos aguas”. Esta propuesta se localiza en la sección central del casco urbano, entre la Vía Paisajística (hoy Cuesta de las Tres Caídas) hasta el río Tinto, describiendo un eje en dirección SE. Se toma como referencia el hecho portuario, la relación de la ciudad con el agua, como eje estructurante de la ciudad con el Puerto, configurando la ciudad “frente al mar” y no “de espaldas al mar”.





**CAPÍTULO 5.**  
**Eje 1º. «Cruce de  
Miradas»**



*“se consideran infraestructuras verdes: los bosques, los ríos, las zonas costeras, los parques, los corredores ecológicos y otros elementos naturales o seminaturales esenciales para la prestación de servicios ecosistémicos”  
(Comisión Europea, 2011)*

La ciudad de Huelva puede vertebrarse geológica y urbanísticamente según distintas fachadas naturales, una de ellas es la orientada NNE-SSO paralelamente al margen izquierdo del curso bajo de la desembocadura del Río Odiel. Así, los cabezos y el estuario del Odiel se convierten en dos elementos condicionantes de la conformación de la ciudad de Huelva (Cap. 2) y de su evolución (Cap. 4). El proyecto presentado bajo el nombre “Cruce de miradas” propone la puesta en valor de estos dos elementos urbanos, como servicios ecosistémicos (CE, 2011), siendo lo novedoso la propuesta de unir ambos espacios, desdeñados por el urbanismo imperante, pero también desconectados por la evolución urbana. Además de realzar los valores patrimoniales naturales (espacios verdes) la propuesta intenta introducir el valor cultural e histórico de estos elementos urbanos.

Esta propuesta pretende poner en valor esos “balcones naturales”, haciendo realidad la integración del patrimonio natural en la realidad urbana (Bassols-Coma, 2004). El ámbito de actuación es un eje en dirección NE, que tiene por límites el Paseo de Santa Fe y el Santuario de Nuestra Señora de la Cinta, pasando por la Plaza Dos de Mayo, la Calle Aragón, el Cabezo de San Pedro y El Conquero (Avenida Manuel Siurot) (Figura 5.1).



El objetivo principal de la propuesta es poner en valor los cabezos y su apertura a la ría del Odiel. Frente a la obsesión de la ciudad plana que se proyecta sobre la “ciudad baja”, los cabezos se constituyen en una seña de identidad de la ciudad de Huelva desde sus orígenes (Cap. 2). La propuesta plantea valorizar los orígenes urbanos (anteriores al siglo XV): protohistóricos, romanos y andalusíes, en la “ciudad alta”, pero también abordar su contacto con la zona baja (la marisma), dado que el cabezo (especialmente El Conquero) se ha convertido en un obstáculo visual a modo de farallón en la ciudad inconclusa (Fotografías 5.1 y 5.2), en lugar de un elemento clave en el espacio urbano. Es así que la propuesta se centra en la idea de existencia de una zona verde, de transición entre la zona alta y baja de la ciudad.

Fotografía 5.1. Vista de El Conquero desde las Colonias como espacio inconexo



Fotografía J.F.G., 2008.

Fotografía 5.2. Vista de la ría del Odiel desde El Conquero como espacio inconexo



Fotografía F.J.G.D., 2019.

## 5.1. LOS CABEZOS COMO SEÑA DE IDENTIDAD. DE LA «ARQUITECTURA» NATURAL A LA INTEGRACIÓN URBANA

Cuando estudiamos los orígenes de Huelva, descubrimos que esa ciudad se asienta hoy sobre unos sedimentos que antes estuvieron en el fondo de un mar (Cap. 2), que después fueron parte los depósitos de los sistemas fluviales y que, finalmente, el paisaje que vemos es el formado en las últimas decenas de miles de años y transformado por el ser humano. El

encajamiento de los ríos Odiel y Tinto durante el Plio-Cuaternario ha contribuido a definir una serie de “balcones naturales” en las laderas que configuran los cabezos de la ciudad de Huelva. Puede describirse como el resultado de la interacción de los procesos geológicos ligados a la dinámica de los ríos (Odiel y Tinto) y aquellos otros que son propios de la dinámica litoral del Golfo de Cádiz, así como de la actuación del ser humano, especialmente desde el siglo XVIII, tratando de extender el área urbana por las zonas topográficamente más bajas.

**Imagen 5.1. Panorámica de la ciudad de Huelva desde la ría del Odiel, con los cabezos al fondo. Detalle de óleo sobre tabla de P. Hernández, 1830**



Fuente: Archivo Díaz Hierro; tomado de Gozávez-Escobar, 1999: 73.

Este elemento patrimonial confiere una de sus principales características a la ciudad, pese a que el urbanismo no lo haya sabido valorar (salvo excepciones puntuales)

Las representaciones de la Huelva histórica presentan a los cabezos como un elemento de identidad, como se observa en la Imagen 5.1. (esta representación de la ciudad fechada en la pintura original en 1830, por su contenido, se ha datado a finales del siglo XVIII).

La representación esquemática de la ciudad incluye dos elementos naturales: los cabezos al fondo (representados como colinas, como arquetipo de elevación, no como acantilados) y el estuario del Odiel en primer plano (como espacio portuario), a los que añade los elementos arquitectónicos ya desaparecidos: Arco de la Estrella (abajo en el centro) y torre del castillo (en el tercer plano, entre las iglesias de San Pedro y la Concepción), esta última sobre el desaparecido cabezo del Molino de Viento (hoy solo queda una parte correspondiente al cabezo de San Pedro). Se trata de una representación de la ciudad baja y la ciudad alta.

El mismo esquema es el que se reproduce en el antiguo escudo de armas de la villa de Huelva (Imagen 5.2, arriba izquierda) en el que se muestran (Imagen 5.2, óvalo de la izquierda, arriba derecha) como símbolos de la ciudad el Arco de la Estrella sobre el estuario (*portus maris*), el cabezo (*terra*) y el castillo (*custodia*), además del olivo (Imagen 5.2, óvalo, abajo derecha), como símbolo del espacio agrario (*terra*). Sin realizar un examen heráldico, que no es el propósito, es interesante destacar que en el escudo actual de la ciudad (Imagen 5.2, abajo izquierda) se conservan todos los elementos de manera simbólica, salvo los cabezos, lo que se convierte en un claro ejemplo del desdén por este patrimonio natural.

Imagen 5.2. Antiguo escudo de armas de la Villa de Huelva



Fuentes: Morales, 2014; AH, 2021.

Las laderas que conforman los cabezos son zonas de elevadas pendientes que tienden a buscar un perfil topográfico de equilibrio. Actualmente no existe ese equilibrio e incluso las actuaciones antrópicas han supuesto una mayor inestabilidad de las mismas. En muchos casos las excavaciones que se han hecho en las partes bajas de los cabezos han supuesto un incremento local de la pendiente lo que ha significado una aceleración de los procesos geológicos que tienden de manera natural a buscar el perfil de estabilidad (equilibrio) de la ladera. Por ello, es necesario que las actuaciones que se acometan en los cabezos estén en consonancia con los procesos naturales de la evolución de las propias laderas. Para ello es necesario tener en cuenta:

- a) La conservación de la identidad paisajística de la ciudad, preservando los cabezos y el entorno natural del estuario del Odiel, haciendo que queden unidos urbanísticamente. Todo ello debe significar una puesta en valor el infravalorado patrimonio natural de la ciudad.
- b) La no intervención en los procesos geológicos que intervienen en el modelado de las laderas que marcan el perfil topográfico de Huelva, a diferencia de actuaciones realizadas en el pasado, que han acelerado procesos de degradación (desmontes, excavaciones, forrado). En línea con ello, se debe contribuir a la estabilidad de las laderas y el perfil de equilibrio.
- c) El uso público y recreativo de la ladera de los cabezos, en ningún caso, uso residencial (construcción de viviendas).

## 5.2. EL EJE VERDE DEL PASEO SANTA FE (ESTE) AL SANTUARIO DE NUESTRA SEÑORA DE LA CINTA (NORTE)

La primera actuación del proyecto es generar un eje longitudinal de los cabezos, que permita generar una unión entre el final de la Avenida Manuel Siurot (Santuario de la Cinta) hasta el Cabezo de San Pedro-Paseo de Santa Fe, extendiéndose al Oeste por el Parque Moret, según se representa en la recreación uniría elementos dotacionales y espacios públicos en su recorrido. Se trataría de un corredor verde, que integraría espacios ajardinados con el cabezo y las infraestructuras de uso recreativo.

Estos espacios verdes cumplen una doble función: a) generar espacios de sombras; b) delimitar los recorridos peatonales que recorren todo el eje longitudinal de la actuación, uniendo los distintos nodos establecidos en el proyecto. Los nodos de equipamiento del espacio natural servirán para dar un uso recreativo a la zona de ordenación, a la vez que preservarán el propio espacio natural de la urbanización (uso residencial).

La idea de proyecto intenta generar en el Santuario de la Cinta un nodo principal de atracción del que partan accesos y comunicaciones a los restantes nodos planteados en el proyecto. Este recorrido por los espacios públicos unificaría las diferentes dotaciones esparcidas en la ciudad, unificándolos mediante los espacios verdes (servicios ecosistémicos). El conjunto se unifica mediante recorridos los distintos usos dotacionales y equipamientos incorporados en el diseño del espacio natural.

## 5.3. EL CABEZO DE SAN PEDRO

La segunda actuación propone la puesta en valor del Cabezo de San Pedro, mediante un recorrido patrimonial por los restos del castillo de Huelva y la iglesia de San Pedro. Se propone convertir el Paseo de Santa Fe en el eje de conexión con el casco antiguo. En este paseo se propone como “puerta de unión” de la ciudad baja y la ciudad alta, con la intervención sobre el edificio del Mercado (antigua Comisaría de la policía Nacional), que conectaría el Paseo con la Plaza Dos de Mayo y la Plaza de San Pedro.

La idea principal para este espacio es continuar con la propuesta de la “reconstrucción” del antiguo Castillo que tiene el Ayuntamiento (propuesta de 1998), para crear de esta manera uno de los principales nodos de atracción recreativa. El Castillo, con cinco torres, fue demolido en los siglos XVII y XVIII, quedando hoy restos de los cimientos y algún lienzo de muros.

En 2008 se realizó una reconstrucción interactiva. La finca, de 23.635 m<sup>2</sup>, es hoy propiedad privada, pese a estar protegido como BIC (1985) (Aguilera-Carrasco *et al.*, 2008). Existe un proyecto (desde hace una década) del Ayuntamiento de urbanización y ajardinamiento (parque), reinterpretando el antiguo castillo, pero depende de las expropiaciones pertinentes. Esta idea se traslada en esta propuesta con la recuperación de la imagen de la ciudad mediante la puesta en valor del Cabezo de San Pedro, como parte del patrimonio inmueble arquitectónico y arqueológico, con el recorrido por los restos del antiguo castillo y la representación de la Iglesia de San Pedro en la parte alta, siendo en la parte baja donde se

desarrolla la unión con la ciudad, delimitando el Castillo derruido como espacio público, dejando el Paseo de Santa Fe como eje principal de conexión con el centro histórico.

Figura 5.2. Esquema del Cabezo de San Pedro y su relación con los espacios públicos



La puesta en valor del Cabezo de San Pedro pasa por una excavación arqueológica intensiva de la zona del conjunto, y su posterior puesta en valor público junto con el Mercado de Santa Fe.

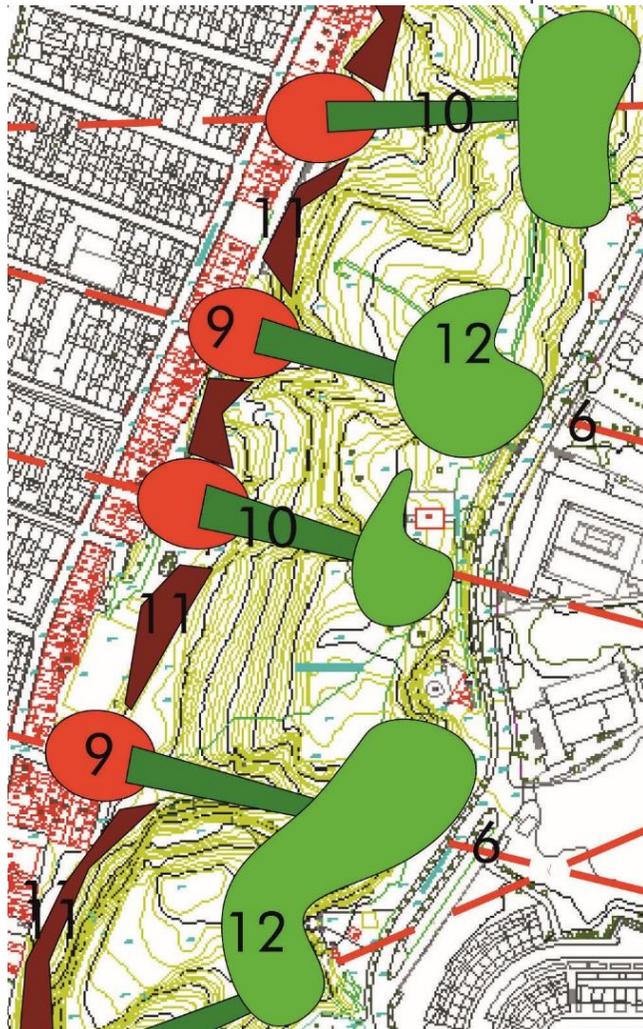
Para la relación del cabezo con la parte baja y para la unión de los dos cabezos en la propuesta del Eje NE, se propone la semi-peatonalización de la calle Aragón, que serviría de eje de unión entre los dos espacios públicos del cabezo, así como la relación de la parte baja de la ciudad con el monumento de espacio natural del cabezo de San Pedro (Figura 5.2).

#### 5.4. EL CABEZO DE EL CONQUERO

La actuación urbanística supone la preservación del cabezo de El Conquero, con la incorporación de los abanicos aluviales en el diseño de la propia ciudad, para recuperar el espacio, impidiendo su continuo deterioro (Figura 5.3). Con este fin se proponen tres actuaciones vinculadas entre sí:

- calzar la parte baja del cabezo (para evitar erosión en el talud y la ladera);
- drenaje y canalización del agua para evitar la erosión (para limitar la escorrentía y lavado de materiales);
- vegetar el cabezo con especies autóctonas (fijación de suelo y recuperación del espacio).

Figura 5.3. Esquema de contención del cabezo mediante elementos naturales en el cabezo de El Conquero



Recreación de los abanicos aluviales como espacios públicos en el Cabezo del Conquero. Utilizada en el concurso "Cruce de miradas".

#### Leyenda

9. Espacios públicos de los abanicos aluviales.

10. Ejes transversales de comunicación y regeneración.

11. Calzado para la conservación de los Cabezos.

12. Creación de Espacios vegetados para la contención.

Elaboración propia.

#### 5.4.1. Calzar la parte baja del cabezo

La primera actuación necesaria es actuar en las laderas del cabezo para su consolidación y regeneración. Para ello se propone la creación de abanicos aluviales artificiales y la forestación de la base del cabezo (en el talud y las laderas).

Los abanicos aluviales artificiales actuarían como recalzado (Figuras 5.4 y 5.5) estarían localizados en las partes bajas de las vaguadas, recreando/recuperando (según sea el caso) los antiguos abanicos aluviales, que se formaban de manera natural los materiales arrastrados por la erosión desde la parte alta del cabezo.

Esta intervención tiene diversos fines:

- Didáctica e interpretativa: dar a conocer a la ciudadanía la historia geológica, desde la aparición de los cabezos hasta la actualidad (formación y evolución) y permitir su uso recreativo;
- Intervención de consolidación: con el fin de consolidar la parte baja de las vaguadas del cabezo, que es la más débil, y evitar la arroyada concentrada (erosión diferencial) y los recurrentes desprendimientos (vd. Cap. 2).

Figura 5.4. Recreación de los abanicos aluviales en el cabezo de El Conquero



Planta general recreada del  
cabezo del Conquero como  
espacio natural. Utilizada en el  
concurso "Cruce de miradas".  
Elaboración propia.

Figura 5.5. Perspectivas de la recreación de los abanicos aluviales en el cabezo del Conquero



Elaboración propia.

Una segunda actuación, complementaria, es la utilización de muros inclinados vegetados a los pies del cabezo. Estos estarían localizados en los intersticios de los abanicos aluviales, sirviendo para calzar el cabezo, para contener los terrenos y delimitar los paseos peatonales, así como los usos dotacionales que se localizarían en el paseo perimetral.

Con esta intervención se consigue consolidar el cabezo mediante elementos naturales y en algunos casos de forma artificial, mediante intervenciones de carácter recreativo y ajardinamiento, integrados en la morfología natural del cabezo. Por otra parte, se consigue la integración en el conjunto urbano (espacio de transición) y se evitan las promociones inmobiliarias que cubren (forran) los cabezos (como la reciente del Cabezo de san Pedro en la esquina con calle Aragón).

#### 5.4.2. Drenaje y canalización del agua

La segunda actuación necesaria en El Conquero es el drenaje de la parte superior del cabezo. Con ello se pretende impedir que el agua procedente de las zonas más altas vaya al cabezo, uniéndose en la labor de erosión por escorrentía y arroyada concentrada, que ha generado inundaciones históricas (Huerto Paco-Adoratrices). El drenaje recorrería el paseo-mirador que se localizaría en la parte superior del cabezo mediante una red canalizada que acometería en la red de desagüe del cabezo.

Esta idea se sustenta en la recuperación de la red las galerías y acueductos romanos existentes, poniendo en funcionamiento las canalizaciones dentro del propio cabezo y que servirían para tal fin, uniéndolo a las nuevas canalizaciones para el desagüe de las aguas (Imagen 5.3), con pozos de aireación y accesos.

Imagen 5.3. Croquis de la sección transversal de la Fuente Vieja



Fuente: García-Sanz y Rufete-Tomicó, 2001.

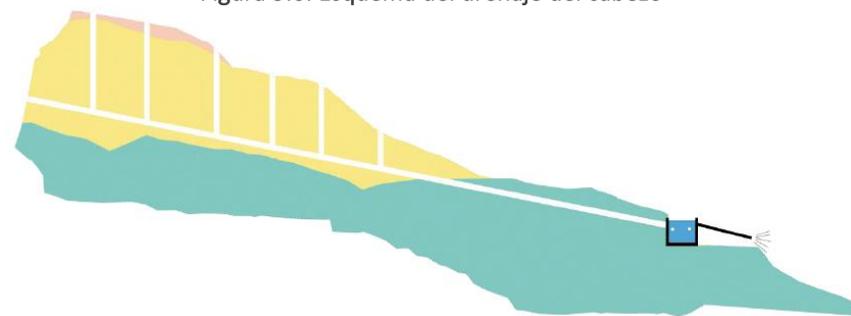
Fotografía 5.3. Acceso de la Fuente Vieja



Fotografía del autor.

Los únicos restos visitables en la actualidad son los de la Fuente Vieja (Fotografía 5.3), la cámara de decantación desde la que se alimentaban las canalizaciones (acueducto) de abastecimiento de agua de época romana. Esta serviría como depósito de agua en los momentos en los que el acueducto llevara mayor caudal. Su conversión en la fuente actual parece ser tuvo su origen en un momento en el que el agua llegara con dificultad a la ciudad, por encontrarse en estado ruinoso la galería en su tramo final, más al Sur, hacia el Cabezo de San Pedro. A pesar de lo escueto del tramo de galería que sigue en funcionamiento a ambos lados de la Fuente Vieja, que no alcanza más de 125 metros de longitud, sin embargo, es capaz de drenar del cabezo 30 metros cúbicos de agua diarios (Figura 5.6).

Figura 5.6. Esquema del drenaje del cabezo



Fuente: Garrido Morillo, s.f.

El agua que brota de la fuente, al no estar encauzada, se pierde formando un pequeño arroyo que discurre por el cabezo hasta llegar al

sumidero, antes mencionado, donde el agua se pierde en el alcantarillado general de la ciudad.

Como actuación de acompañamiento, es necesario el drenaje del nivel freático del cabezo, en el nivel de la capa freática impermeable de arcilla con la capa de arena, localizando así los puntos de desagüe en la parte inferior del cabezo que drenarían su interior, impidiendo los desmoronamientos por deslizamiento entre capas.

### 5.4.3. Vegetar el cabezo

La forestación del cabezo es imprescindible para convertirlo en un espacio verde (recreativo) y evitar la erosión continuada mediante consolidación.

Una primera actuación es vegetar la parte baja del cabezo en los muros inclinados en los pies del cabezo, y formarían un primer nivel de contención de tierras y de unión de las distintas capas que conforman la sección del propio cabezo.

La segunda actuación es vegetar la parte intermedia del cabezo, entre las cotas 44 y 45 m, forestando el camino que atraviesa El Conquero de forma longitudinal, para unir los nodos intermedios y conectar los puntos neurálgicos de los nodos de comunicación.

La tercera actuación en este sentido es en la parte alta del cabezo, y la vegetación estaría localizada en los negativos de los miradores en la parte alta del cabezo, creando ámbitos de sombra que focalizan las perspectivas superiores del paseo mirador.

## 5.5. LOS CABEZOS MIRAN A LA RÍA

Este proyecto relaciona los espacios naturales, recuperando la imagen unitaria del paisaje de la ciudad, mediante la unión entre los Cabezos de El Conquero y San Pedro y la relación de estos con el estuario del Odiel (la ría), recuperando el espacio natural del entorno del Santuario de Nuestra Señora de la Cinta, con espacios recreativos entre dotaciones públicas. Es un espacio en la actualidad infrautilizado, con actuaciones públicas (miradores, paseo) puntuales en mal estado de conservación y una única actuación privada (Mandala, bar con mirador panorámico). Desde El Conquero las vistas se abren al W encontrando la marisma y el estuario del Odiel (Paraje Natural y Reserva de la Biosfera), con sus canales y caños sometidos al flujo y refluo de la marea, que cambian continuamente y hacen de esos sistemas marismes un tesoro natural que brilla y se destaca con las puestas de sol. La otra fachada natural es el eje WNW-ESE, con laderas igualmente inclinadas hacia el SW, hacia la zona portuaria y hacia la zona de confluencia de los ríos Odiel y Tinto (Figura 5.7).

La idea de proyecto es establecer ese cruce de miradas entre el cabezo y la ría mediante el paseo mirador en la parte alta, incorporando en los ensanchamientos del espacio público nodos de atracción turística que sirvan de referencia visual o incorporando atracciones terciarias, creando un paseo con dotaciones lúdicas mediante bares, restaurantes y otros equipamientos que hagan atractivo el paseo perimetral del espacio natural y que nos suministren esa visión panorámica del cruce de miradas dentro de la ciudad.

Figura 5.7. Esquema de relación del Cabezo de El Conquero con la ría



**Leyenda**

- 1. Creación de monumento escultórico de los cabezos.
- 2. Recorrido sostenible de los edificios públicos
- 3. Ejes de conexión entre Cabezo y la ría.
- 4. Torre de vigía que relaciona ciudad alta y baja.

Elaboración propia.

La idea es potenciar actividades recreativas y lúdicas en la parte alta del cabezo mediante un paseo mirador que ofrezca los distintos puntos de vistas que tenemos lo largo de todo el paseo. Las directrices de las distintas actividades lúdicas a implantar estarían previstas en el Plan Especial previsto para este ámbito, con las sugerencias de la participación ciudadana establecidas para los distintos usos de la zona.

Zonas de reunión y esparcimiento que den los diferentes usos al recorrido dotacional establecido en todo su recorrido y que amplifiquen la generación de actividad económica en la zona con la creación de nuevos puesto de trabajo durante todo el año. Los establecimientos que ofrezcan todo tipo de actividades de uso y disfrute de las vistas panorámicas y den rentabilidad a las diferentes actuaciones a realizar en el espacio natural, de forma que no impidan su recorrido sino que formen parte del mismo, no actuando como barrera físicas, sino como atractivos turísticos en el propio recorrido del espacio natural.

### 5.6. LA CONEXIÓN DE LA CIUDAD ALTA Y LA CIUDAD BAJA

Esta propuesta aborda resolver los problemas de movilidad mediante los nodos de comunicación localizados en toda la superficie de los cabezos, que permita relacionar la ciudad alta y la baja. Se trata de la articulación de recorridos mediante nodos de comunicación (Figura 5.8).

Estos nodos están localizados en los puntos estratégicos en toda la superficie de los cabezos, uniendo así los lugares de interés de la ciudad

baja con la ciudad alta, a través de los ejes transversales de los abanicos aluviales.

Incorporando usos específicos para dar sentido al recorrido de ocio y esparcimiento en toda su amplitud, siendo los nodos principales del recorrido (de los que salen las distintas comunicaciones a los restantes nodos) el del Santuario de la Cinta (en el cabezo de El Conquero) y el del castillo en el Cabezo de San Pedro.

También se propone, como relación entre la ciudad alta y la baja, el cruce de miradas que se producen entre el cabezo y la ría, mediante los distintos miradores en la parte alta con el recorrido del espacio público y los nodos terciarios y de equipamientos que se localizan en la parte alta de los cabezos.

En la parte baja, en el paseo marítimo, se propone una torre de vigía que relaciona la ría con los distintos puntos del paisaje de los cabezos, sirviendo de punto de reconocimiento, relación y lugar de encuentro.

El paseo del espacio público se plantea como espacio de encuentro y recorrido que alberguen las distintas dotaciones lúdicas y recreativas de la ciudad. Este espacio público unido a las dotaciones existentes en la ciudad formaría el mayor espacio verde con dotaciones públicas para la ciudad de Huelva. Dentro de estos usos se pueden prever juegos infantiles dentro de los espacios generados en el recorrido del espacio público, así como zonas deportivas que generen una actividad lúdica recreativa en toda la zona baja del espacio natural y que de servicio de esta forma a toda la ciudad de Huelva.

Figura 5.8. Esquema nodos de comunicación del Cabezo de El Conquero



**Leyenda**

- 5. Nodos de atracción y comunicación turística.
- 6. Ejes virtuales de las vaguadas del cabezo.
- 7. Recorrido de comunicación de los nodos internos.
- 8. Nodo principal Santuario de la Cinta.

Elaboración propia.

Todas estas zonas de equipamiento estarían relacionadas mediante el recorrido perimetral del espacio público, unido mediante los nodos de atractivo recreacional y funcional. También se pueden plantear recorridos peatonales de senderismo, así como actividades naturales dentro del espacio natural del cabezo, de forma que se establezcan usos dentro del espacio natural que den actividad y funcionalidad al espacio público. Estos usos recreativos estarían unidos por los recorridos intermodales que darían unidad a toda la zona.

Por último, también se propone como relación la puerta de la ciudad en la parte baja, donde se desarrolla la unión con la ciudad, para ello delimitamos el antiguo cabezo derruido como espacio público, dejando el Paseo de Santa Fe como eje principal de conexión con el centro histórico y convirtiendo el edificio del Mercado de Santa Fe en la puerta de la ciudad en la parte baja, conectando los espacios públicos del Paseo de Santa Fe, Plaza Dos de Mayo y Plaza de San Pedro. Este paseo en la parte baja de la ciudad, en su relación con la parte habitada de la ciudad, se relaciona de forma más artificial mediante la creación de elementos de uso recreativo, que den servicio de equipamiento a la ciudad previstos en el recorrido del espacio natural de los cabezos.

## **5.7. UN ESPACIO DE TRANSICIÓN: EL ESPACIO CAMPUS UNIVERSITARIO DE LA MERCED-PLAZA DE TOROS DE LA MERCED**

Como propuesta de intervención en el espacio público, para la rehabilitación, renovación y regeneración urbana de la ciudad de Huelva,

se presenta un anteproyecto con un presupuesto limitado (solo se desarrolla la primera fase en el proyecto presentado, con 4 acciones), para una actuación de bajo coste que intenta sacar a la luz un espacio degradado con un uso inadecuado, que se constituyen en una barrera física y artificial a la integración socio-espacial de la misma. La propuesta es una apuesta por su recuperación, dignificación y potenciación, con la propuesta definida como “Campus Universitario la Merced”, con una nueva delimitación del espacio público (Figura 5.9), desde la plaza de La Merced hasta la Plaza de Toros.

El proyecto se adecúa a un ámbito reducido, demostrándose su viabilidad de ejecución. De esta forma, se genera un caso práctico de los planteamientos reflejados con anterioridad, cómo mejorar la ciudad con un planteamiento novedoso, mediante una arquitectura sostenible, integrando el patrimonio natural y cultural en la estructura urbana. Siguiendo con el espíritu marcado en las reflexiones anteriores para las intervenciones urbanas en el diseño y construcción de la ciudad de Huelva, para la rehabilitación, renovación y regeneración del pensamiento urbano de la ciudad, donde se intenta sacar a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado de esta ciudad, o los que constituyen una barrera física o artificial a la integración socio-espacial de la misma, y que se entienden que pueden ser recuperables, dignificables o susceptibles de ser potenciados. Para ello se ha trabajado con otras escalas de detalle, pero siguiendo las mismas reflexiones para el cambio de la ciudad, utilizando para el diseño de la propuesta los conceptos de ciudad amable, construcción sostenible, activación económica, eliminación de barreras arquitectónicas y movilidad sostenible. El resultado es la creación y puesta

en valor de un espacio natural que identifica a la ciudad de Huelva: la recuperación de los cabezos, sirviendo de punto de encuentro para la reflexión, inspirada en la naturaleza y soportada por un concepto de innovación arquitectónica sostenible.

Figura 5.9. Planta delimitación para el Campus Universitario La Merced



**Leyenda.** 1. Aularios al aire libre. 2. Paseo miradores. 3. Parque vegetado. 4. Zona de esparcimiento. 5. Biblioteca al aire libre. 6. Patios universitarios. 7. Acceso catedral. 8. Aparcamiento bicicleta. 9. Intercambiador bicicletas/motos. 10. Aparcamiento privado. 11. Aparcamiento público. 12. Aparcamiento en vía pública.

Elaboración propia.

Para poder llevar a cabo esta propuesta se ha partido de un diseño de actuación más amplio que afecta incluso al diseño de la ordenación pormenorizada aprobada por el Ayuntamiento en dos de sus reformas interiores. Solo con esta visión de conjunto se pueden entender las diferentes actuaciones de proyectos que de forma puntual se intervienen en los distintos espacios públicos.

Con estos planteamientos, se propone ofrecer a la ciudad de Huelva y a su Universidad un renovado Campus Universitario en la Merced (Figura 5.9). Este Campus, que en la actualidad se ubica en el antiguo convento mercedario se caracteriza por la falta de espacio y la obsolescencia de las instalaciones, pero también por la confusión espacial (la propia plaza de La Merced), el predominio de infraestructura dura (escasez de espacios ajardinados) y la deficiente conservación de las laderas de El Conquero (calle Luis Buendía). De esta forma, la propuesta pretende reorganizar la urbanización del espacio y recuperar la ladera de los cabezos, mediante un uso público (docente, pero también recreativo).

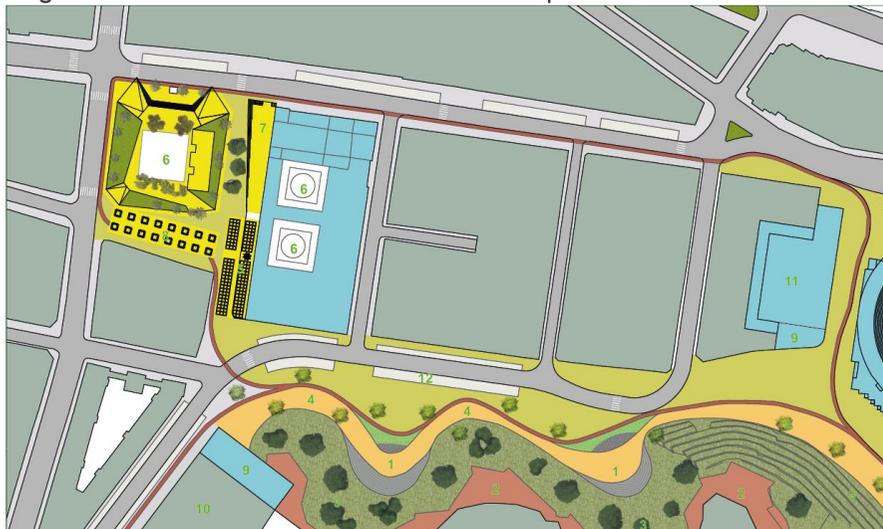
La idea del proyecto es proponer una ordenación del conjunto, redefiniendo el ámbito del Campus Universitario más allá del propio edificio (Figura 5.10), vertebrada en torno al espacio circundante hasta la Plaza de Toros.

Como objetivos se plantea:

- Ordenación y recuperación del espacio público en la plaza de La Merced;

- La integración del paisaje en el diseño y la puesta en valor del degradado cabezo de Mundaca (patio universitario, aulas al aire libre, paseo con miradores);
- La aplicación de usos adecuados a los espacios públicos (parque, aparcamientos);
- La introducción de la movilidad sostenible (carril bici, intercambiador).

Figura 5.10. Planta General de actuación del Campus Universitario de la Merced



**Leyenda.** 1. Aularios al aire libre. 2. Paseo miradores. 3. Parque vegetado. 4. Zona de esparcimiento. 5. Biblioteca al aire libre. 6. Patios universitarios. 7. Acceso catedral. 8. Aparcamiento bicicletas. 9. Intercambiador bicicletas/motos. 10. Aparcamiento privado. 11. Aparcamiento público. 12. Aparcamiento en vía pública.

Elaboración propia.

El diseño permite la contención del cabezo en la parte baja, mediante su uso funcional (Figura 5.11), eliminando el tráfico de su base (peatonalización de la calle Médico Luis Buendía).

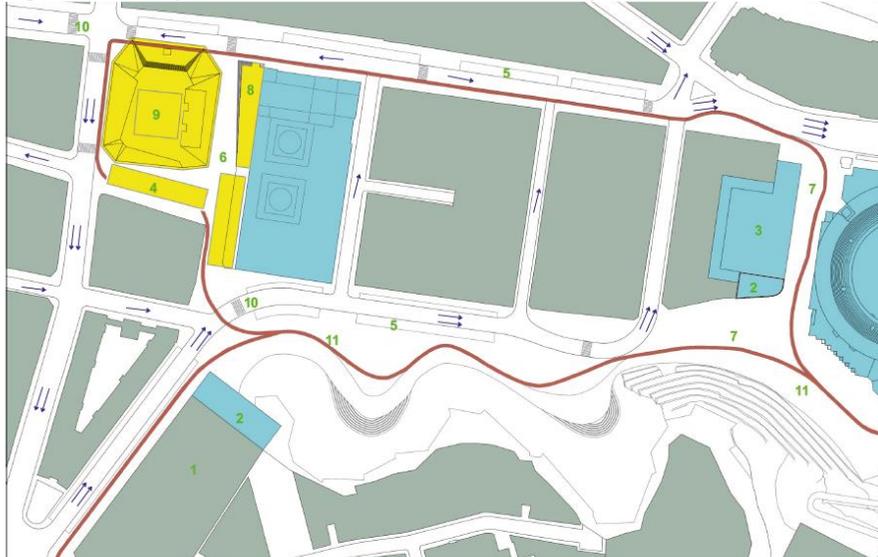
Figura 5.11. Recuperación del cabezo para aulas al aire libre.  
Carril bici en primer plano



Elaboración propia.

La apuesta por la redefinición del ámbito supone una mejora de la movilidad en torno al Campus Universitario que supone una modificación del sentido del tráfico, la citada peatonalización, la introducción de nuevos sistemas de movilidad y la mejora de accesos y equipamientos (Figura 5.12).

Figura 5.12. Propuesta de Planta de movilidad del Campus Universitario La Merced



**Leyenda.** 1. Aparcamientos privados bajo rasante. 2. Intercambiador público bicis y motos. 3. Aparcamiento público bajo rasante. 4. Aparcamiento en superficie de bicis y motos. 5. Aparcamientos en superficie de vehículos. 6. Peatonalización de la Merced y ampliación del Campus. 7. Peatonalización Plaza de Toros. 8. Acceso Catedral de Huelva. 9. Accesibilidad Plaza la Merced. 10. Pasos de peatones. 11. Carril bici.

Elaboración propia.

Esta propuesta presenta dos modificaciones importantes, aunque no sustanciales, en el planeamiento de ordenación pormenorizada, para mejorar el espacio público y dotacional (Figura 5.13):

1. Modificación del Plan Especial de Reforma Interior PERI-13 Cabezo Mundaca: nueva ordenación liberando el espacio del cabezo de la calle Médico Luis Buendía, concentrando la edificabilidad en la calle Ramón Menéndez Pidal. El espacio

liberado se integraría en el Campus Universitario, incorporando aulas al aire libre, mediante graderíos (anfiteatros) (Figura 5.11), que también podrían tener usos recreativos.

2. Modificación del Plan Especial de Reforma Interior Nº 6 “Plaza de Toros”: nueva ordenación mediante la peatonalización de la calle Ayamonte y la reactivación económica del entorno, mediante la propuesta de un mercado Gourmet y un intercambiador de bicicletas en planta baja, aparcamiento público en planta sótano y vivero de empresa en planta primera.

Figura 5.13. Modificaciones de planeamiento puntuales



Elaboración propia.

Estas modificaciones permitirían una nueva delimitación del Campus Universitario (Figura 5.14).

Figura 5.14. Planta delimitación del Campus Universitario de La Merced



**Leyenda.** 1. Nuevo acceso a la Catedral de La Merced. 2. Biblioteca al aire libre. 3. Aparcamientos de bicicletas. 4. Aparcamiento en batería C/ Médico Luis Buendía. 5. Nuevo patio universitario. 6. Eliminación de barreras arquitectónicas. 7. Parterres de descanso. 8. Gradas. 9. Nueva ubicación del quiosco La Merced. 10. Asientos en sombra.

Elaboración propia.

Como resultado el nuevo Campus establece una nueva relación entre el espacio público y los edificios dotacionales de su entorno, mediante la peatonalización de la plaza y la conexión directa con los cabezos (espacios de transición entre la ciudad baja y la ciudad alta). De esta forma, se establecen dotaciones multifuncionales (uso docente y recreativo) que ponen en valor el patrimonio cultural y natural. La

transformación en un espacio verde en el Centro de la ciudad es fundamental, en un contexto de escasez de espacios ajardinados (Figura 5.15).

Figura 5.15. Imagen de la transformación de la plaza de la Merced en espacio verde para el Campus Universitario



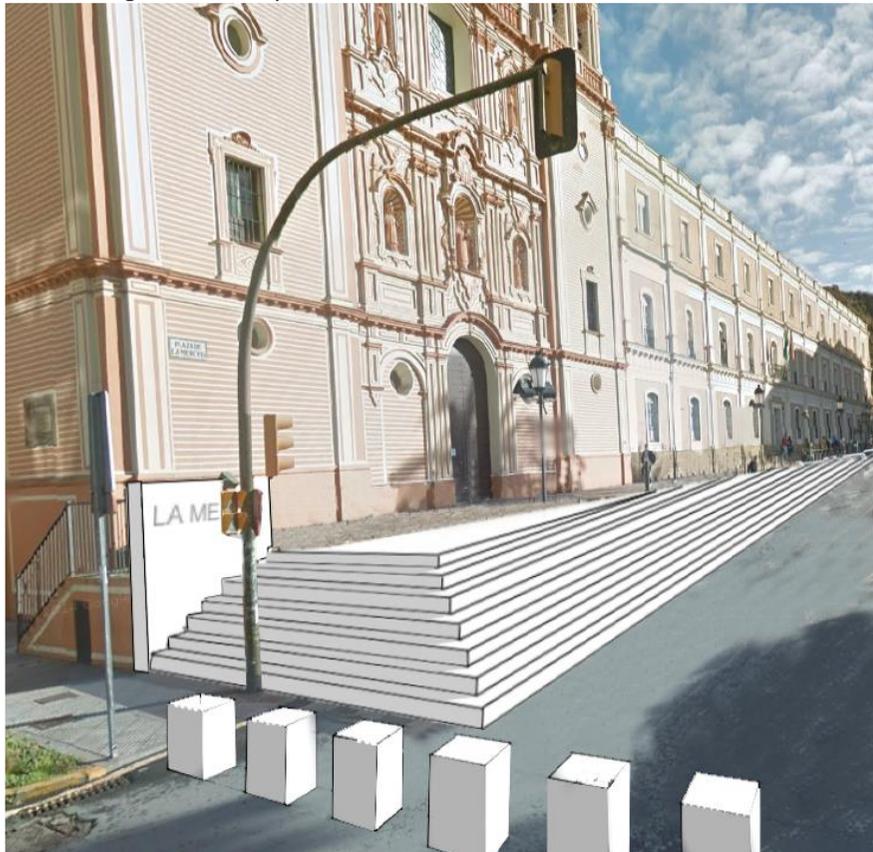
Elaboración propia.

Las cuatro acciones iniciales de proyecto (presupuestado inicialmente en 90.000 euros) se definen dentro de la primera fase de peatonalización de la plaza de La Merced:

Acción 1. Acceso a la Catedral (Figura 5.16). Se amplía el acceso a la Catedral, peatonalizando el lateral de la plaza (calle Menéndez Pidal a Paseo Independencia) y eliminando las barreras existentes. Se crea

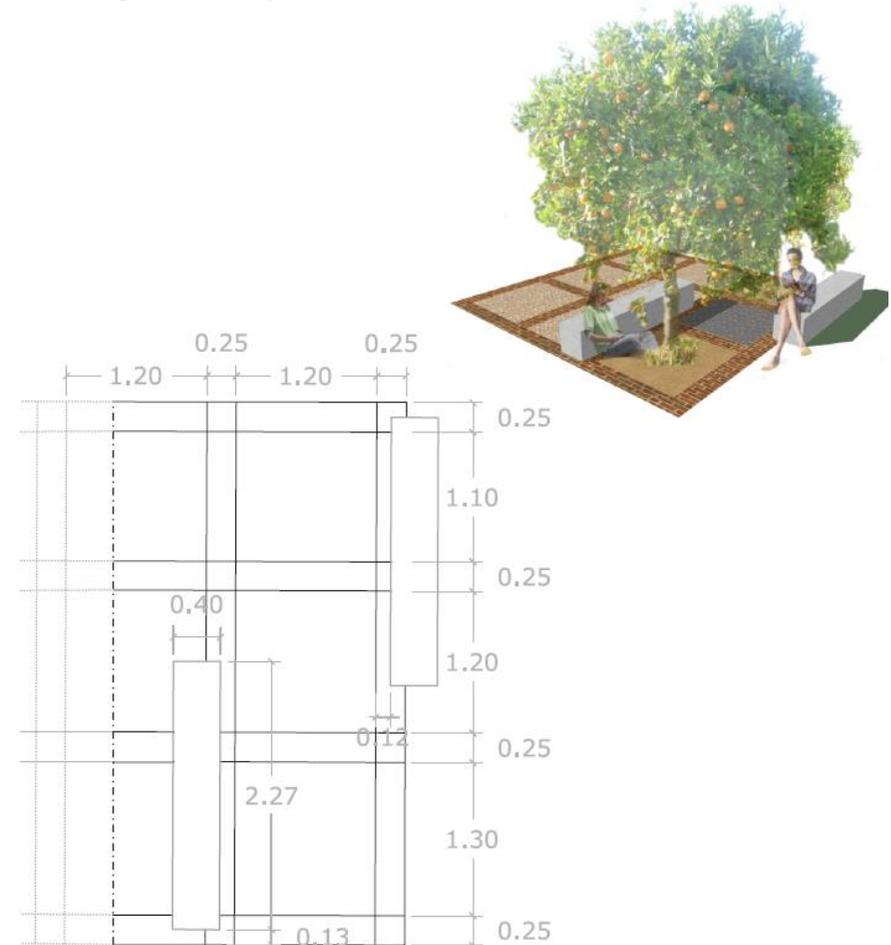
una relación con el espacio público de la plaza, mediante una escalinata-gradá que sirve de acceso a los edificios (Catedral y Facultad de Ciencias Empresariales y Turismo), edificios catalogados.

Figura 5.16. Propuesta de modificación del acceso a la Catedral



Elaboración propia.

Figura 5.17. Propuesta de creación de la biblioteca al aire libre



Elaboración propia.

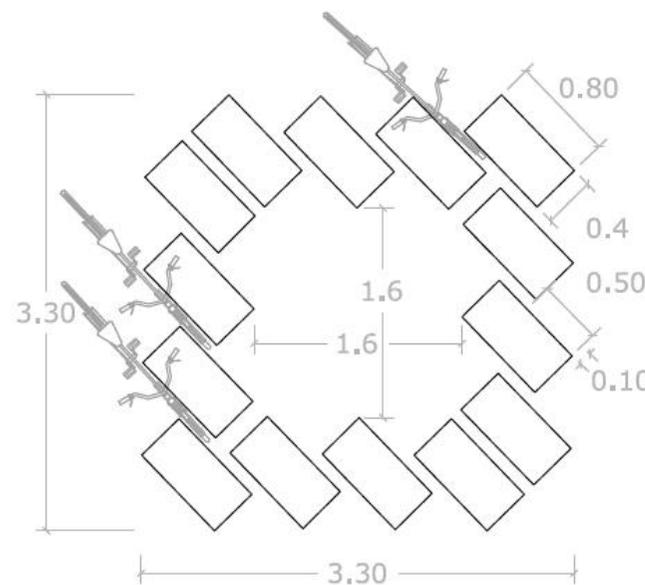
Acción 2. Biblioteca al aire libre (Figura 5.17). Se contempla el uso de Campus Universitario en el espacio público de la plaza de La Merced, con la incorporación de una biblioteca al aire libre, relacionada con

los espacios interiores de la universidad. Creando mediante un módulo de arbolado y banco, coincidente con el diseño de suelo actual, un espacio propicio para la lectura en un ambiente sombreado y tranquilo.

Acción 3. Aparcamiento de bicicletas (Figura 5.18). Se incorpora el aparcamiento de bicicletas para el transporte alternativo sostenible de la bicicleta como transporte. Creado mediante un módulo de arbolado y piezas de hormigón que dan servicio al aparcamiento de bicicletas y crea de forma alternativa una zona de descanso para los peatones, dando un doble servicio dentro del Campus Universitario de la Merced.

Acción 4. Aparcamiento en batería. Con motivo de la peatonalización del espacio público de la plaza de La Merced, se hace necesaria la duplicidad del carril en la calle Medico Luis Buendía, anulando los aparcamientos en línea y creando aparcamientos en batería entre las dos edificaciones existentes colindantes al cabezo de Mundaca.

Figura 5.18. Propuesta de diseño de aparcamiento de bicicletas



Elaboración propia



## CAPÍTULO 6.

### Eje 2º. «Un Camino para la Historia»



*“Conocer los orígenes de Huelva, su evolución histórica, la realidad actual y apuntar hacia el futuro es un precioso tema, obligación de todo onubense. Describirla y amarla es una misma cosa y, a la vez, escribir el futuro para que las generaciones venideras nos conozcan.” (Martínez-Chacón, 1992: 305).*

“Un Camino para la Historia” refleja, mediante un recorrido cronológico, las huellas históricas de la ciudad de Huelva, representadas en el Eje SE (Figura 6.1), desde la Cuesta de las Tres Caídas (Vía Paisajista) hasta el río Tinto. Esta propuesta comienza en el centro histórico de la ciudad, iniciándose el recorrido en el Paseo de Santa Fe (simboliza los cambios urbanos, la intervención histórica sobre los cabezos), para posteriormente continuar por la Cuesta de las Tres Caídas hacia el Parque de la Esperanza, el Parque de Alonso Sánchez (representación de la acrópolis), el vacío urbano de Manuel Lois, el Barrio Obrero (la huella británica), la Plaza América y desembocar, finalmente, en las antiguas instalaciones ferroviarias e industriales (Fábrica de Compost).

Figura 6.1. Plano del recorrido cronológico de las diferentes huellas en la ciudad de Huelva



Elaboración propia.

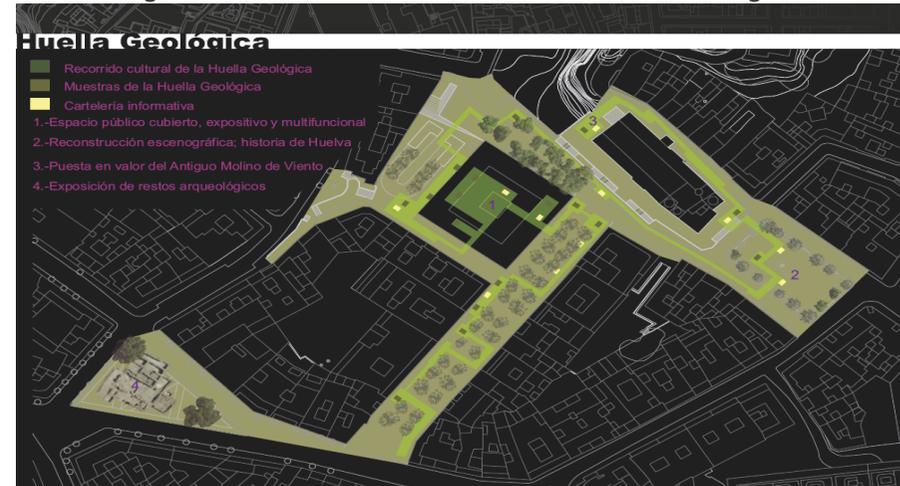
La idea propuesta es un recorrido histórico por la ciudad de Huelva, partiendo de su configuración geológica (y su influencia en la conformación y evolución urbanas), desde sus orígenes hasta la época contemporánea. Para ello se toman como referencia dos hitos: los restos arqueológicos de época tartésica (y recreaciones históricas) y el patrimonio vinculado a las compañías mineras británicas. La finalidad de este recorrido es dotar a los espacios públicos de una función cultural (histórica), contribuyendo a la identidad urbana, y dotarlos de continuidad a partir de su funcionalidad mediante la intervención (interpretación patrimonial).

### 6.1. LA HUELLA GEOLÓGICA

La estructura geológica marca la evolución de la ciudad (*vd. cap. 2*), por ello, es necesario partir de una explicación sobre esta (y los cambios a los que se le ha sometido) para entender la conformación urbana y el proceso histórico de la que es resultado. Por otra parte, sirve como punto de encuentro de la propuesta anterior (Cruce de Miradas, *cap. 5*) y el recorrido histórico.

La finalidad es vincular los espacios públicos, mediante una muestra de la Huella Geológica, la creación de un espacio público cubierto (expositivo y multifuncional), entendida como recorrido museístico, una reconstrucción escenográfica, la puesta en valor del antiguo Molino de Viento y una exposición permanente de restos arqueológicos (Figura 6.2).

Figura 6.2. Plano del recorrido histórico de la Huella Geológica



Elaboración propia.

Figura 6.3. Recreación del recorrido histórico de la huella geológica



Elaboración propia.

### 6.1.1. Una parada en la etapa geológica

Para la representación de esta historia en la etapa geológica, se propone la recuperación interpretativa del espacio público del desaparecido Molino de Viento, situado en el solar que hoy ocupa el Paseo de Santa Fe (al Sur del de San Pedro).

Esta interpretación urbanística de recuperación del cabezo, se realiza mediante la unificación de los espacios públicos de la plaza de San Pedro, Plaza Dos de Mayo y Paseo de Santa Fe (Figura 6.4).

Figura 6.4. Plano de unificación de espacios públicos, representación del antiguo cabezo del Molino de Viento

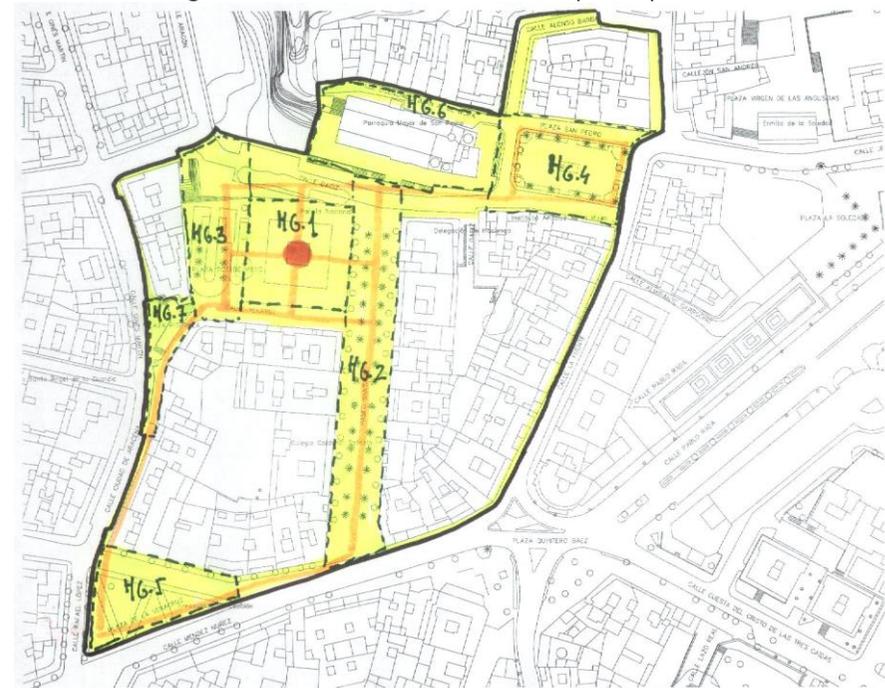


Elaboración propia.

### 6.1.2. Un nuevo espacio en la recuperación del cabezo perdido Molino de Viento

Un camino hacia la historia se inicia con la huella geológica localizada en el inicio del Eje SE: de la Vía Paisajista al Río Tinto, con esta intervención se pretende recuperar el espacio público del antiguo cabezo del Molino de Viento, ofreciendo a la ciudad un nuevo espacio para entender la conformación geológica de la ciudad, que inicialmente determinó su evolución y que ha sido alterada en época histórica.

Figura 6.5. Plano de zonificación de espacios públicos



Elaboración propia.

La intervención urbanística trata de reflejar la huella geológica mediante la unificación de los espacios públicos del Paseo de Santa Fe, Plaza Dos de Mayo, Plaza de San Pedro, antiguo Mercado de Santa Fe, Plaza de la Veracruz y Plaza de la Piterilla (Figura 6.5). Para ello se eliminan los obstáculos urbanos y se crea un espacio peatonal continuo.

La interpretación del espacio del cabezo del Molino de Viento mediante la unificación de espacios públicos se otorga especial importancia al antiguo Mercado de Santa Fe, como punto de inicio de este Eje SE y unión con el Eje NE.

#### 6.1.2.1. Antiguo Mercado de Santa Fe

Es el punto neurálgico de inicio del recorrido, se representa como espacio público cubierto (Plaza Pública Cubierta), que une la Plaza Dos de Mayo y el Paseo de Santa Fe para conformar un espacio único. Se pretende ofrecer un uso multifuncional y de punto de encuentro de la ciudadanía de forma flexible, con diferentes fines:

- Museo cubierto.
- Mercado turístico.
- Zona de espectáculos/exposiciones temporales.
- Centro cívico.

La propuesta recoge la idea propuesta para la recuperación de diferentes espacios históricos en ciudades españolas y europeas, como es el caso de las Reales Atarazanas de Sevilla, un diseño del Arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra para Caixa Forum.

#### 6.1.2.2. Paseo de Santa Fe

Este paseo actúa como Eje principal de comunicación, que articula el recorrido museístico y relaciona visualmente la parte baja con la parte alta de la iglesia de San Pedro (Figura 6.6).

La propuesta de actuación es un recorrido por las etapas geológicas, mediante la creación de una exposición permanente al aire libre. Se expondrá una muestra de las rocas más significativas de la ciudad para interpretar su evolución geológica y explicar la actuación antrópica determinada por el proceso de urbanización.

Figura 6.6. Paseo Santa Fe y su relación visual con la iglesia de San Pedro



Fotografía del autor.

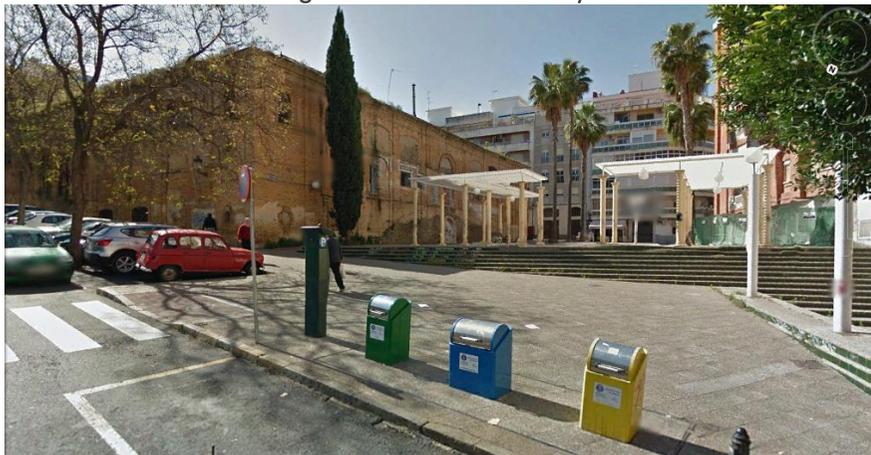
#### 6.1.2.3. Plaza Dos de Mayo

Se trata de dotar a esta Plaza (Figura 6.7) de mayor importancia urbana, conectándola con los espacios públicos del Mercado de Santa Fe, Paseo de Santa Fe y Plaza de San Pedro. Además, servirá de inicio de

recorrido en su unión con la calle Aragón para el Eje NE, para conformar así un único espacio abierto, reconocible y de utilidad urbana para los ciudadanos.

Se dará continuidad a la exposición de rocas al otro lado del Mercado de Santa Fe (que actúa como nexo en los dos espacios de exposición). La finalidad es que exista un espacio recreativo continuo, no compartimentado y lleno de obstáculos urbanos, como aparece en la actualidad (Figura 6.7).

Figura 6.7. Plaza Dos de Mayo



Fotografía Google Street View©.

#### 6.1.2.4. Plaza de San Pedro y su entorno

La Plaza de San Pedro supone el corazón del casco histórico de Huelva, en la que se localizan los restos califales de la antigua mezquita Mayor (visibles en la Iglesia de San Pedro) y la Ermita de la Soledad en torno

a ella, y restos arqueológicos, algunos de ellos recientemente integrados en el subsuelo del Supermercado El Jamón.

Originariamente, la Plaza de San Pedro suponía un continuum urbano con la Iglesia de San Pedro (Figura 6.8) que conectaba directamente con el Paseo de Santa Fe (al fondo a la izquierda de la imagen se aprecia el Mercado) sin obstáculos de ningún tipo.

Figura 6.8. Antigua postal de la Plaza e Iglesia de San Pedro



Fuente: Ed. Thomas, 1912.

Sin embargo, en progresivas actuaciones urbanísticas, el plano lienzo central fue rellenándose y elevándose, hasta generar un obstáculo urbano (Figura 6.9), situado en una cota superior a la cota del acerado perimetral, lo que motiva que esté aislada y cuente con barreras

arquitectónicas. Como consecuencia, existen problemas de accesibilidad y dificulta su funcionamiento como lugar de paso. Aparte, no existe una fluidez peatonal con el Paseo de Santa Fe, rota por la vía perimetral y acceso trasero de Hacienda.

Figura 6.9. Plaza de San Pedro



Fotografía Google Street View©.

La propuesta trata como un espacio público único el conjunto, conectando esta Plaza con el Paseo de Santa Fe y la Plaza Dos de Mayo, destacando en el conjunto la Iglesia de San Pedro. Ha de actuarse en el acceso a la Iglesia, con escalinatas y circulación lateral (Figura 6.10), mediante la peatonalización de las vías laterales (salvo la conexión Calle La Fuente-San Andrés al Este). Además, es necesario nivelar la plaza (eliminar

el desnivel y obstáculo), realzando la Iglesia, al tiempo que se conecta por la Calle Daoiz con el Paseo de Santa Fe y la Plaza Dos de Mayo.

Figura 6.10. Escalinata de acceso a la Iglesia de San Pedro



Fotografía Google Street View©.

Desde la perspectiva interpretativa, la propuesta es una exposición escenográfica de la historia antigua de la ciudad de Huelva, con paneles representando la Huelva de Ayer y de Hoy, para poder apreciar cómo se ha evolucionado, con especial atención a la acción sobre los cabezos, que permita unificar interpretativamente el espacio con la muestra geológica.

Por otra parte, el entorno de San Pedro es la única zona elevada que resta del conjunto cabezo del Molino de Viento y cabezo de San Pedro, por lo que resulta fundamental para entender la topografía original de la ciudad y los cambios provocados por su evolución. Para ello se propone un recorrido peatonal por la puerta Norte de la Iglesia (C/ Licenciado Juan

Agustín de Mora) (Figura 6.11). La propuesta interpretativa es crear un recorrido peatonal, eliminando las barreras arquitectónicas y las rejas que impiden su visita, así como la contemplación de la ciudad en su parte más alta (urbanización privada del antiguo Castillo).

Figura 6.11. Escalinata de acceso a la Iglesia de San Pedro



Fotografía Google Street View©.

#### 6.1.2.5. Plaza Piterilla

La Plaza Dos de Mayo y la Calle Velarde cubren el desnivel con la Calle Vázquez Limón con la Plaza de la Piterilla, un pequeño espacio duro (Figura 6.12) diseñado en los años 80, y que resulta un espacio confuso.

Debe actuarse para eliminar barreras arquitectónicas y abrir el espacio, sirviendo como unión entre el espacio interpretativo anterior y la Calle Ciudad de Aracena-Calle Puerto-Plaza de La Vera Cruz, cierre de del

recorrido peatonal propuesto. Su función no será interpretativa, sino solo como nexo de unión (espacio de transición).

Figura 6.12. Plaza de la Piterilla



Fotografía Google Street View©.

## 6.2. LA HUELLA TARTÉSICA

La segunda propuesta temática en el camino de para la Historia retrotrae a la Protohistoria, a partir del siglo X a.C. con el florecimiento de la denominada Cultura Tartésica. Se pretende tematizar el espacio de los Parques Alonso Sánchez y de La Esperanza con la representación de una antigua población tartésica (Figura 6.13) y con el solar del antiguo Hospital Manuel Lois (Ciudad de la Cultura). La puesta en marcha de este proyecto supondría la unión de estos espacios públicos, infrutilizados por la

ciudadanía y desconectados del resto de la ciudad (posición periférica en el reborde del centro histórico).

Figura 6.13. Plano del recorrido histórico de la Huella Tartésica



Elaboración propia.

### 6.2.1. Una parada en la época tartésica

La propuesta es recrear entre los Parques de La Esperanza y Alonso Sánchez (Figura 6.14) un conjunto urbano tartésico. Se propone recrear la distribución urbana de la urbe protohistórica: necrópolis y acrópolis (parte alta) y barrio comercial fenicio y mercado de la plata (parte baja). Se trata de dar a conocer el origen urbano de la ciudad, mediante la interpretación de los restos arqueológicos exhumados en el centro de la ciudad.

Figura 6.14. Plano de unificación de espacios públicos del Parque de Alonso Sánchez y La Esperanza mediante la representación de un conjunto urbano tartésico



Elaboración propia.

Si bien no existe una continuidad en las evidencias arqueológicas, la pretensión es dar un uso histórico al conjunto de Parques mediante la recreación. La interpretación arqueológica estaría acompañada de actividades comerciales y de ocios diversos.

## 6.2.2 La representación del conjunto urbano tartésico

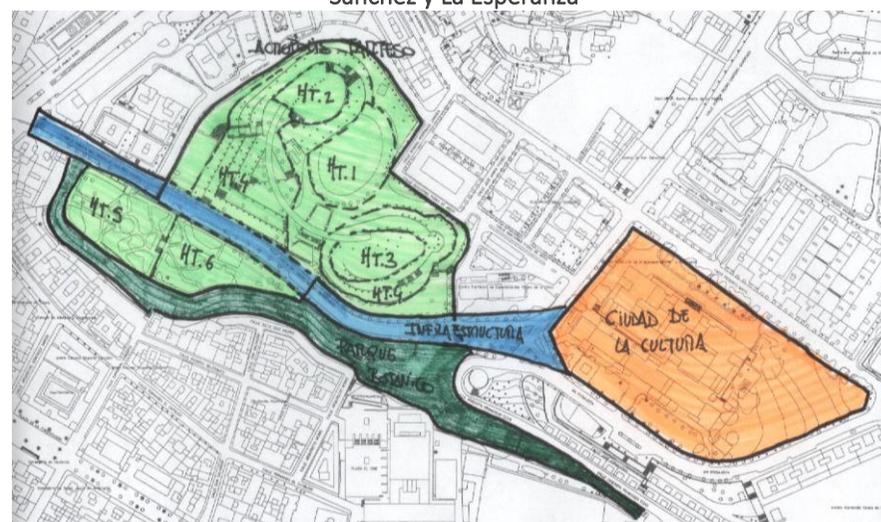
### 6.2.2.1. Antigua acrópolis tartesia

La acrópolis se situaría entre los Parques, representando cuatro áreas, basadas en las excavaciones arqueológicas llevadas a cabo en el espacio urbano (Figura 6.15):

- HT1. Ágora: recreación de un espacio público, que cumpla con la función de lugar abierto para encuentros y espectáculos públicos.
- HT2. Palacio: representación en la parte alta del Parque Alonso Sánchez, produciéndose un punto de llamada de uso y utilización en el recorrido del parque para la visita turística de estos restos arqueológicos.
- HT3. Necrópolis de la Joya: escenografía y representación en la parte alta del parque, produciéndose otro punto de llamada de uso y utilización en el recorrido del parque para la visita turística de estos restos arqueológicos.
- HT4. Barrio Comercial Fenicio: en los caminos de acceso y recorrido del parque de Alonso Sánchez, mediante tenderetes comerciales (mercadillo) de venta de productos típicos de la época, así como productos textiles u otros de interés, que

recreen el barrio comercial mediante un ambiente festivo que haga útil y utilizado el espacio público, así como también sirva de llamada a la población y de reclamo turístico para mayor uso del espacio (Figura 6.16).

Figura 6.15. Plano de zonificación de la acrópolis tartésica en los Parques Alonso Sánchez y La Esperanza



Elaboración propia.

- HT5. Mercado cerámico: localizado en la primera parte del Parque de la Esperanza, con el mismo fin que el barrio comercial fenicio, sirviendo de reclamo turístico y a la población para el uso y disfrute del espacio público del parque que se le ofrece.

HT6. Mercado de la Plata: siguiendo con la distribución funcional se representa el mercado de la plata, para dar mayor valor al uso y disfrute del Parque.

Figura 6.16. Recreación del mercado fenicio en el Parque de la Esperanza



Elaboración propia.

La unificación de los Parques supone la conectividad física a través de la propuesta de aparcamientos subterráneos y locales comerciales dando al Parque de La Esperanza.

#### 6.2.2.2. Propuesta de aparcamientos subterráneos en la calle Cuesta del Cristo de las Tres Caídas

Su ubicación estaría bajo la calle Cuesta del Cristo de las Tres Caídas y recorrería longitudinalmente la vía desde la Plaza de la Palmera hasta la ubicación del solar propuesto para la ciudad de la cultura (Figura 6.15, representada en color azul), pudiéndose este también conectarse con sus aparcamientos a la infraestructura propuesta, formándose de esta forma

una reserva de aparcamientos con capacidad para toda la zona centro y que recorre de forma paralela las curvas de nivel del cabezo respetando su fisonomía y conectando la ciudad en los distintos puntos estratégicos. Esta propuesta resuelve los problemas de aparcamientos de la zona centro, dando servicio a las distintas dotaciones de la zona, sirviendo de comunicación entre la ciudad alta y la ciudad baja.

También para mayor rentabilidad de la propuesta se contempla la posibilidad de la creación de locales comerciales localizadas bajo la calle Cuesta del Cristo de las Tres Caídas y con fachada a la segunda mitad del parque de la Esperanza, donde tiene su cota más baja, de forma que pueda ofrecer otra alternativa de uso diferente a la contemplada actualmente (zona reservada para perros) (Figura 6.17).

Figura 6.17. Cartel indicando que el parque de la esperanza es zona para perros



Elaboración propia.

### 6.2.2.3. Propuesta de Parque Botánico Colgante

Con objeto de realzar un Parque Botánico con especies autóctonas de Huelva y comunicar la base del cabezo desde el Parque de La Esperanza (Figura 6.15, representada en color verde oscuro) en la parte alta, hasta la Plaza del Cine y la Casa Colón en la parte baja, se propone un recorrido peatonal, paralelo a las curvas de nivel, que comunique los espacios públicos hasta la Plaza del Punto.

### 6.2.2.4. Propuesta de “La Ciudad de la Cultura” de Huelva

Esta propuesta estaría localizada en el vacío urbano que ha dejado el Hospital Manuel Lois y se construiría una “Ciudad de la Cultura”, donde se reflejaría y representaría la historia de la ciudad de Huelva, mediante espacios multifuncionales de la cultura: sección del museo arqueológico y museo de historia natural.

## 6.3. LA HUELLA BRITÁNICA

El tercer proyecto del Camino para la Historia gira en torno a la Huella Británica en la ciudad de Huelva. Aquí se encuentra uno de los mejores ejemplos de la arquitectura victoriana en España, el Barrio Reina Victoria, conocido popularmente como “Barrio Obrero”, declarado Bien de Interés Cultural. En este espacio (Figura 6.18) se propone la interrelación con la ciudad mediante su integración perimetral y la puesta en escena del museo de interpretación Inglesa.

Figura 6.18. Plano del recorrido histórico de la Huella Británica

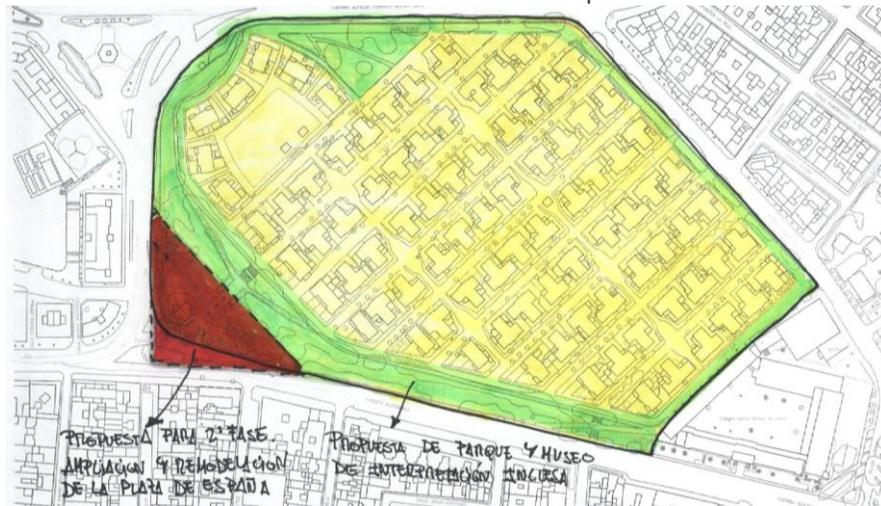


Elaboración propia.

### 6.3.1. Una parada en el legado británico

La propuesta es crear un Parque y Museo de Interpretación del Patrimonio Británico en todo el perímetro del Barrio Reina Victoria (Figura 6.19), recorrido por la calle de circunvalación que se adaptará a un uso restringido semi-peatonal, para dar un acceso más adecuado al recorrido del barrio, dándose información del Museo Británico al aire libre y cartelería, que represente la huella histórica británica en Huelva.

Figura 6.19. Plano del Barrio Reina Victoria, con la propuesta de intervención para la segunda fase en la unificación de espacios públicos mediante la ampliación y remodelación de la Plaza de España



Elaboración propia.

Como propuesta puntual para la segunda fase del Eje SE: de la Vía Paisajista al Río Tinto se amplía la Plaza de España y se propone para su remodelación, no solo por ser la entrada principal al recinto del Barrio Reina Victoria, sino por situarse estratégicamente en el inicio del tercer Eje SWO: del Odiel al Barrio Obrero, sirviendo así de relación entre el segundo y tercer eje.

### 6.3.2. La interpretación del patrimonio británico

Un Camino para la Historia se detiene en el legado británico del Barrio Reina Victoria, en el que se propone integrarlo más con la trama urbana de la ciudad, así como realizar una llamada de atención, identificativa y que sirva de recorrido en su visita, mediante un parque y Museo de Interpretación.

En la actualidad el Barrio tiene una función casi exclusivamente residencial. Su carácter privado y la falta de integración con la trama urbana lo aíslan de la ciudad y dificultan su interpretación histórica. Para ello se propone la intervención urbanística basada en el control del tráfico privado en su interior, semi-peatonalizando la calle que rodea el barrio, convirtiéndola en un paseo perimetral, que da acceso a los distintos puntos de interés en su recorrido por el Parque y Museo.

Parque y Museo tienen como función principal interpretar la presencia británica y realzar el legado arquitectónico en el propio Barrio, mediante su exposición y explicación a lo largo del recorrido, así como la identificar su legado industrial mediante la exposición de maquinaria ferroviaria en su recorrido (vinculando con la Huella Industrial).

Para la propuesta de la segunda fase del Eje SE de la Vía Paisajista al Río Tinto se propone la ampliación y remodelación de la Plaza de España, que en la actualidad funciona como glorieta de tráfico privado, sin integración en el espacio público (Figura 6.19).

Figura 6.19. Plano de zonificación de espacios públicos (color verde) y segunda fase de ampliación e integración de la Plaza de España (color rojo)



Elaboración propia.

#### 6.3.2.1. Propuesta de Parque y Museo

Con esta propuesta se pretende dar mayor permeabilidad al Barrio Reina Victoria con la apertura de nuevas entradas y con el propio uso de la zona verde perimetral (Figura 6.19), incorporando en su recorrido elementos y detalles de la huella británica, formando así un recorrido

museístico que interprete el Bien de Interés Cultural. La intervención supondría (Figura 6.19):

- HI.1** Museo inglés al aire libre: en el borde sur y oeste, con objeto de que sirva como de recorrido y exposición de la historia del legado británico en la ciudad. El recorrido tendrá accesibilidad desde la trama urbana de las avenidas de Guatemala y Alcalde Federico Molina Orta, así como desde su entrada principal de la Plaza de España, recorriendo y ampliando el paseo Virgen de la Victoria por la zona verde propuesta, accediendo a la vía semi-peatonal perimetral, haciéndolo más accesible y visitable.
- HI.2** Centro de Interpretación: localizado en el interior del Barrio, con accesos desde las vías semi-peatonales propuestas y por los paseos perimetrales. En este espacio público se creará un Centro de Interpretación al aire libre donde se recree e interprete el legado británico.
- HI.3** Maquinaria ferroviaria: en el entrante del espacio público lindante con la avenida Alcalde Federico Molina Orta y que servirá de muestra del pasado industrial (enlaza con la Huella Industrial) (Figura 6.20).
- HI.4** Recorrido semi-peatonal perimetral: con restricción al tráfico privado, para promover el acceso peatonal, mediante un recorrido perimetral del barrio, con exposición cartográfica que facilite la visión histórica y el legado británico. También servirá para obtener mayor integridad urbana con los

distintos espacios públicos propuestos, así como su accesibilidad y recorrido peatonal unidos a las calles perimetrales de la ciudad.

Figura 6.20. Recreación Parque Museo de interpretación de la Huella Británica



Elaboración propia.

### 6.3.3.2. La plaza de España como entrada a la Huella Británica

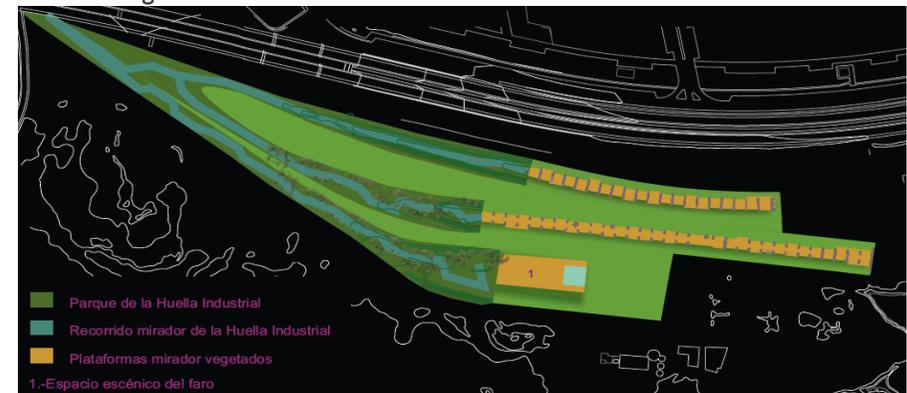
Consistente en la ampliación y remodelación de la Plaza de España, actualmente una isleta que redistribuye el tráfico desde la Avenida Guatemala hacia Federico Molina y Alameda Sundheim.

Esta propuesta permite enlazar con el tercer Eje propuesto para la ciudad Eje SW: del Tinto al Barrio Obrero, siendo un punto de relación entre ellos, de encuentro.

## 6.4. LA HUELLA INDUSTRIAL

La última parada histórica propuesta se corresponde con la Huella Industrial en Huelva, podríamos decir que son los antecedentes de la industria reciente. El espacio se localiza sobre las Marismas del Tinto (Figura 6.21). Siendo Huelva una ciudad industrial, se considera interesante recuperar y poner en valor este espacio como muestra del legado industrial de Huelva, recuperándolo y dando un servicio que mantenga este legado industrial, sirviendo de llamada para la continuidad del eje propuesto.

Figura 6.21. Plano del recorrido histórico de la Huella Industrial



Elaboración propia.

Se trata de un espacio degradado, localizado en las antiguas naves ferroviarias: donde se fabricaba el Compost ("Fábrica de Guano") y se

almacenaban el azufre y el mineral. En la actualidad son corrales al otro lado de la vía del tren y la circunvalación de la ciudad (Figura 6.22).

Figura 6.22. Imagen de la situación actual de los restos de la antigua fábrica de Compost utilizado como fertilizante, conocida popularmente como La Fábrica de Guano



Google Earth©.

#### 6.4.1. Una parada en las ruinas industriales

La idea parte de la puesta en valor de los restos industriales y ferroviarios y su incorporación al conjunto urbano. Para ello se propone la conexión mediante diferentes vías verdes de recorridos paisajísticos de la ciudad con el río Tinto, conectados con diferentes puntos estratégicos de visita de la ciudad, como son el Centro de Interpretación del Visitante de Huelva y el Muelle de Mineral de la Compañía Riotinto al Oeste (Figura 6.21).

Se propone para la puesta en valor de la zona industrial la reconversión de estos espacios en lugares de ocio y diversión para la

ciudadanía, lejos de la zona residencial, y aptas para ocasionar el menor impacto de ruidos y aglomeraciones de personas (Figura 6.23).

Figura 6.23. Plano de representación de la Huella Industrial mediante la interpretación de la antigua fábrica de Compost de Huelva



Elaboración propia.

Figura 6.24. Recreación de la intervención sobre la antigua fábrica de Compost de Huelva



Elaboración propia.

La actuación propuesta consistiría en la consolidación de los muros existentes y la construcción de plataformas-miradores de madera sobre zona ajardinada (Figura 6.24). Este modelo sigue las propuestas del proyecto High Line en Nueva York: un parque elevado de 1.600 m de longitud que atraviesa la Gran Manzana por el Westside, que han diseñado por el Estudio Diller Scofidio+Renfro con los paisajistas James Corner Field Operation, y que en una segunda fase recupera las vías del tren en la zona de Chelsea, recicladas y convertidas en un gran parque urbano desde la calle Gansevoort hasta 34<sup>th</sup> Street, con una gran pradera de dos manzanas de longitud da la bienvenida al visitante: una zona de encuentro con 455 m<sup>2</sup> de césped rematada por un graderío de madera de teca reciclada de las calles aledañas.

#### 6.4.2. Las nuevas vías de conexión

La propuesta pretende conectar la ciudad por el sur con las Marismas del Tinto, separadas del espacio urbano por las vías de comunicación y el muro de Renfe (hoy derribado). La propuesta se materializa mediante (Figura 6.25):

**HD.1** Vías verdes de conexión: como continuidad de la vía multimodal localizada en el Muelle del Mineral de la Compañía Riotinto y uniendo el paseo que acaba en el Centro de Interpretación del Visitante con la propuesta de la Huella Industrial en Huelva, se conecta el final del eje propuesto con el margen del Río Tinto y el Odiel, siendo dificultada su continuidad como consecuencia de las balsas de fosfoyesos que actúan como barrera para acceder al río Tinto como prolongación natural del Eje.

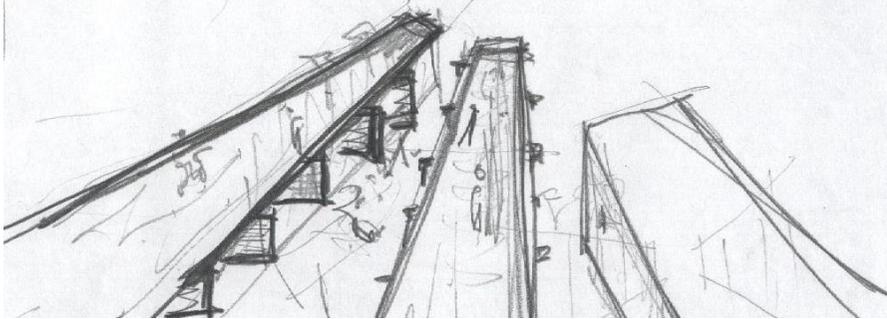
**HD.2** Puesta en valor de la Huella Industrial: se intenta poner en valor la huella Industrial, utilizando y conservando los espacios para fines culturales y productivos para la ciudadanía, sin entrar en el abandono, deterioro y destrucción a que se ven sometidos los restos históricos de nuestra antepasada industria. Para ello se proponen dos plataformas miradores (Figura 6.26), enlazadas por las vías verdes de conexión con las existentes en el Muelle del Tinto y una propuesta del espacio escénico del faro, que sirva de punto de referencia del espacio público.

Figura 6.25. Plano de zonificación de la huella industrial



Elaboración propia.

Figura 6.26. Croquis de plataformas miradores



Elaboración propia.

## 6.5. LOS ONUBENSES ILUSTRES

El debate sobre el urbanismo sigue abierto y viene reflejado en lo que llamamos “una ciudad sana”, refiriéndonos a la ciudad ambientalmente sostenible, en equilibrio con una estructura abierta donde la igualdad es el objetivo y la diversidad contribuye a construir la identidad colectiva.

Como propuesta de intervención en el espacio público, para la rehabilitación, renovación y regeneración urbana de la ciudad de Huelva, se presenta un anteproyecto con un presupuesto limitado (90.000 euros de base imponible), para una actuación que intenta sacar a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado o escaso, que constituyen una barrera física y artificial a la integración socio-espacial de la misma, y que pueden ser recuperables, dignificables o susceptibles de ser

potenciados, con la propuesta definida como “Los Onubenses Ilustres”, como *leitmotive* del cambio del espacio interior de la ciudad. Para ello se proponen ocho medidas:

**a) Creación de un nuevo parque zona centro mediante la unificación de los espacios públicos:** los espacios públicos deben ser rentabilizados y situados en zonas estratégicas para su uso. Con esta idea se pretende la unificación de los espacios públicos del parque la Esperanza con el parque Alonso Sánchez, la prolongación del Parque de la Esperanza con la incorporación del Parque de los Onubenses Ilustre con nuevos accesos que comuniquen la ciudad alta con la baja, desembocando en el espacio público de la Casa Colón y su puesta en valor mediante el reconocimiento de su entorno con nuevos usos y accesos que conecten la calle Cineasta Francisco Elías con la Plaza del Punto, reactivando la zona comercial de la Plaza del Titán y conectando con el Barrio Reina Victoria.

**b) Unión de los parques mediante una ordenación del tráfico:** unión de los dos parques existentes y la creación de un espacio de paseo y de eventos itinerantes en la calle Cuesta del Cristo de las Tres Caídas, mediante un nuevo diseño del tráfico rodado, cambiando de sentido la calle Puerto y ofreciendo un cambio alternativo para el acceso a la Vía Paisajista, con una modificación de doble sentido en la calle Mackay Macdonald, aliviando la circulación rodada de acceso al Centro. Con esta unión se creará un nuevo Parque del Centro, con nuevas propuestas para su uso y utilización, generando nuevos accesos y eventos para que se convierta en un nuevo foco de atracción para los ciudadanos. Con esta ordenación del tráfico se

necesitará nuevas zonas de aparcamiento público, reservándose dos espacios para edificaciones de aparcamiento público, así como de forma temporal habilitar una zona de aparcamiento en superficie en el antiguo Hospital Manuel Lois.

**c) Nueva zona cultural y de ocio en la zona centro:** creación de un nuevo espacio cultural y de ocio en la zona centro, facilitando sus acceso y conexiones, principalmente en la arteria que las unifica mediante la Cuesta Cristo de las Tres Caídas, convirtiéndose en un paseo con vistas de la Ciudad, de la ría de Huelva y su Paraje Natural, además de foco de atracciones públicas mediante eventos itinerarios como mercadillo ambulante, mercado medieval, feria de la tapa, feria del libro y cualquier otro uso de atracción ocio cultural.

**d) Reactivación económica comercial en los espacios libres como foco de atracción:** en la Plaza del Titán mediante la puesta en valor de su espacio público con nuevos accesos y ordenación que hagan de la zona un centro comercial con vistas de la ciudad de Huelva. Con esta idea se plantea una nueva ordenación del espacio público, introduciendo lugares de sombra mediante toldos y ajardinando las pérgolas para generar un espacio atractivo para su visita, introduciendo nuevos uso como juegos de niños y espectáculos públicos, que atraigan a la población para su activación económica, comunicando mediante acceso existente al centro comercial del Corte Inglés y conectándolo con los otros espacios públicos.

**e) Puesta en valor de los espacios patrimoniales facilitando su acceso y reconocimiento:** recorridos peatonales y de carriles bicis, sirven para unir estos espacios públicos con diferentes atracciones

públicas y que sirven para el reconocimiento de la ciudad en los diferentes ámbitos socios culturales. La puesta en valor de estos espacios realza el patrimonio público mediante su accesibilidad y reconocimiento dentro del recorrido de los distintos espacios libres y actividades públicas.

**f) Puesta en valor del entorno de la casa colón mediante nuevos usos y conexiones:** unificación de los espacios públicos con otra escala de intervenciones, los espacios públicos existentes en la Casa Colón, que se encuentran desintegrados y con problemas de accesibilidad. Con esta idea se pretende actuar mediante la puesta en valor del entorno de la Casa Colón mediante la conexión de los espacios existentes y sus conexiones con otras partes de la ciudad, así como la introducción de nuevos usos que den sentido al espacio público de la Plaza del Cine mediante su ampliación en el entorno a la edificación existente.

**g) Nuevas conexiones entre la ciudad alta y la ciudad baja, mediante itinerarios peatonales y carriles bicis:** el lazo de unión de los distintos espacios públicos es su conexión mediante los itinerarios peatonales y de carril bici, además de la compartimentación de espacios para su correlación de usos en los espacios públicos. Para ello es fundamental la unión de la ciudad alta y la ciudad baja, mediante nuevas conexiones que focalicen el espacio público y que realcen las vistas de la ciudad mediante conos de visión a los diferentes puntos de vista de la ciudad, todo ello viene aparejado con un nuevo sistema de transporte alternativo para el acceso a los distintos

espacios públicos como es la bicicleta, compatible con los recorridos peatonales.

Estas propuestas se materializan en los cinco proyectos analizados a continuación.

### 6.5.1. Zona verde: Parque Alonso Sánchez

El objetivo para esta zona es incorporarla a la ciudad con nuevos usos y focos de atracción, que hagan de este lugar un nuevo parque del centro, uniéndose con el Parque de la Esperanza a través del nuevo paseo con vistas de la Cuesta Cristo de las Tres Caídas (Figura 6.27). Esto requiere la reorganización del tráfico rodado.

El proyecto plantea:

1. Paseo con vistas y eventos itinerantes. Este nuevo espacio unifica los dos parques pre-existentes, generando nuevos focos de atracción mediante eventos públicos como mercadillos, mercado medieval, feria del libro, feria de la tapa...
2. Plaza de espectáculos públicos. Esta plaza situada en el centro del parque generará espectáculos múltiples y servirá de ágora del espacio público.
3. Parque reservado para perros. Se ofrece otro espacio de gran dimensión delimitado y controlado para perros.
4. Zona juego para niños. Se sitúa dentro también en el centro del parque, limitado para el control de juego y cerca del acceso con rampa situado en la parte trasera del parque.

5. Zona juegos para mayores. Se sitúa en la parte trasera del parque, junto al acceso en rampa al parque.

Figura 6.27. Propuesta zona verde Parque Alonso Sánchez



Elaboración propia.

6. Bar-Terraza con vistas. Se utilizan con un diseño simple, mediante una pérgola de sombra y una barra, para generar una terraza con vistas de toda la ciudad de Huelva y su paraje natural (Figura 6.28).

**Figura 6.28. Recreación Bar-Terraza con vistas**



Elaboración propia.

7. Circuito deportivo. Se realiza sirviéndose de los recorridos de acceso a las partes altas del parque, sirviendo de zona deportiva con aparatos deportivos en su recorrido.
8. Rocódromo y deportes extremos. Se incorporan al parque deportes de actualidad que dan un uso en altura a los muros existentes de contención en el recorrido del parque, así como los saltos en altura de los distintos deportes extremos controlados.

9. Edificio de aparcamiento público con restaurante en planta superior. Suple los aparcamientos de calzada y da servicio a los espacios públicos, creándose un edificio de aparcamientos con restaurante en planta superior, con plataforma de acceso a los distintos niveles del parque.
10. Pasos mecanizados a los distintos niveles del parque. Conecta al edificio de aparcamiento con los distintos niveles del parque, eliminando de esta forma las barreras arquitectónicas existentes para su recorrido, accediendo desde la planta del restaurante a los dos bares-Terrazas planteados en las dos plataformas de mayor altura en el parque.
11. Edificio de aparcamiento público. Como complemento se establece un edificio de aparcamiento público con entradas y salidas por las calles Mackay MacDonal y Argantonio a diferente cotas.
12. Carriles bicis. Se establece una red de carriles bicis que recorren el parque en su interior, con accesos a todos los usos establecidos, además conectarse con los recorridos en la unión de los diferentes espacios públicos.
13. Aparcamiento bicicletas. Se establecen en los diferentes espacios con usos establecidos en el interior del parque.
14. Taller de reparación y alquiler de bicicletas. Se establece como complemento del servicio de las bicicletas, necesario para su integración.

### 6.5.2. Zona verde: Parque de La Esperanza

El objetivo de esta zona (Figura 6.29) es que junto con la ampliación del parque de los Onubenses Ilustres sirva de eje vertebrador de la unificación de los espacios públicos, introduciendo nuevos usos que sirvan de foco de atracción para la ciudadanía e incorporando nuevos recorridos y accesos que hagan de este parque un recorrido por los distintos espacios públicos. El proyecto plantea:

1. Paseo con vistas y eventos itinerantes. Este espacio está compartido con el Parque de Alonso Sánchez, conectándose los dos parques sin inversiones de infraestructuras irrealizables, únicamente con un estudio pormenorizado del tráfico rodado y los flujos de movilidad.
2. Gradas pequeño anfiteatro. Se incentiva los espacios públicos como lugar de eventos culturales y de espectáculos múltiples.
3. Parque reservado para perros. Se disminuye el espacio existente y se delimita el espacio reservado para perros, compartiendo uso con el propuesto en el parque Alonso Sánchez.
4. Zona juego para niños. Se sitúan en el extremo del parque delimitado, contralado y añadiéndole arboles de sombra, donde no hace mucho tiempo existían y eran utilizados.
5. Zona juegos para mayores. Se introducen juegos para mayores tradicionales como petanca, ajedrez...
6. Quiosco-Bar. Se introduce la parte la parte comercial en el interior del parque para darle mayor versatilidad y uso al mismo.
7. Circuito deportivo. Se une el circuito deportivo planteado en el otro parque para obtener mayor amplitud en su recorrido y unión entre los mismos.
8. Rocódromo y deportes extremos. Se comparte este tipo de deporte con el parque anterior, utilizando la diferencia de alturas y muros de contención, utilizándolo también como parte de uso compartido para la unión de los dos parques.
9. Accesos peatonales con vistas. En forma de conos de visión, se plantean unos miradores que sirven de accesos peatonales que comunican la parte alta con la plaza del cine en la Casa Colón, con pasarelas que recorren el parque de los onubenses ilustres y comunica con los diferentes niveles del parque la Esperanza.
10. Carriles bicis. Recorren el parque de la Esperanza con menos pendiente, utilizando los diferentes niveles existentes, uniendo la calle Cineasta Francisco Elías con la palmera y las principales arterias de carriles bicis, así como con los diferentes espacios públicos.
11. Aparcamiento bicicletas. Se localizan en los lugares con usos en los espacios públicos para que puedan funcionar como medio de transporte.
12. Eliminación de barreras arquitectónicas. Mediante rampas y otras uniones como relleno de tierras si intenta eliminar las barreras arquitectónicas posibles para que el parque sea más accesible.

Figura 6.29. Propuesta zona verde Parque la Esperanza



Elaboración propia.

### 6.5.3. Espacio Libre: Plaza del Titán

El objetivo de esta zona es la reactivación económica de la zona mediante la adecuación del espacio libre de la Plaza Titán (Figura 6.30) y la apertura de actividad en los bajos comerciales para convertir la zona en un centro comercial utilizando los valores de la plaza con vistas y la apertura de acceso al centro comercial del Corte Inglés. El proyecto plantea:

1. Toldos de sombra. Imitando al centro comercial Huelva, se plantea unos toldos de sombra que hagan de la plaza un lugar agradable para su uso.
2. Reactivación comercial. Mediante la adecuación de la plaza se intenta convertir el espacio libre en un centro comercial imitando a los grandes centros comerciales, con la apertura de locales en planta baja.
3. Acceso desde el Corte Inglés. Aprovechando la puerta existente en el edificio comercial con acceso a la plaza, se intenta conectar el espacio libre con la zona comercial. Se propone para esta planta del corte Inglés convertirla en la Casa Gourmet, parecido al realizado en el Corte Inglés de la plaza del Dique.
4. Zona juego para niños. Se utiliza una esquina de la plaza para dar un servicio más al espacio público mediante una zona de juegos de niños.
5. Zona para espectáculos. Se deja la zona existente con gradas para espectáculos públicos en el espacio libre.

6. Carriles bicis. Se conecta los carriles bicis con el interior del espacio libre y con los restantes espacios públicos.
7. Aparcamiento bicicletas. Se sitúan dentro del espacio público como parte de las dotaciones de los carriles bicis.

Figura 6.30. Propuesta Espacio libre Plaza del Titán

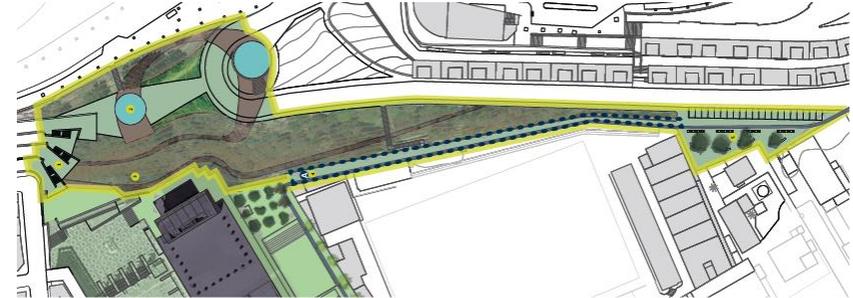


Elaboración propia.

#### 6.5.4. Zona verde: Parque de los Onubenses Ilustres

El objetivo de esta zona es la prolongación del parque la Esperanza para que sirva de eje vertebrador en la unificación de los espacios públicos propuestos (Figura 6.31), proponiendo un nuevo acceso con conos de visión en las distintas cotas de acceso, así como la apertura del pasaje trasero del Colegio SAFA-Funcadia que conecta la calle Cineasta Francisco Elías con la zona Centro.

Figura 6.31. Propuesta Zona Verde Parque los Onubenses Ilustres



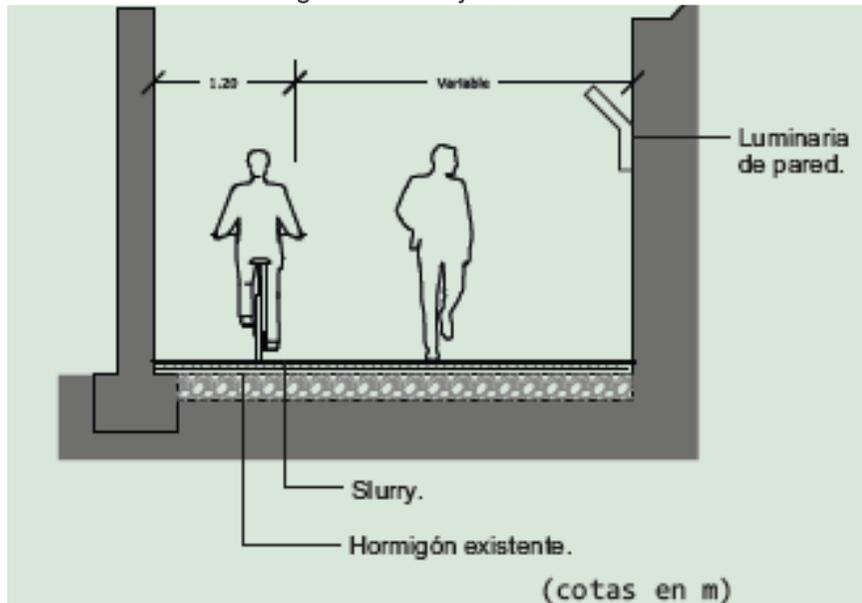
Elaboración propia.

El proyecto plantea:

1. Acceso pasaje Casa Colón. Este acceso se plantea como entrada al parque de los onubenses ilustres a través del pasaje a Casa Colón, para ello se reordena el espacio público, estableciendo nuevos aparcamientos en batería para coches, con un carril bici propuesto para la unificación de los espacios públicos y aparcamientos de bicicletas para el colegio.

2. Pasaje Casa Colón (Figura 6.32). Este pasaje comunica la Calle Cineasta Francisco Elías, con acceso a la zona comercial del Corte Inglés y su conexión con la Alameda Sundheim, con la zona centro del entorno de la Casa Colón y la Plaza del Punto.

Figura 6.32. Pasaje Casa Colón



Elaboración propia.

3. Pasarelas de conexión. Pasarelas de madera que conectan las diferentes cotas a través del parque de los onubenses ilustres y que muestran cartelita referidos a personas de la historia de Huelva.

4. Conexión de la ciudad alta y baja. Se plantean accesos con distintas vistas de la ciudad, que conecten la ciudad alta, a través del parque de los onubenses ilustres, con la ciudad baja, introduciéndose en la plaza del cine y entorno de los espacios públicos de la Casa Colón.

Figura 6.33. Conexión ciudad alta y baja. Recorrido con vistas mediante conos de visión que desembocan en el entorno de la Casa Colón



Elaboración propia.

5. Fuentes de chorros verticales. Se introducen dos fuentes en el recorrido del parque que se relacionan con la fuente existente en los jardines del al Casa Colón.

6. Carriles bicis. Se establecen conexiones a través de la plaza de los onubenses ilustres y Parque la Esperanza con la Palmera, conectando con el carril existente de la calle Pablo Rada.

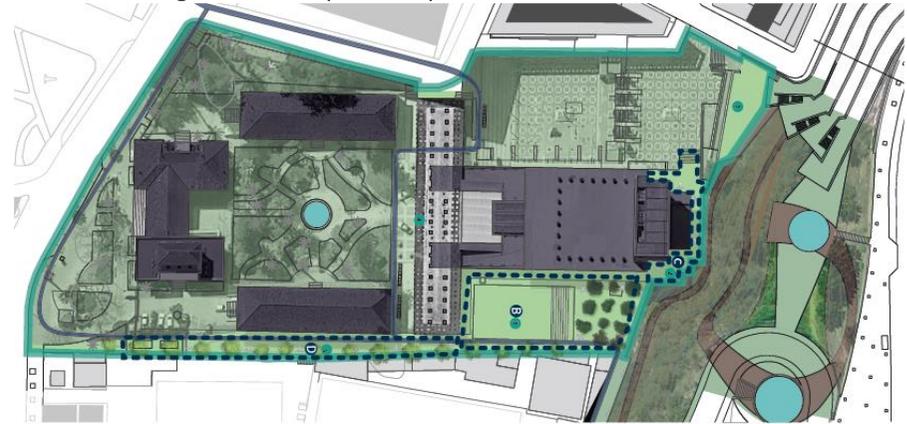
### 6.5.5. Espacio Libre: entorno de la Casa Colón

El objetivo de esta zona es la unificación de los espacios públicos de entorno de la Casa Colón mediante de la apertura de nuevas conexiones y accesos que hagan de la zona un único espacio público, mediante la conexión de la plaza del cine a través del espacio cubierto del teatro con los jardines interiores, apertura en la parte trasera del Teatro conectando el nuevo espacio de espectáculos con la plaza del cine y con la conexión de la zona Centro con la calle Cineasta Francisco Elías (Figura 6.34).

El proyecto plantea:

1. Zona de espectáculos y cine de verano. Este espacio complementa la Plaza del cine con una zona de espectáculos y teatro al aire libre, compatibilizado con un cine de verano (Figura 6.35).
2. Plaza cubierta del Teatro. Se plantea una plaza cubierta que sirva de conexión entre los distintos espacios del entorno de la casa Colón, con la apertura del espacio cubierto situado en la parte delantera del teatro, que alberga los accesos al aparcamiento público subterráneo.

Figura 6.34. Propuesta Espacio libre entorno Casa Colón



Elaboración propia.

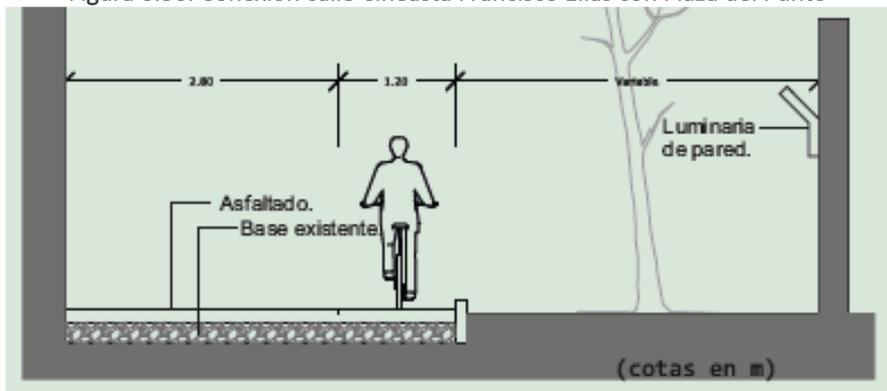
Figura 6.35. Recreación cine de verano y teatro aire libre. Ampliación de la plaza del cine y su relación con los espectáculos públicos



Elaboración propia.

3. Conexión calle Cineasta Francisco Elías con Plaza del Punto. Se plantea la conexión de la calle Cineasta Francisco Elías con la apertura del callejón trasero del colegio SAFA-Funcadia y la adecuación del lateral de la casa Colón para su conexión con la Plaza del punto (Figura 6.36).

Figura 6.36. Conexión calle Cineasta Francisco Elías con Plaza del Punto



Elaboración propia.

4. Conexión de la ciudad alta y baja. Se plantean accesos con distintas vistas de la ciudad, que conecten la ciudad alta, a través del parque de los onubenses ilustres, con la ciudad baja, introduciéndose en la plaza del cine y entorno de los espacios públicos de la Casa Colón.
5. Conexión con la Plaza del Cine. Se pretende que los espacios llenos, edificios, se encuentren rodeados por los espacios públicos, de forma que todos los espacios libres se encuentren

conectados, quedando la edificación aislada dentro de los espacios de circulación.

Figura 6.37. Propuestas de intervenciones entorno a la Casa Colón



Elaboración propia.

6. Conexión con los jardines Casa Colón. Este espacio central de la Casa Colón es el punto de conexión de los diferentes edificaciones públicas del complejo público, para ello debe de estar conectado con todos los espacios libres planteados, con el elemento de conexión de la plaza cubierta del teatro.

7. Accesos peatonales y eliminación de barreras arquitectónicas. Se establecen nuevos accesos peatonales para la conexión de los distintos puntos de la ciudad a través de sus espacios públicos.
8. Carriles bicis. Se establecen conexiones de la calle Cineasta Francisco Elías con la plaza del Punto, conectando el carril existente de la Gran Vía, y también la conexión a través de la plaza de los onubenses ilustres y Parque la Esperanza con la Palmera, conectando con el carril existente de la calle Pablo Rada.
9. Aparcamiento bicicletas. Se establecen aparcamientos de bicis en los lugares de concentración de personas en los espacios públicos, conectados con la red existente de bicicletas para que pueda funcionar como medio de transporte.



CAPÍTULO 7.

Eje 3º. «Entre Dos  
Aguas»

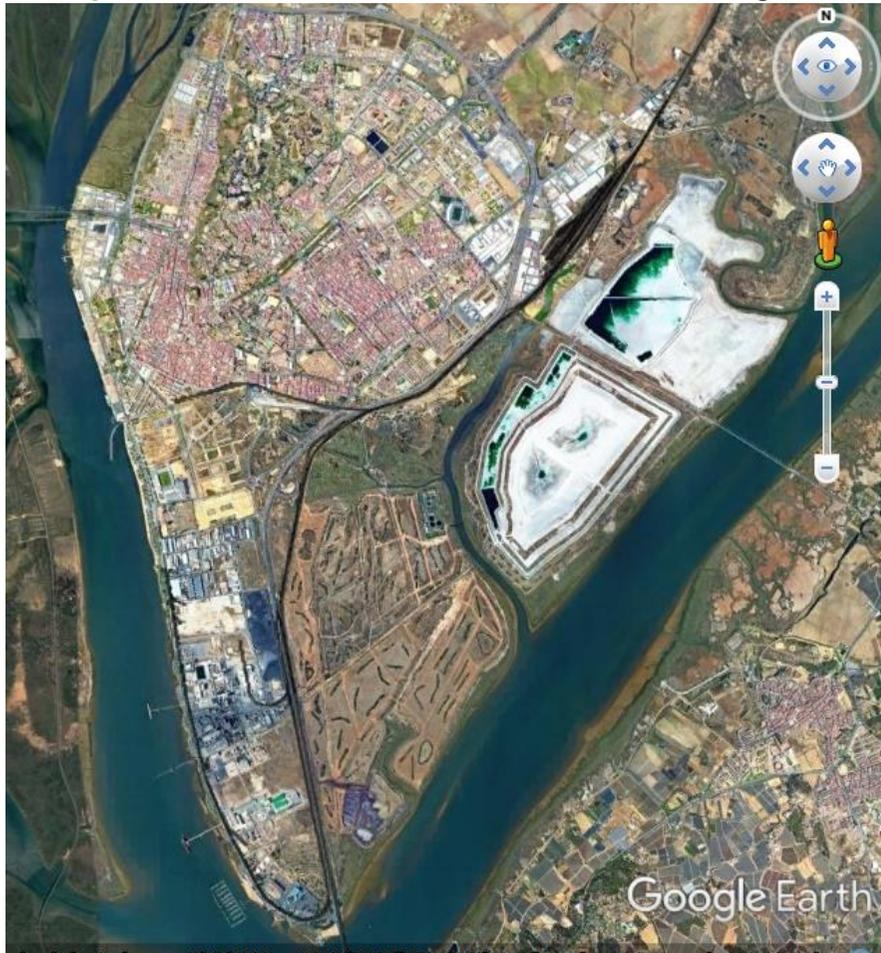


*“La historia del planeamiento es tanto la historia de las ideas sobre la ciudad, como la de una práctica reguladora de su construcción y de su transformación, que pasa por elaboraciones sucesivas, en las que varían sustancialmente los enfoques teóricos y los instrumentos de actuación.” (de Terán-Toyano, 1996: 167).*

Entre dos aguas, nace de la relación que tiene la ciudad de Huelva con sus dos ríos (Figura 7.1): el Odiel y el Tinto, una idea que se repite en los documentos de ordenación, pero no se ha desarrollado en su totalidad. Para ello se plantea un ámbito de reflexión que atraviesa la ciudad de Oeste a Este, iniciándose en el Muelle Cargadero de la Compañía de Riotinto y siguiendo por el parque ferroviario, para desembocar en las antiguas ruinas ferroviarias.

Para el desarrollo de esta idea se ha creído conveniente hacer un zoom de estos espacios, para obtener una imagen más amplia y obtener los resultados convenientes en la realización de las distintas propuesta de ordenación futura para la ciudad de Huelva planteando, paralelamente a la propuesta, alternativas innovadoras para la ciudad. La relación de la ciudad con el agua es necesario enfatizarla con la puesta en escena de los dos ríos a su paso por la ciudad, mediante la recuperación y puesta en valor del estero de las Metas, haciendo visible la parte histórica del estero y la relación de los ríos con la ciudad, con la intención de unir de manera indirecta, los ríos Tinto y Odiel y conseguir una relación directa con la ciudad, aprovechando las intervenciones realizadas en el Eje SW para crear con las infraestructuras existentes y futuras la nueva Puerta del Atlántico para la ciudad de Huelva.

Figura 8.1. Vista aérea de la ciudad de Huelva: “Entre Dos Aguas”



Google Earth ©.

La realidad actual hace que desde la ciudad de Huelva sea difícil apreciar el concepto de ciudad frente al mar, salvo en el reciente Paseo de la Ría (2016), siendo difícil el acercamiento del ciudadano a los márgenes

de sus ríos por la existencia de barreras físicas, que impiden el acceso para su visión y disfrute.

## 7.1. HUELVA PUERTA DEL ATLÁNTICO

### 7.1.1. Eje estructurante “Puerta del Atlántico”

La idea de la propuesta surge a través del estudio del origen del Eje que atraviesa la ciudad de Suroeste a Sureste, marcado por una relación entre los ríos el Odiel y el Tinto a su paso por la ciudad de Huelva, sirviendo de puerta de la ciudad en su contacto con el Mar (Figura 7.2). Este eje estructurante supone una iniciativa para la rehabilitación, renovación y regeneración del pensamiento urbano de la ciudad de Huelva, para el diseño y construcción de la nueva ciudad.

Figura 7.2. Propuesta de Eje Estructurante “Puerta del Atlántico”



Elaboración propia.

Esta relación se encuentra reflejada en el estero de las Metas, que unía antiguamente los dos ríos y era un foco de actividades comerciales y



El Eje estructurante “Puerta del Atlántico” (Figura 7.3) cruzaría la ciudad generando en su recorrido todo un sistema intercambiador de transportes, con dos nodos principales: el intercambiador náutico y la nueva estación. También se integrarían dos ejes secundarios, el del parque Colón que uniría la ciudad alta con la baja y el bulevar del nuevo colombino que cruzaría diagonalmente la ciudad, uniéndose con la zona de pescadería y la zona verde del recinto colombino.

El Parque del Ferrocarril estaría integrado por ocho acciones del Proyecto relacionadas a lo largo del eje SW de la ciudad (Figura 7.4), que comienzan en el Muelle Cargadero de la Compañía de Riotinto. La justificación del diseño interior de cada acción está referenciada mediante una ordenación de la zona verde y recorrido de agua, con una superposición cartográfica de los elementos históricos de la ciudad, como son las antiguas vías del tren y el trayecto del canal de las Metas.

Figura 7.4. Acciones propuestas en el Eje SO de la ciudad de Huelva: “La Puerta del Atlántico”



Elaboración propia.

Las acciones propuestas son:

Acción 1. Puerta del Atlántico: es el inicio del Parque del Ferrocarril y del Eje estructurante del mismo nombre, integrando la zona del entorno del centro de visitantes de la ciudad de Huelva, así como la conexión y acceso al Muelle del Cargadero de Riotinto, integrando el segundo intercambiador propuesto para el eje estructurante (Figura 7.5), que facilite la conexión por vía marítima con los municipios de la Costa Occidental (Punta Umbría, Aljaraque, Gibraleón...) y las urbanizaciones litorales.

Figura 7.5. Recreación del Intercambiador Náutico Muelle Cargadero



Elaboración propia.

Acción 2. La Catedral del Mar: sería la continuación del Eje y del parque, formada por la ordenación de los espacios dotacionales y la integración de la nueva Catedral del Mar, así como el futuro uso de la antigua estación y colegio ferroviario.

Acción 3. Parque Nuevo Ferrocarril: situada en la parte central, comprendiendo la parte más importante del eje estructurante ya

que integraría el nuevo intercambiador de transporte (Figura 7.6) donde diera servicio a todos los sistemas de transportes colectivos sostenibles y alternativos para la ciudad. Estaría formado por el trayecto del Parque que tendría mayores actuaciones, liberando el espacio y la barrera infranqueable que supondría el acceso hasta el mismo centro de la ciudad. Se uniría así la Plaza del Punto con las antiguas ruinas del ferrocarril, abriendo la ciudad de Huelva al estero de las Metas y a las marismas del Tinto.

Figura 7.6. Recreación del Intercambiador Nueva estación Puerta del Atlántico



Elaboración propia.

Acción 4. Ruinas Ferroviarias: formado por el último trayecto del Parque, con la puesta en valor de las antiguas ruinas ferroviarias y con la propuesta de la ubicación de un faro para la ciudad de Huelva, que sirva de llamamiento de la ciudad a los visitantes y se configure como punto tensional del Eje con respecto al Muelle Cargadero.

Acción 5. Recuperación del Estero de las Metas (Figura 7.7): dragado del estero de las Metas en su desembocadura con el estero del Rincón y puesta en valor de dos balsas de agua para la recuperación de su entorno natural.

Figura 7.7. Recreación de la recuperación y actuación sobre el estero de las Metas



Elaboración propia.

Acción 6. Parque Casa Colón: prolongando el eje de la Casa Colón con el Recinto Colombino, tiene por fin unir la ciudad baja con la alta, pasando por la Plaza del Punto y llegando a la Casa Colón, para unirse de esta forma con el eje SE (desde la Vía Paisajista al río Tinto).

Acción 7. Bulevar Nuevo Colombino: con la apertura de la ciudad hacia el Sur y aprovechando el actual puente de la circunvalación de la H-30, se propone la prolongación del actual Bulevar del Nuevo Colombino hasta la zona verde del nuevo Recinto Colombino.

Acción 8. Los pinares de Huelva: se pone en valor una zona verde situada entre los dos nuevos ejes de comunicación con la ciudad de Huelva: Parque Casa Colón (que comunica la ciudad alta con la baja) y el Bulevar Nuevo Colombino (que comunica la ciudad este con el litoral) que complementa al parque Moret, con una zona recreativa para merenderos y zona de esparcimiento, mediante la replantación de pinos y recuperación parcial del estero de las Metas.

Estas ideas de proyecto están acompañadas de cuatro reflexiones sobre el futuro de la ciudad de Huelva y las posibilidades de crecimiento y transformación hacia una ciudad más inteligente, que aúna sus recursos naturales para su configuración como ciudad, enfatizando su situación privilegiada y su entorno marítimo y fluvial para la ciudad moderna y sostenible, dentro de los parámetros de la ecoeficiencia y la solidaridad, haciendo para los ciudadanos una ciudad más habitable y confortable, mejorando la calidad de vida de sus residentes y haciéndola atractiva para su visita.

### 7.1.2. Arranque desde el Embarcadero de Hierro

El ámbito de la acción 1 comprende la zona destinada al parque del Muelle del Embarcadero de Mineral de Riotinto (Figura 7.8), previsto inicialmente en el PERI de Pescadería, en la parte que se extiende desde el arranque del embarcadero hasta el límite con la rotonda que incorpora la nueva vía de Ronda, englobando por tanto el viaducto de estructuras de

madera del embarcadero, que se conectaba a un talud de tierra hoy desaparecido.

Figura 8.8. Propuesta de acceso al Muelle de Riotinto



Elaboración propia.

El área correspondiente al embarcadero de estructuras de hierro y su urbanización han sido objeto de una reciente intervención, que han incluido la restauración de las estructuras de hierro y la adecuación de pasarelas de madera, así como el acondicionamiento del entorno. Aprovechando las infraestructuras existentes, se propone que este eje se convierta en la nueva puerta de la ciudad “Puerta del Atlántico” y en uno de los ejes estructurante del sistema de transporte multimodal, convirtiéndose en un eje intercambiador de transporte colectivo alternativo y sostenible para la ciudad de Huelva:

- a) Integración del transporte urbano de la ciudad, mediante autobuses ecológicos localizados en la nueva estación intermodal

de tranvía y la estación intermodal náutica, transporte de bicicletas que recorran todo el eje SW propuesto, así como su integración de los dos nuevos ejes propuestos del nuevo Parque Colón y en la prolongación del bulevar del nuevo Colombino.

- b) Integrando el transporte interurbano de la ciudad, mediante el transporte náutico propuesto desde el Muelle Embarcadero de Riotinto, así como autobuses urbanos que salgan desde el intercambiador propuesto de la nueva estación para los municipios del interior. El transporte náutico comunicaría con los municipios limítrofes del litoral, así como los lugares más turísticos y de interés como (La Rábida, La Calatilla, Isla Bacuta, Mazagón, El Rompido), poniendo en valor el nuevo paseo marítimo con la nueva comunicación de transporte náutico.
- c) Integrando el transporte interprovincial e internacional, aprovechando el nuevo proyecto del AVE que una las distintas provincias y se conecte con los aeropuertos más cercanos para su intermodalidad, haciéndolo más flexible, alternativo y sostenible (proponiendo que un visitante que viniera a descubrir la ciudad de Huelva no necesitara el transporte privado para acceder a nuestras playas). Para ello se necesitaría la fluidez de paso para las personas que deseen embarcarse en el transporte náutico facilitado en el Muelle del Riotinto, proponiéndose el paso elevado sobre la carretera de la Avenida de Francisco Montenegro, para la comunicación del muelle con el inicio del Parque del Ferrocarril. Entre esta área y el arranque de las estructuras de hierro se extienden las estructuras de madera, que han sido objeto, junto a las estructuras de hierro del

embarcadero, de Expediente de Declaración de Monumento como BIC, por parte de la Junta de Andalucía. Por ello deberán ser objeto de valoración, constituyendo el elemento focalizador del proyecto (Figura 7.9).

**Figura 7.9. Conexión de las dos partes del Embarcadero de Riotinto, cruzando la avenida Francisco Montenegro**



Elaboración propia.

También sería necesaria la comunicación de la parte alta del muelle (Figura 7.10)<sup>16</sup> con el edificio de recepción de visitantes y el inicio del recorrido del parque del Ferrocarril, que dará acceso y continuidad a los diferentes sistemas de transportes localizados a través del eje funcionando de forma intermodal.

La idea es que quien visitara Huelva en tren pudiera alquilar una bicicleta o coger el transporte fluvial en el Embarcadero que lo llevase a las distintas playas del litoral.

---

<sup>16</sup> El conjunto del sistema del embarcadero se desarrolla a lo largo de unos 1.000 m, en dos tramos de características diferentes, el primero sobre tierra y el segundo sobre el río Odiel.

Siguiendo con la idea de Proyecto de “Entre Dos Aguas”, existe una coincidencia proyectual, aunque no ideológica, en la urbanización de la zona verde de este primer tramo, que según datos aportados por la Gerencia de Urbanismo de Huelva, corresponde a la urbanización del parque del muelle de carga de mineral del Ferrocarril del Riotinto<sup>17</sup>.

Figura 7.10. Conexión de la parte alta del Muelle con el Edificio de Recepción de Visitantes



Elaboración propia.

En este proyecto se ejecuta un canal de agua que termina en un estanque de agua rojiza evocando la imagen del río Tinto, con vestigios del antiguo estero mediante actuaciones urbanas en los jardines del parque del ferrocarril.

Figura 7.11. Imagen del canal de agua dentro de la urbanización del Parque del Ferrocarril



Elaboración propia.

### 7.1.3. La Catedral del Mar

El ámbito de la acción 2 comprendería (Figura 7.12) la zona verde del entorno de la antigua Estación de RENFE, que entraría a formar parte de los edificios dotacionales de la zona, como son el colegio ferroviario y la

<sup>17</sup> Proyecto aprobado por el Consejo de Gestión de la Gerencia Municipal de Urbanismo en sesión ordinaria del día doce de noviembre de 2003.

nueva Catedral del Mar, enfatizando la idea de la puerta del Atlántico y sirviendo como punto de llamada de ciudad frente al mar.

Figura 7.12. La Catedral del Mar



Elaboración propia.

La idea central de esta acción estaría la ordenación de la zona con el elemento de centro de perspectiva de la Catedral del Mar, sirviendo este nuevo edificio dotacional como punto de llamada a la Puerta del Atlántico y su relación con el Mar. Los objetivos propuestos para el eje estructurante de sistemas de transportes colectivos en la planificación de la ciudad serían: potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, reducir los impactos que el automóvil causa en la ciudad, potenciación y priorización del transporte colectivo con los intercambiadores propuestos, mejoras de accesibilidad a las áreas de atracción de la ciudad, uso equilibrado de los modos de transportes y modos de transporte más sostenibles.

Se propone para la ciudad de Huelva, como otras ciudades de nuestro entorno, plantear en sus criterios de ordenación urbana una revisión en sus esquemas de movilidad dirigida hacia la introducción de principios de intermodalidad, para conseguir una movilidad menos polarizada hacia el automóvil, lo que garantizaría mejores niveles de calidad ambiental y de vida urbana. Con este planteamiento se pretende limitar el transporte privado, prestando más atención al transporte colectivo, especialmente a los desplazamientos a pie y en bicicleta, esta última como medio de transporte alternativo.

Para poder integrar el sistema de movilidad de la ciudad de Huelva es necesario la introducción de nuevos nodos alternativos de transportes para aumentar el uso del transporte público, mejorando la calidad ambiental derivada de una reducción del ruido y de la polución. En este sentido Huelva es una ciudad con un alto potencial para el desarrollo e implantación de la bicicleta como medio de transporte y condicionada favorablemente por sus condiciones climáticas adecuadas y su alta tradición ciclista a nivel turístico. Se deberá otorgar un papel destacado a la bicicleta en el futuro sistema de movilidad, fundamentado en la Intermodalidad entre los modos de transporte, mediante el fomento de las diversas redes de transporte público colectivo, estaciones e intercambiadores y del nuevo reparto favorable a los modos verdes.

Siguiendo con la ordenación del Parque del Ferrocarril, este tramo continuaría con la idea de Proyecto de “Entre Dos Aguas”, ejecutando como en los jardines anteriores ya realizados, la idea de lámina de agua recogida mediante zona ajardinada y de paseo, que continúe con el Eje estructurante mediante los carriles multimodales que unan los distintos

puntos de transporte colectivo propuestos. Este eje estructurante funcionaría como eje intercambiador de transporte colectivo en todo su recorrido, uniéndose así el transporte náutico del Muelle Cargadero de la Compañía de Riotinto con el transporte colectivo multimodal de carriles bicis y peatonal que recorrería todo el eje, conectando la ciudad con los ríos, así como con la nueva estación que funcionaría como nodo principal del transporte colectivo (Figura 7.13).

Figura 7.13. Imagen de vegetación y lámina de agua



Elaboración propia.

#### 7.1.4. El Parque Nuevo Ferrocarril Intermodal

Se sitúa en el centro del Eje Estructurante (Figura 7.14), siendo el componente principal del transporte colectivo sostenible, ya que engloba las dos actuaciones más importantes para la ciudad de Huelva:

- la comunicación principal mediante el intercambiador de transporte colectivo formado por la nueva estación multimodal;
- la apertura de la ciudad de Huelva hacia la Punta del Sebo hacia el Sur (hoy iniciada por el Paseo de la Ría en la parte occidental).

Figura 7.14. Parque Nuevo Ferrocarril



Elaboración propia.

Para el diseño de la zona verde es clave la superposición de elementos históricos de la ciudad, como el recorrido del agua y el recorrido de las antiguas vías del tren. Para el recorrido del agua se toma el trayecto del canal de las Metas para plasmarlo en el camino del agua diseñado al jugar con la geometría que arroja (Figura 7.15) dentro de los jardines del Parque del Ferrocarril.

Todo este recorrido, que cruza la ciudad por el eje de las antiguas vías del tren lleva al faro de la siguiente acción de proyecto, como punto final e inicial del recorrido para el visitante.

Figura 7.15. Imagen del Canal del Agua



Elaboración propia.

La idea de convertir la nueva Estación de Ferrocarril en un intercambiador de transporte va aparejada a la función del Eje

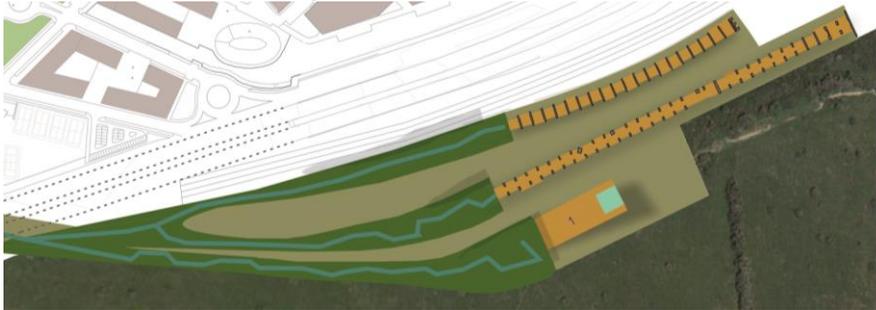
Estructurante denominado Puerta del Atlántico. Recorrerá la ciudad en su margen Sur, se convertiría en un elemento vertebrador de las comunicaciones para la ciudad de Huelva y su entorno metropolitano, así como con otros medios de transportes alternativos y sostenibles. Funcionaría como un lugar de articulación de redes, encaminado a facilitar la intermodalidad entre distintos modos de transporte colectivos, reuniendo una gran variedad de modos de transporte en un mismo lugar y teniendo como función principal garantizar una correspondencia fluida entre los distintos modos de transporte conectados.

El sistema intermodal de transporte resolvería las demandas de movilidad y accesibilidad de los ciudadanos mediante una correcta planificación y gestión integral del Sistema de Transporte Público Colectivo (consorcio de transporte público), y simultáneamente, estableciéndose restricciones al automóvil en el Área Central de la ciudad. El desarrollo de dicha política permitirá un sistema superpuesto entre las diferentes redes de movilidad, (ferroviario, náutico, sistema viario, autobuses, aparcamientos, taxis, vías ciclistas y la red peatonal), que permitirá reducir los costes energéticos motivados producidos por el uso indiscriminado del vehículo privado, así como la contaminación ambiental.

#### 7.1.5. Apertura de la «Cortina de Hierro»

Situado en el último tramo del Parque del Ferrocarril, conectaría la zona urbana de la ciudad, a través del eje estructurante, con el Parque Rústico y las Marismas del Tinto (Figura 7.16). Sería un paso histórico en la recuperación de la península existente entre los dos ríos, en su comunicación con la Punta del Sebo y puesta en valor ambiental.

Figura 7.16. Ruinas ferroviarias



Elaboración propia.

Esta acción está destinada a la apertura de la ciudad a las Marismas del Tinto. De esta forma, aprovechando las infraestructuras existentes del puente para el transporte privado (H-30), se realizaría un acceso al parque rústico y al área marismeña (Figura 7.17).

Figura 7.17. Vía H-30 que separa Marismas del Tinto de la ciudad



Elaboración propia.

Para ello se propone la puesta en valor de las ruinas industriales existentes en los restos de la antigua fábrica de Compost, conocida popularmente como la Fábrica de Guano (vd. Ep. 7.4), mediante la

conexión a través del eje estructurante con diferentes vías verdes de recorridos paisajísticos, conectando con los diferentes nodos de transportes e intercambiadores propuestos, uno situado en la nueva estación y otro a su llegada al río Odiel en el Muelle Cargadero de Riotinto.

### 7.1.6. La unión entre dos ríos

La recuperación del estero de las Metas se realizaría mediante su limpieza y dragado en la desembocadura en el estero del Rincón (Figura 7.18).

Figura 7.18. Acción 5. Recuperación del estero de las Metas

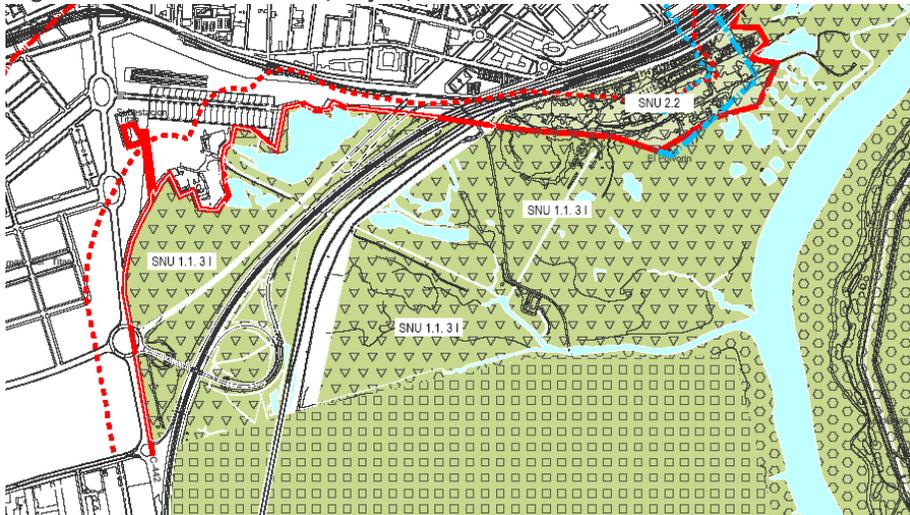


Elaboración propia.

Se construirían dos balsas para la recuperación de fauna y flora marismeñas, consiguiendo la vuelta del agua a los canales del estero y la recuperación de su margen litoral (Figura 7.19). Con esta acción se

conseguiría la influencia de las mareas, pero también controlar sus efectos sobre la ciudad (inundaciones y estío).

Figura 7.19. Acción 5. Plano 2, Hoja 2/3 del Plano denominado Clasificación de suelo



Fuente: Categorías del suelo no urbanizable de la Adaptación Parcial del plan General de Ordenación Urbanística de Huelva a la LOUA.

### 7.1.7. Conexión marisma y ciudad

#### 7.1.7.1. Parque Casa Colón

El Parque Casa Colón supondría la unión de la parte alta de la ciudad con la parte baja, sirviendo como base el edificio de la Casa Colón, prolongándose el Parque hasta el nuevo recinto colombino, como eje secundario que conectaría el barrio de Pescadería con el eje estructurante SW (Figura 7.20).

Este parque funcionaría como eje secundario a los Ejes SE de la vía Paisajista-Parque de La Esperanza hacia la Casa Colón y el Parque del Ferrocarril.

Figura 7.20. Acción 6. Eje secundario Parque Casa Colón



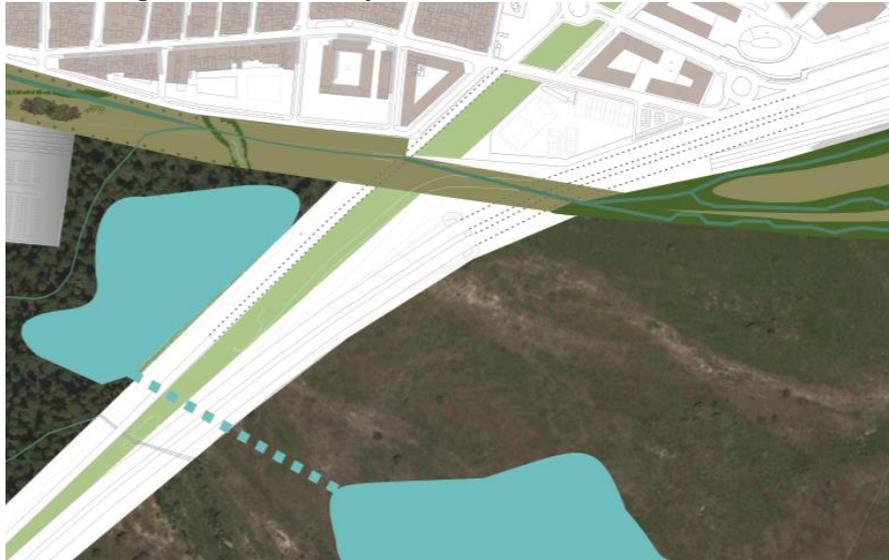
Elaboración propia.

#### 7.1.7.2. Bulevar Nuevo Colombino

La prolongación del Bulevar Nuevo Colombino sería otro eje secundario, fruto de la apertura de la ciudad al margen de entre dos ríos, abriéndose a la Marisma del Tinto (Figura 7.21).

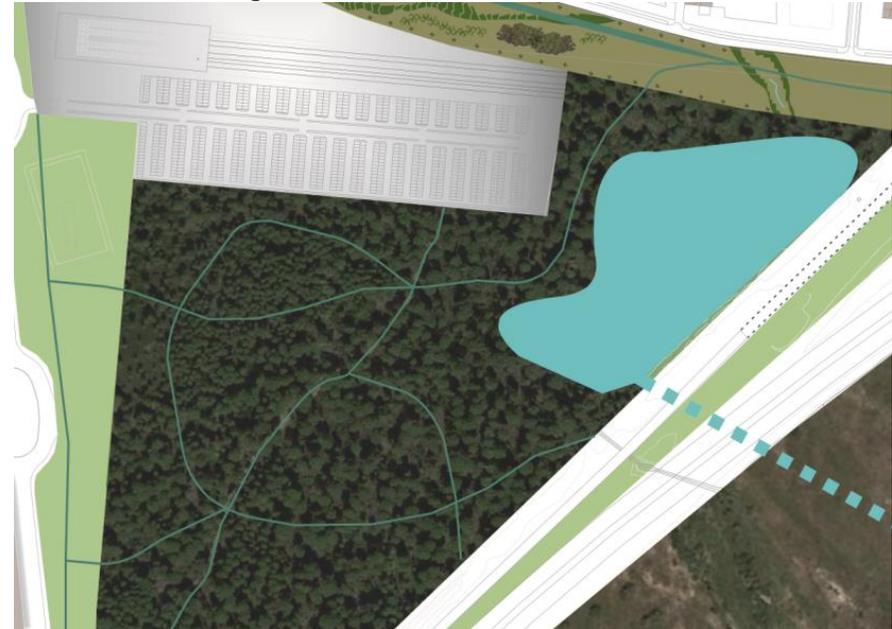
Supondría una conexión interior entre los ríos Tinto y Odiel. Además, esta acción permite conectar el NE de la ciudad con el SW a través de una zona verde, que también tendría acceso al Parque del Ferrocarril, poniendo en valor su condición de Eje Estructurante para el transporte colectivo.

Figura 7.21. Acción 7. Eje secundario Bulevar Nuevo Colombino



Elaboración propia.

Figura 7.22. Acción 8. Los Pinares de Huelva



Elaboración propia.

### 7.1.7.3. Los Pinares de Huelva

Los Pinares de Huelva serían una transición de la parte urbana a las Marismas del Tinto, sirviendo de complemento para las actividades lúdicas y recreativas de los servicios demandados por los ciudadanos, mediante su puesta en valor (Figura 7.22). Se propone la puesta en valor una zona verde situada entre los dos nuevos ejes de comunicación con la ciudad de Huelva: Parque Casa Colón (que comunica la ciudad alta con la baja) y el Bulevar Nuevo Colombino (comunicación entre los ríos) que complementan al Parque Moret, con una zona recreativa para merenderos y zona de esparcimiento, mediante la replantación de pinos y puesta medioambiental de la laguna del estero de las Metas.

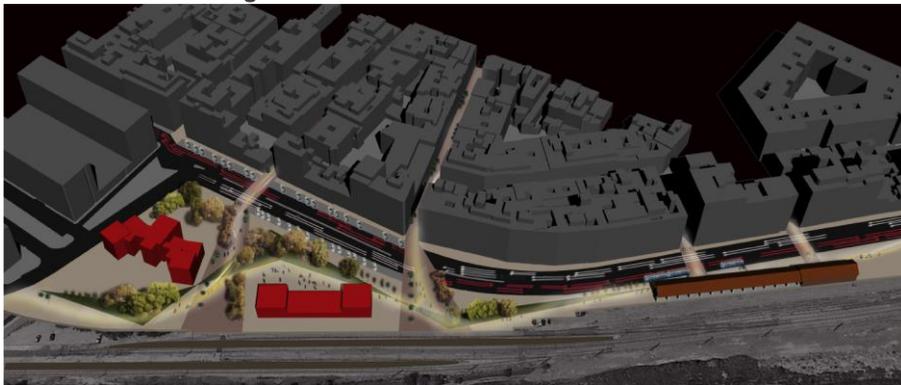
## 7.2. LA AVENIDA DE ITALIA, NUESTRO MURO SIN BERLÍN

En octubre de 2018 es derribado el “muro” que separaba la ciudad de las Marismas del Tinto y el Ensanche Sur, como una “Cortina de Hierro” (Fourneau, 1980: 335). Este muro era paralelo a las vías del tren, y recorría buena parte del sur de la ciudad (Avenidas Miss Whitney e Italia) hasta llegar a la Estación de RENFE, y se hizo realidad tras la inauguración en abril de ese mismo año de la Nueva Estación de RENFE, desplazada hacia el Este.

Hace más de una década que se propuso derribar este muro, sin embargo, pese a ser una realidad su demolición, no hay una propuesta clara para la ordenación del espacio, más allá de la urbanización hacia el Ensanche Sur.

Como propuesta de intervención en el espacio público, para la rehabilitación, renovación y regeneración urbana de la ciudad de Huelva, se propone una actuación de bajo coste para recuperar el espacio degradado o con un uso inadecuado, que ha estado física y artificialmente aislado de la ciudad, y que ha de ser recuperable, dignificable y potenciado, con la propuesta definida como **“the wall”**.

Figura 7.23. Ordenación General de la zona



Elaboración propia.

El derribo del muro es una oportunidad para actuar sobre el espacio público (Figura 7.29), como también la recuperación de los edificios sin función: Colegio de San José de Calasanz (Colegio de Ferroviarios) y

(antigua) Estación de RENFE (en rojo en la Figura 7.23). Para el primero existe un proyecto de co-housing, mientras la segunda queda como otro de los edificios emblemáticos en proceso de degradación.

Las actuaciones propuestas pretenden transformar el Sur de la Ciudad, buscando la conexión entre los ríos Odiel y Tinto, mediante una serie de actuaciones:

- Ampliación de la calzada y los acerados del lado Sur de la Avenida de Italia (Figura 7.24).

Figura 7.24. Sección longitudinal de la ordenación



Elaboración propia.

- Creación de un intercambiador de transportes (que conecte el Muelle de la Compañía de Riotinto con la Nueva Estación de

RENFE) en las traseras de la estación (naves ferroviarias) vertebrando un Eje SW a SE.

- Creación de un corredor verde en el Ensanche Sur, evitando altas densidades constructivas (como ha ocurrido en planes parciales anteriores).
- Conexión peatonal desde el Centro hasta el Ensanche Sur, enlazando con un espacio público “Puerta Ciudad de la Luz” (plaza frente a la antigua Estación de RENFE), conectando con la Plaza del Punto hacia el Este.
- Nueva ordenación del tráfico, creando aparcamientos en batería en la Avenida Italia.

### 7.2.1. Puerta Ciudad de la Luz

Como emblema histórico de la ciudad de Huelva, se propone convertir la Antigua Estación de Ferrocarril (hoy tapiada y sin función) en el acceso Sur de la ciudad de Huelva.

La propuesta es la apertura de la ciudad hacia la “Puerta de la Ciudad de la Luz”, transformando el espacio público situado frente a la edificación (hoy una glorieta con aparcamientos), en una gran plaza pública de entrada a la ciudad desde el Sur.

Mediante la nueva ordenación de aparcamientos en batería y la conexión peatonal con las calles del Centro, esta plaza comunicaría la antigua Estación de RENFE con la Nueva y el intercambiador propuesto (Figura 7.25).

Figura 7.25. Espacio Público Puerta Ciudad de la Luz



Elaboración propia.

### 7.2.2. Conexión con las Calles del Centro

Se habilitan las conexiones que unirán el Ensanche Sur y el casco Urbano siguiendo con la ordenación futura de la zona verde prevista en el Ensanche Sur, se prevén conexiones con las calles del Centro mediante arterias peatonales transversales que se introducen en el espacio abierto tras el derribo del muro de la Avenida de Italia y que conectarán con el futuro espacio libre planificado con acceso al Muelle del río Odiel (Figura 7.26).

Estas conexiones transversales de las Calles del Centro suponen la unión con el futuro corredor verde establecido para la planificación del Ensanche Sur. Sirviendo de acceso al propio Centro de la ciudad, sigue un diseño de peatonalización en el que se establece la prioridad del peatón ante otros sistemas de transportes que puedan coexistir en el mismo itinerario.

Figura 7.26. Conexiones Calles del Centro-Ensanche Sur

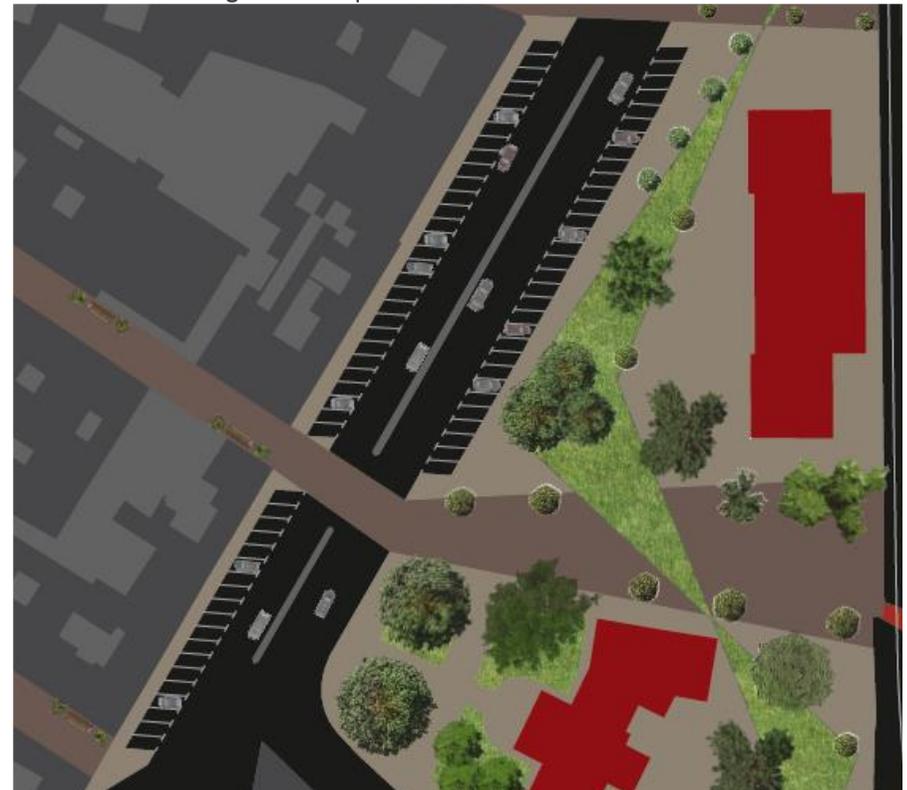


Elaboración propia.

### 7.2.3. Creación de aparcamientos en batería

La ciudad de Huelva tiene un problema histórico de falta de aparcamiento, agudizado en el Centro, por la falta de planificación y las dificultades para construir aparcamientos subterráneos (cercanía a la marisma).

Figura 7.27. Aparcamientos de la Avenida Italia



Elaboración propia.

Esto hace necesario plantear aparcamientos en el Sur de la ciudad, en la Avenida Italia, con el fin de descongestionar el Centro, pero también de dar cabida a las nuevas movilidades (electrificación, peatonalización total de áreas, creación de carriles bici).

Esta necesidad de aparcamientos en la zona hace replantear una nueva ordenación del tráfico en la Avenida de Italia, proponiéndose en su estructuración aparcamientos en batería, con un total de 86 nuevas plazas, que superan con más del doble los aparcamientos actualmente existente frente a la Antigua Estación de RENFE.

Esta acción complementa al espacio público Puerta Ciudad de la Luz (Figura 7.27).

#### 7.2.4. Intercambiador de transportes

El derribo del muro de la Avenida Italia y la apertura de la Nueva Estación, supone una oportunidad para crear en el área de la Antigua Estación un intercambiador de transportes (Figura 7.28), que sea culminación de la intermodalidad (interna y externa) de transportes en la ciudad.

Con esta actuación se permitiría vincular la Estación de Autobuses con la Estación de Trenes mediante transporte urbano, pero también el marítimo desde el Muelle. La actuación requiere la existencia de estacionamientos, carril bici y puestos electrificados.

Se propone dejar las naves ferroviarias como en su origen, únicamente con la cubierta de cercha vista y los pilares retranqueados, de forma que alberguen el intercambiador de transporte junto a la Antigua Estación de Ferrocarril.

Figura 7.28. Intercambiador de transportes



Elaboración propia.

#### 7.2.5. Reactivación económica

Para la reactivación económica de la zona se plantea la reforma del Colegio Ferroviario (Figura 7.29) con la apertura al espacio público, tras décadas de abandono y deterioro. En la propuesta se establece la incorporación de una parcela dotacional para un edificio de aparcamientos públicos y otros servicios privados (comerciales, restauración).

En la actualidad existe un proyecto de co-housing en el edificio, sin embargo, esta actividad sería complementada con servicios en la misma parcela, contribuyendo a la activación económica de la zona, prácticamente inexistente desde la clausura de la antigua Estación de RENFE.

Figura 7.29. Colegio Ferroviario



Elaboración propia.

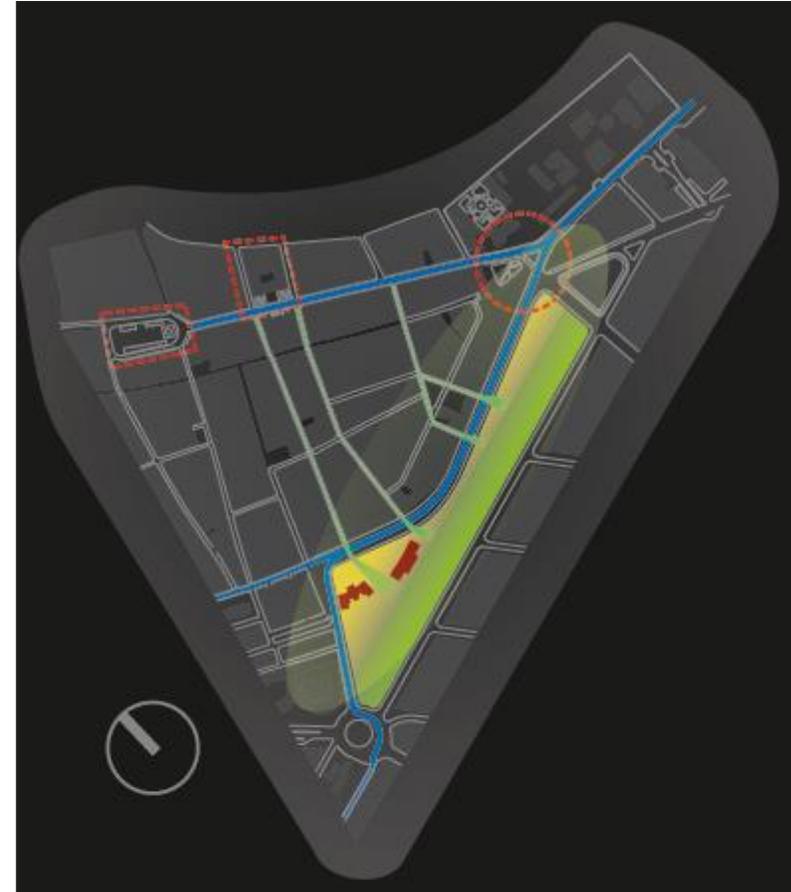
### 7.2.6. Unión con propuesta de futuro corredor verde

El ámbito de la propuesta se encuentra delimitado en la Avenida de Italia, entre la plaza del Punto y la Antigua Estación de Ferrocarril, con la intención de la apertura de la ciudad al Sur y su conexión con el corredor verde y su acceso al río Odiel hacia el Oeste (Figura 7.30), una vez eliminado el muro y quedado sin función la Antigua Estación de Trenes.

Esta propuesta de ordenación en su conjunto se suma con la zona verde propuesta por el PGOU de 1999 y resuelve los problemas de

conexión con las distintas partes de la ciudad, como Eje estructurante SW-SE, prolongado hacia las Marismas del Tinto, como hemos visto.

Figura 7.30. Conexión con la zona verde propuesta en el PGOU de Huelva



Elaboración propia.

El cierre de este capítulo (epígrafes 7.3 a 7.6) quiere ser una reflexión ante aquello que nos queda por hacer entre dos aguas. No son proyectos concretos, sino reflexiones que deben materializarse en planes ambiciosos de recuperación del frente costero y la marisma, y que escapan a la planificación urbanística abordada en los epígrafes precedentes.

### 7.3. CIUDAD FRENTE AL MAR

La reflexión se encamina a la recuperación de la imagen perdida de ciudad marítima, refrescando la memoria para la obtención de un futuro para la ciudad de Huelva, donde encontremos oportunidades, reciclaje, mejoras y un cambio de actitud en la planificación futura, que vaya acompañada de los nuevos aires de cambios que hagan de la ciudad un espacio más eficiente y sostenible para los ciudadanos.

Esta propuesta de ciudad Frente al Mar se inicia mediante un análisis y reflexión de los procesos de integración de entornos urbanos situados junto al mar y los frentes fluviales, tomando como ejemplo intervenciones realizadas en otras ciudades que pueden servir de ejemplo y de guía para iniciar la transformación que se puede realizar en el frente del litoral que estamos analizando.

Actualmente la zona de intervención tiene uso industrial, estando delimitada por la zona urbana de Pescadería, la carretera H-30 y el frente marítimo del río Odiel (Figura 7.31). Cualquier cambio de uso tendrá que realizarse mediante un proceso de gestión urbanística, que de forma progresiva la ciudad vaya recuperando este frente marítimo para

convertirse en “Ciudad frente al Mar”. Así pues, se trata de propuestas abiertas, a modo de reflexión sobre el futuro de la ciudad de Huelva, en el que participen todas las instituciones implicadas (Ayuntamiento, Puerto de Huelva, Junta de Andalucía), la ciudadanía, el tejido empresarial, etc., en un ejercicio de concertación.

Figura 7.31. Frente litoral de la Propuesta 1 para la reflexión: “Ciudad Frente al Mar”



Google Earth ©.

#### 7.3.1. El río como zona de paseo y esparcimiento

El Espacio público tiene que estar presente en todo su recorrido, no únicamente en el paseo marítimo (Paseo de la Ría), sino también generando espacios que relacionen los distintos usos propuestos en este espacio para la reflexión. Para ello se propone la Plaza del Mar como un gran espacio de atracción de la población, que articule junto al paseo marítimo a modo de parque litoral del Odiel, la zona de ocio con los espacios interiores de la propuesta y sirva de ágora de intercambio social para los ciudadanos y los visitantes de la ciudad.

### 7.3.2. El río como el gran espacio libre de la ciudad

El río, aparte de la función vertebradora de la ciudad de Huelva, ha de entenderse como un gran espacio libre, con diversas posibilidades para el desarrollo de actividades, como en cualquier otro espacio de uso público. Entendido de esta forma, aporta mayor valor a la ciudad, habiéndosele únicamente reconocido la función paisajística de la imagen urbana del conjunto de la ciudad. Pero para poder utilizar este espacio es necesario acceder de una forma sencilla y fluida, de manera que forme parte del tejido urbano.

Para conseguir esta idea hay que abrir Huelva la Mar, pero no con un discurso vacío, sino lleno de propuestas, como la prolongación de las diferentes tramas de la ciudad en el Puerto, haciendo que la ciudad se adentre en el Mar, configurando todo el frente marítimo como un espacio urbano. Esta relación entre el agua y la ciudad debe estar presente en toda su vertiente litoral, proponiéndose usos comunes en su interacción con trama urbana, como el ejemplo de los jardines de las mareas propuesto en el concurso de ideas Periao XXI del estudio de Jean Nouvel en Vigo.

### 7.3.3. El río como puerto comercial

Desde los orígenes de la ciudad la principal actividad del río era la de puerto. Por ello, esta actividad náutica debe de estar presente para la activación de la economía de la ciudad. Para la ello la propuesta de reflexión es un puerto comercial más urbano, relacionado con la ciudad y los productos que demanda, mediante actividades relacionadas con la actividad náutica, venta y degustación de los productos del mar, situando

las labores de grandes embarcaciones del puerto del muelle de Juan Gonzalo Vara.

### 7.3.4. El río como lugar de actividades recreativas

Un de las mayores recuperaciones de la propuesta sería la puesta en valor de la Playa Punta del Sebo (Playa de la Gilda), que como ciudad frente al Mar, es una característica ineludible de la relación de la ciudad con su frente marítimo. La playa urbana histórica y el Balneario de la Cinta (en el lugar donde hoy se sitúa el Club Marítimo) (Figuras 7.32 y 7.33) se perdieron con la instalación del Polo Industrial.

Su recuperación de uso, necesariamente, pasa por la descontaminación del espacio. La iniciativa de recuperación del monumento a la Fe Descubridora es el principio de un proyecto que debe llevar a la recuperación integral del espacio.

Figura 7.32. La Punta del Sebo a principios de los años 60



Fotografía de la punta del Sebo a principios de los años 60 conservada en el Archivo Histórico Provincial de Huelva. / Foto: Archivo Histórico Provincial de Huelva.

**Figura 7.33. Antiguo Balneario de la Cinta**



Fotografía del Balneario de La Cinta conservada en el Archivo Histórico Provincial de Huelva. / Foto: Archivo Histórico Provincial de Huelva.

### 7.3.5. El río como canal de navegación para viajeros

La apertura de Ciudad frente al Mar proporcionará una relación metropolitana de la ciudad de Huelva con los distintos municipios aledaños, fomentando la conexión marítima con Punta Umbría, Aljaraque, Gibraleón, y los núcleos turísticos (Mazagón, El Rompido, etc.). Esta conexión metropolitana se entendería no solo de forma turística y de ocio, sino de transporte colectivo mediante sistemas más sostenibles que el vehículo privado, haciendo el litoral una vía hacia las playas, sin costes de construcción, siendo infinitamente más económico, sostenible, natural, ambiental...

Para ello se propone una red de Barco-Bus, que realice las travesías por ese gran espacio libre de la ciudad y recorriéndola de norte a sur,

convirtiéndose en un canal de gran sección apto para la circulación de un cierto tipo de tráfico. Estableciéndose una línea regular de transporte público que recorra los municipios de la metrópolis de Huelva, estableciéndose paradas o puntos de atraque similares a las paradas del transporte rodado.

También se incrementarían los viajes turísticos de pasajeros mediante el acondicionamiento de los muelles existentes. Esta intervención supondría introducir en la ciudad en los circuitos de navegación, siendo la ciudad de Huelva un atractivo nacional e internacional para su visita y descubrimiento, con cruceros por el mediterráneo, costa de Portugal, Islas Canarias, norte de África, etc. Reforzaría la función del Muelle de Levante y del Puerto Exterior en el desarrollo de líneas de cruceros.

## 7.4. PARQUE RÚSTICO EL POLVORÍN

### 7.4.1. Un nuevo espacio público: El Polvorín

El desarrollo de esta propuesta versa sobre el tema de la regeneración y la puesta en valor del Espacio Público dentro del ámbito de la zona denominada El Polvorín, aprovechando una zona con numerosas posibilidades naturales y ambientales, creando un nuevo Espacio Público: El Polvorín, al Sur de Huelva (Figura 7.34).

Figura 7.34. Parque Rústico El Polvorín



Google Earth ©.

La propuesta de crear un Parque Rústico busca la esencia y el sentido enfatizando las distintas posturas sobre el significado del espacio público, estableciendo que este, sin uso, se deteriora por su abandono y falta de integración. Determinando que el espacio público es rentable para la ciudadanía al mejorar su calidad de vida.

Con estos objetivos se pretende dar a la ciudad dotaciones que tienen en la actualidad, pero que se encuentra sin activar por su falta de puesta en valor, creándose un nuevo foco de atracción en la ciudad.

## 7.5. PARAJE MARISMAS DEL TINTO

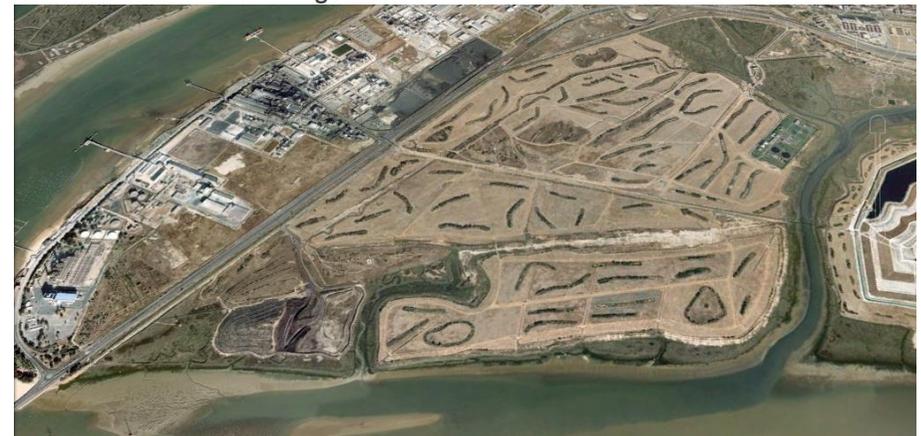
### 7.5.1. Las Marismas del Tinto olvidadas...

Las Marismas del Tinto han sido históricamente denostadas y olvidadas, marginadas de la ciudad por una “Cortina de Hierro” (Fourneau,

1980: 335). Desde el inicio, estas marismas estuvieron desconectadas de la ciudad por la barrera que constituían las vías del ferrocarril, con un muro demolido recientemente. Aparte, es un espacio bordeado por la actividad industrial, que ha utilizado estos espacios como vertederos de sus residuos en los procesos de fabricación (Balsas de Fosfoyesos hacia el Este), lo que ha hecho que este espacio natural se convierta en una zona degradada, insalubre y abandonada (Figura 7.35).

Esta propuesta propone superar las acciones limitadas a una reforestación precaria. Se trata de su recuperación, que es fundamental para el proyecto de ciudad, acompañado por una solución definitiva a la Balsa de Fosfoyesos, el cese de vertidos y su recuperación para la ciudadanía. En su conjunto supondría un cinturón verde en el Sur de la ciudad, en un proceso de naturalización y recuperación ambiental.

Figura 7.35. Marismas del Tinto



Google Earth ©.

Se propone mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y potenciar la zona litoral de Huelva, hasta hoy abandonada y deteriorada, mediante:

- Regeneración del paisaje: su regeneración facilitará apreciar las posibilidades naturales y permitirá cambiar la percepción social de este espacio deteriorado e improductivo, al que la ciudad da la espalda sin potenciar sus valores naturales.
- Recuperación de la actividad náutica y pesquera: generaría la recuperación de actividades históricas, mediante su uso recreativo, con el establecimiento de embarcaderos y puestos de pesca.
- Equipamientos lúdicos: zonas de esparcimientos, zonas deportivas, zonas verdes, etc., como mirador sobre el estuario del Tinto.
- Recuperación de la fachada marítima: continuación del Paseo de la Ría en dirección Este en el Eje SW-SE. Además, abriría la ciudad hacia el Tinto y los municipios ribereños (San Juan del Puerto, Palos de la Frontera y Moguer), que han emprendido la valorización del río.

## 7.6. NUEVA CIUDAD DEPORTIVA DE HUELVA

### 7.6.1. Una solución añorada

El futuro de la ciudad debe pasar por la retirada/neutralización de las Balsas de Fosfoyesos (residuos industriales acumulados durante décadas por la empresa Fertiberia) (Figura 7.36) y la recuperación de las

Marismas del Tinto. Estas Balsas no solo suponen una limitación para el proyecto urbano, sino también uno de los más graves problemas ambientales para la ciudad.

Las acciones ambientales hasta ahora han sido limitadas, en el tiempo y el espacio, y se han limitado a cubrir con suelo y vegetación una parte de la superficie, pese a las sucesivas resoluciones judiciales y decisiones administrativas que limitan la actividad industrial y obligan a su recuperación. La investigación mediante procesos químicos-mineralógicos o retirada física siguen siendo propuestas que deben materializarse.

Figura 7.36. Balsas de Fosfoyesos



Google Earth ©.

Sin embargo, toda la zona recuperada presenta una enorme dificultad desde el punto de vista geológico para el uso urbano, ya que en su subsuelo se encierra una capa de arenas con agua a alta presión que dificulta y encarece la sustentación de edificios. Por lo tanto, la propuesta de usos de esta zona, una vez recuperada debe evitar convertirla en una

zona urbanizable, por lo que es recomendable su uso como suelo terciario como oferta de actividades al aire libre, como una “Nueva Ciudad Deportiva” que complete los equipamientos deportivos de la ciudad, con la construcción de pistas deportivas, campos de fútbol, etc.

Su construcción haría realidad un Eje SW-SE de la ciudad y consagrar la fachada Sur... mirando a las Marismas del Tinto.



**BLOQUE III.**

**CAPÍTULO 8.**

**Los problemas no  
resueltos por la  
Ordenación Urbana**



*“En muchos de sus mejores aspectos, se trata de una maniobra cultural que ayudaría a enlazar el planeamiento con el momento anterior a aquél en que empezó a producirse la cientificación del urbanismo, cuando hacer ciudad era todavía hacer arquitectura” (de Terán-Troyano, 1984: 67).*

En el capítulo anterior se abordó el estudio de los Planes de Ordenación Urbana en la ciudad de Huelva, teniendo en cuenta sus objetivos y su ejecución. Este capítulo analiza los problemas no resueltos, a modo de diagnóstico, de la planificación y ordenación urbanas de la Ciudad de Huelva.

### **8.1. DIAGNÓSTICO. PROBLEMAS NO RESUELTOS**

Todos los Planes Generales de Ordenación Urbana que ha tenido la ciudad de Huelva fueron redactados tomando criterios generales muy similares entre sí, basados en los requisitos específicos (marco legal, complementariedad escalar) demandados en el momento de su realización. Los problemas derivados se dan, en unos casos, por no enfrentarlos (a veces con planificación a medida o *ad hoc*), en otros, por el incumplimiento de las previsiones o el papel de las fuerzas externas (desde los niveles políticos superiores a las empresas constructoras...) y, por último, por el aplazamiento de tomas de decisiones sobre cuestiones urbanas recurrentes en los propios PGOU (la propia reiteración de temas en los diferentes Planes indica claramente su incumplimiento o no resolución).

En primer lugar, los PGOU inciden en dar soluciones a la demanda de crecimiento (actual y previsto) de la ciudad, mediante ensanches y propuestas de nuevos suelos para futuras viviendas, intentando solucionar los problemas de congestión del centro urbano. Sin embargo, esto no ha impedido que el centro urbano siga siendo un sector especulativo ante la alta demanda constructiva, provocando su degradación, sustituyéndose un “casco antiguo” por un “casco nuevo”, que ha modificado el paisaje urbano, consecuencia, en buena parte, del proceso especulativo. Como resultado último, siguen existiendo problemas de comunicación, infraestructura y equipamiento en el centro urbano, carente de servicios públicos educativos y sanitarios, pero también en los sectores periféricos, descompensándose el crecimiento lógico y uniforme de una ciudad que ha crecido a golpe de inversiones privadas y ha dejado de lado sus señas de identidad: principales valores patrimoniales naturales (los cabezos, la ría) e históricos (arqueológico, edificios), sus dotaciones públicas, infraestructuras verdes, etc.

Desde el punto de vista de la planificación, los tres PGOU (1964, 1980 y 1999) daban respuesta a la demanda de crecimiento de la ciudad mediante ensanches, tomando como modelo los planteados en las grandes ciudades españolas desde mediados del siglo XIX: Madrid (1857), Valencia (1858), Barcelona (1859), Bilbao (1863)..., que, su vez, respondían a los modelos del urbanismo decimonónico europeo (De Terán-Troyano, 1999). Los criterios generales de ese “Ensanche” ya estaban expuestos en el Plan de Ensanche elaborado por Pérez Carasa en 1926 (Díaz-Zamorano, 1999), donde sí existía un acertado enfoque integral de los problemas en sus objetivos generales. Sin embargo, este Plan solo fue una propuesta, que

nunca se llevó a cabo, produciéndose una expansión descontrolada y dispersa en “islas” (barriadas) que condicionan el crecimiento futuro de la ciudad. Su nueva ordenación se planteaba con la ocupación de los dos apéndices laterales al casco antiguo, en forma de V, descartándose la expansión hacia la Punta del Sebo, siendo finalmente delimitada la zona que desciende desde los cabezos de la Cinta hasta la marisma.

El PGOU de 1964 de Alejandro Herrero, también se enfrentó a resolver los problemas en los criterios generales: la permanencia y el agravamiento de la dispersión urbana, falta de comunicación del casco antiguo con la periferia, el chabolismo marginal en las zonas de marismas (Martínez-Chacón, 1992: 311), las barreras entre la ciudad y el medio en el que se asienta. Así, trata de reintegrar los núcleos dispersos del crecimiento anárquico de la ciudad (debido a la existencia de una norma urbanística unificada) y afronta el desafío de dar solución a las expectativas de ocupación industrial y residencial creadas por la implantación de los Polos de Promoción y de Desarrollo. Como solución plantea una serie de directrices fundamentales (Martínez-Chacón, 1992: 311-318): articular el tejido urbano mediante una retícula centralizada a partir de un eje central (bisectriz) que uniría el acceso desde Sevilla con la plaza 12 de Octubre; realizar 23 planes parciales (18 residenciales y 5 industriales) para hacer frente a las altas previsiones de crecimiento (demográfico e industrial), creando un cinturón fabril en torno a la población, y una colonización residencial de los espacios libres. Este PGOU fracasa por las dificultades para ponerlo en práctica, dados los problemas heredados: dispersión urbana (polígonos residenciales con vacíos alrededor), congestión del centro (sometido a una sistemática demolición del patrimonio edificado) y

falta de comunicación del casco antiguo con la periferia y de las diferentes partes de esta (barriadas), colapsadas y deficitarias en dotaciones urbanas, y la ciudad rematada por chabolismo marginal en los sectores de las marismas. Su incumplimiento supone que:

- No se desarrollen los pilares estructurantes del Plan: no se culmina la realización del eje de penetración (Av. Andalucía), ni su red auxiliar transversal/longitudinal (desconexión del centro con las barriadas y de estas entre sí); se congela el suelo en el Polígono San Sebastián (sigue la urbanización en barriadas inconexas); la trama resultante aparecía fraccionada, desintegrada y desengranada.
- No se culmina un centro de la ciudad que desdoble el saturado centro histórico (predominio de la especulación interna y destrucción del patrimonio construido).

Como resultado, no se consigue acabar con esa imagen de la ciudad “a medio hacer”, bloqueada frente al Odiel (Puerto) y segregada de la Punta del Sebo (ferrocarril). Por otra parte, como fruto del desarrollismo, la generación de actividades industriales en torno a los lugares de habitación, comprometían el futuro crecimiento de la ciudad y las condiciones de contaminación, generadas por el Polo Industrial, y las previsiones de crecimiento fueron desmesuradas.

El PGOU de 1980 hereda los problemas anteriores y los derivados del incumplimiento del PGOU de 1964 y de la dinámica de la propia ciudad (vinculada a los factores externos). Parte de las determinaciones fijadas por Herrero en 1964, y enfrenta los problemas: la consolidación del proceso histórico de desarrollo iniciado en el año 40, apoyado por las

infraestructuras básicas viarias así como por la aparición de un nuevo eje de expansión sobre la avenida de Santa Marta; la formalización del tejido urbano estructurando y colmatando los espacios urbanos vacíos, para evitar el encuentro por yuxtaposición de las unidades urbanas, desconectadas entre sí. Así, ejecuta infraestructuras de comunicaciones (establecidas en el PGOU de 1964), centradas en la Ronda perimetral (consolidación de tramos, rediseño y modificaciones para conectar con el resto de la red urbana) y el eje de penetración; enfatiza en la transformación del casco antiguo, mediante determinaciones para su desarrollo, ejecutándose las primeras operaciones para la ocupación del frente marítimo (Zafra), mediante acuerdos con el Puerto de Huelva, con procesos de relleno y consolidación del frente marítimo de la ciudad; conserva el carácter residencial del núcleo englobado dentro de la ronda, manteniendo áreas desocupadas a fin de adecuar el Plan a las escasas previsiones de crecimiento; potencia el corredor entre la A-49 y la N-431 (Carretera de Sevilla) como reserva industrial; conecta transversalmente la ciudad con la Costa Oriental y Occidental, completando los equipamientos comarcales, provinciales y subregionales, con incidencia territorial en el municipio de Huelva.

El PGOU de 1999, vigente en la actualidad, venía a complementar a los de 1964 y 1980, incorporando un enfoque de gestión, por encima del de desarrollo (patente en el PGOU de 1964). De esta forma, hace frente a los nuevos retos y legislaciones sectoriales que obligan a una mayor definición de los objetivos a cumplir y justificación de los criterios a seguir, complementando la trama urbana en el interior de la circunvalación existente y aumentando la red arterial de comunicaciones mediante ejes

transversales a la vía principal (Av. Andalucía). Por otra parte, dotará a la ciudad de equipamientos Supramunicipales y de Sistemas Generales de Espacios Libres, como es el pulmón verde para la ciudad del Parque Moret, y afrontará la eliminación de áreas de infravivienda existente por ocupaciones ilegales en el frente marítimo y urbanizando Marismas del Odiel (sistemas de realojo). Al tiempo, se van ocupando los espacios libres de la ciudad, pero se proyecta el crecimiento hacia el Este (prolongación de la Av. Andalucía) y se produce un proceso generalizado de especulación urbana (burbuja inmobiliaria). Como consecuencia, se va a dar una sobredimensión de las operaciones inmobiliarias, un crecimiento por encima de las necesidades urbanas, y continúa el recrecimiento en el casco antiguo, si bien, se inicia un proceso de conservación de edificios.

En este caso, el diseño de la ciudad se adaptará al marco legal de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (Ley 7/2002), cuyos objetivos, en línea con establecido la Constitución Española (Artº 148, 1.3), dentro de la exposición de motivos, son la búsqueda por la calidad de vida de los ciudadanos y de las ciudades, apostando por el desarrollo sostenible, bajo el marco competencial interadministrativo y los instrumentos de concertación, colaboración y coordinación interadministrativa, apostando por los principios de la participación pública. Pero, a partir de 2008, se da la crisis financiera internacional, que paraliza el crecimiento de la ciudad.

La particularidad, es recurrir a un modelo del siglo anterior, para afrontar problemas derivados, en buena parte, del desarrollismo a partir de los años 60 del siglo XX. Así, se proporcionaba nuevos suelos para futuras demandas de viviendas, para solucionar los problemas de congestión del centro urbano. Por otra parte, no supieron respetar el

patrimonio natural y cultural, dar solución a la disparidad de acceso a los servicios, no cumpliendo, de esta forma, con los objetivos de la planificación territorial (vd. cap. 3).

Desde esta perspectiva, la planificación urbana del siglo XX no resolvió tres importantes problemas:

1. Generar un modelo de ciudad.
2. Preservar y poner en valor el patrimonio natural.
3. Preservar y poner en valor el patrimonio cultural.

Además, deja abierto cómo enfrentar los nuevos retos urbanos, propios del siglo XXI, y que la planificación futura habrá de tener en cuenta.

## 8.2. EL MODELO DE CIUDAD

La ciudad es un todo orgánico, vivo, caracterizado por una estética, unos edificios, unas funciones (política, sociológica) lo que hace que sea comprendida solo con una visión holística, donde se encuentran una serie de conocimientos reflexivos y críticos (Mumford, 1966), habiendo una perspectiva integradora y diversa. Por eso, su estudio es disciplinar y multidisciplinar (Arquitectura, Geografía, Sociología, Historia, Economía...), interdisciplinar (Equipos de Trabajo, Urbanismo) o transdisciplinar (Ordenación del territorio, Estudios de Género...), pero también incorpora una visión ciudadana. Así, del urbanista y su equipo técnico, que diseñan y construyen la ciudad (en un contexto político y administrativo concreto),

se pasa a los equipos de trabajo, en los que se multiplican las variables estudiadas, y se hace partícipe, en un proceso de concertación/participación, a la comunidad (ciudadanía). Se integra, de esta forma, el proceso investigación/acción/participación al Urbanismo. Es una visión pragmática, defiende la posibilidad de planificar, frente a la visión dogmática, que ve imposible toda planificación (de Terán-Troyano, 1996: 167).

La crisis económica internacional, la especulación del suelo, la burbuja inmobiliaria, la crisis de la construcción... han hecho que desde 2008 el Urbanismo sea culpado por diferentes sectores de la opinión pública y los medios de comunicación, como causante de la crisis, la degradación del patrimonio y el consumo indiscriminado del territorio. Con frecuencia, olvidan que es un contexto económico (“milagro español”), monosectorial y dependiente, que no fue planteado por urbanistas (dimensión técnica), sino desde la esfera de toma de decisiones (político/administrativa), la ejecución (empresa privada), economía sumergida, dinero negro y la especulación (compradores y vendedores). Esto no exime al urbanista de su responsabilidad, sino que deja patente que la misma es compartida; tampoco se ha mirado a las causas reales: falta de Ley de Financiación de las entidades locales (basan su crecimiento en licencias de obras), deficiencias en las leyes de ordenación y planificación (centradas en aspectos puntuales o muy genéricos, con dificultad para atajar problemas), la liberalización del suelo (Ley de 1998), la planificación *ad hoc* (condicionada), etc., que han conllevado planes urbanísticos y actuaciones escasamente sostenibles, muy ambiciosos y muy despilfarradores con determinados valores y recursos naturales (Tojo y Naredo, 2010).

En 1964 el primer PGOU destacará por aportar una “idea de ciudad” más o menos personal del arquitecto Alejandro Herrero a la desestructurada Huelva (Campero-Romero *et al.*, 2019). Esa idea sigue presente en los siguientes planes (1980 y 1999). Teniendo en cuenta este contexto de planificación, los grandes problemas de sostenibilidad y desarrollo (económico, social, demográfico, cultural y ambiental), no solo no fueron solucionados, sino que a veces, se vieron agravados entre finales de los años noventa y 2008 (como inicio de la crisis). Por ello, es necesario establecer nuevas medidas de sostenibilidad en el planeamiento urbanístico, desde una perspectiva flexible y aplicable, afrontando, en el caso de la ciudad de Huelva un modelo de ciudad, capaz de conformarse a partir de:

- Las relaciones ciudad-mar (Ayuntamiento-Autoridad Portuaria).
- Las señas de identidad urbana (patrimonio natural y cultural) y la falta de identidad.

De esta forma, se reivindica un modelo urbano que sea capaz de hacer una ciudad más habitable, más sostenible (consumo de menos recursos naturales y menos energía), más inteligente (adaptada a las nuevas realidades tecnológicas), más identitaria (en un contexto de globalización) y, en definitiva, más ciudad (optimización de recursos, generación de redes, garantía de servicios...).

### 8.2.1. Las consignas urbanas frente al mar

Huelva es una ciudad portuaria, por ello, históricamente, la conformación urbana ha estado determinada por el puerto. Desde un punto de vista urbanístico, el Puerto Autónomo de Huelva es un elemento

territorial con una importante capacidad estructurante, dados: a) su importancia económica estratégica a nivel local, regional y estatal (uno de los principales puertos del sur de Europa); b) su relevancia territorial local, como límite urbano occidental y por la dimensión de su área de servicio (segundo Puerto español por terreno disponible, tras el de Barcelona).

A pesar de esa importancia para la ciudad, la planificación urbana y la planificación portuaria están dissociadas, por el carácter de Ente Autónomo del Estado que tiene el Puerto de Huelva, sujeto a una reglamentación específica, no general (régimen legal establecido en la nueva Ley de Puertos del Estado<sup>11</sup> y de la Marina Mercante). Este marco legal, que se aplica en el diseño de nuestra ciudad, no se ve reflejado en el diseño urbano, donde se encuentran dos ámbitos bien diferenciados y no comunicados entre sí:

- La ciudad de Huelva, planificada mediante la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1999, gestionada desde el Ayuntamiento, que establece en el marco de los Planes de Ordenación del Territorio, la ordenación urbanística de la totalidad del término municipal y organizan la gestión de su ejecución, de acuerdo a las características del municipio y de los procesos de ocupación y utilización del suelo actual y previsible a medio plazo.
- El Puerto de Huelva, desarrollado urbanísticamente mediante el Plan Especial del Puerto de Huelva (PEPH) de 1998, gestionado

por la Autoridad Portuaria, con un área de servicio del P.A.H. que abarca en la actualidad una superficie de 1.651 ha de las que 1.189 ha (72,02%) corresponden al término municipal de Huelva, suponiendo el doble del resto del suelo urbano y representando un 10% del municipal (excluyendo las láminas de agua).

Este dualismo responde a la existencia de tres realidades:

- Administrativa: existencia de competencias estatales y municipales. El carácter de ente autónomo de los Puertos del Estado confiere a la Autoridad Portuaria de Huelva autonomía para la ordenación del espacio portuario, que no ha de estar en sintonía con el ordenamiento urbano (está exento del cumplimiento de normas, como la Ley de Costas, o se adaptan).
- Política: la existencia de un gobierno municipal entre 1995 y 2015 del Partido Popular y una Presidencia de la Autoridad Portuaria designada por la Junta de Andalucía (PSOE) ha llevado a múltiples desencuentros (Centro Comercial Aqualon, no apertura del Muelle de Levante a la ciudad...) y escasos encuentros (construcción del Nuevo Estadio Colombino en terrenos del Puerto). La coincidencia de siglas políticas desde 2015, parece que lleva a un acercamiento en los nuevos proyectos (Paseo de la Ría, llegada de Cruceros al Muelle de Levante, Ciudad del Marisco, etc.), y a ciertos desencuentros, de nuevo, a partir de 2019 (alineamiento de la Autoridad Portuaria con la Junta de Andalucía, frente a la ciudad).
- Productiva: la ciudad terciaria se ve alejada del espacio litoral, dedicado a la pesca y actividades asociadas (Muelle de Levante)

---

<sup>11</sup> Esta Ley estatal, establece que los Puertos del Estado tendrán la consideración de sistema General Portuario en el planeamiento urbanístico municipal, y se ordenarán mediante un Plan Especial cuyo ámbito será la totalidad del área de servicio del puerto (APH, 1998).

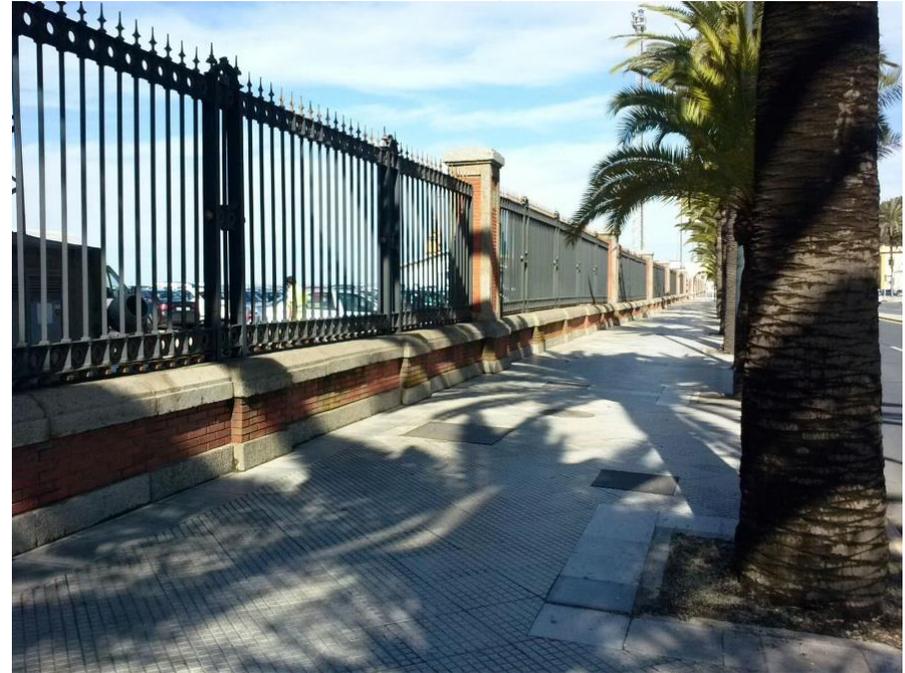
y tráfico de mercancías (Puerto Exterior, fuera de los límites municipales), pero los terrenos del Puerto hacia el Sur fueron destinados a la industria (el Polo Industrial). El acercamiento a este espacio debe coincidir con repensar el futuro productivo de la ciudad, no acometido con claridad hasta la actualidad.

Esto hace que la ciudad y el puerto diverjan, debido a que no existe un diseño de la planificación urbana adecuado, pese a que ambos se condicionan mutuamente, teniendo intereses diferentes y planteamientos discordantes para su propio beneficio, con criterios y objetivos que en su planificación futura establecen dos territorios bien diferenciados. Esto queda patente en los dos instrumentos vigentes. Así, mientras el Plan General de Ordenación Urbana de 1999 proponía en su desarrollo actuaciones en el Sistema General Portuario: a) creación de una fachada urbana de calidad a la ría, dotada de equipamiento náutico deportivo y con usos terciarios, dotacionales y residenciales; b) eliminación de la barrera física que representa hoy el tramo de la Avenida Francisco Montenegro que une la zona de las transversales y la zona del Muelle de Levante. Por su parte, el PEPH de 1998 establecía evitar la ruptura de la unidad funcional del Puerto (aislamiento funcional del Muelle de Levante). Es decir, ambas propuestas eran excluyentes.

Esto se debe a que no hay un diseño de un plan urbanístico conjunto, en el que la ciudad forme parte integrante del puerto y el puerto comparta actividad económica y esté abierto a la ciudad. Para ello se propone un “Plan Interadministrativo Puerto-Ciudad” (PIPC) donde se recojan los intereses de ambas administraciones, bajo un objetivo común: que la ciudad de Huelva vuelva a ser una ciudad marítima y no,

literalmente, separada por un muro de la Ría (Fotografía 8.1) y unos usos incompatibles para su relación conjunta.

**Fotografía 8.1. Vista actual del muro de separación entre Puerto y Ciudad en Avenida Méjico**



Fotografía del autor.

Este aislamiento histórico debe ser superado, generando un modelo de ciudad “abierto al mar”, como espacio marítimo y portuario. De esta forma, el Puerto debe convertirse en un activo urbano y la ciudad en un atractivo portuario, poniendo fin a la delimitación funcional y física. Este proceso de acercamiento e integración necesita de ese instrumento de

planificación conjunta (PIPC) y la definición del espacio costero como un “espacio público”, dentro de la clasificación del suelo no urbanizable con uso dotacional supramunicipal, fomentando ese uso para la ciudadanía.

### 8.2.2. Las señas de identidad

En esencia, una ciudad es su emplazamiento y su historia, su puesta en valor es un giro identitario del modelo de ciudad. La ciudad de Huelva, que evoluciona por aluvión demográfico, crece a golpe de barriadas (improvisación urbanística) y parece una “ciudad inacabada” (Martínez-Chacón, 1992: 318), en construcción, desconectada y saturada hacia el centro urbano, que recuerda a otras ciudades portuarias e industriales de aluvión (Vigo, Valladolid) (Campero-Romero *et al.*, 2019), pese a las mejoras sustanciales en los últimos 25 años, ha conocido a lo largo del siglo XX una desconexión de sus signos de identidad:

- a) Los elementos naturales: los cabezos y las marismas del Odiel y del Tinto.
- b) Los elementos históricos: el patrimonio arqueológico y el patrimonio construido.

#### 8.2.2.1. Los cabezos en la planificación urbana

En el caso de los cabezos, desde mediados del siglo XX, y así se ve en los diferentes PGOUs, los cabezos son el límite del casco urbano (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 144), gestándose progresivamente la idea de una ciudad plana, que observa los cabezos como un elemento

peligroso, que genera desprendimientos<sup>12</sup>, obviándose que en parte estos desprendimientos se deben a actuaciones sobre sus laderas (García-Navarro *et al.*, 2011). No en vano, históricamente la presión urbanística sobre esta topografía ha sido importante, inicialmente desde la zona baja (utilizando el pie de los cabezos para la construcción), después desde pendientes, por la urbanización completa (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 144). Pero, además, coincidía desmontar los cabezos con un interés por allanar (gravas, arenas y limos compactados) y la utilizar esos materiales para el relleno sistemático de la marisma (García-Navarro *et al.*, 2011: 103), contribuyendo, de nuevo, “a la ciudad plana”, haciendo de los cabezos “un objeto residual” (Campero-Romero *et al.*, 2019) ajeno a los ensanches (Mérida-Rodríguez, 1995: 466-467), mientras que “la nivelación de terrenos es percibida como un avance, un signo de progreso, representando, en definitiva, la domesticación de un elemento más de la naturaleza” (Mérida-Rodríguez, 1995: 467).

El Proyecto de Ensanche de Pérez Carasa (1926) no consideró los cabezos. Estos habían determinado el crecimiento en abanico de la “Ciudad Baja” (Martínez-Chacón, 1992: 307; Fuentes-Sánchez, 1994). Se habían desmantelado dos cabezos: Molino de Viento (acceso a la Iglesia de San Pedro desde la ciudad baja) y Cementerio Viejo (desacralizado en 1885) y, parcialmente, La Morana (Psiquiátrico), Mondaca (viviendas) y La Esperanza (Hotel Colón e infraviviendas en El Brasil). Los cabezos eran la zona de expansión de la ciudad, como áreas rurales periféricas.

---

<sup>12</sup> El desprendimiento más famoso fue el del 12 de septiembre de 1956, que produjo 13 muertos y 10 heridos, sin embargo, no es un hecho aislado, y han sido frecuentes (1989, 1996, 2010...) (García-Navarro *et al.*, 2011: 104).

CAPÍTULO 8: Los Problemas no resueltos por la Ordenación Urbana

Cuadro 5.1. Los cabezos en la planificación urbanística de la ciudad de Huelva

Unidad	Grupo	Cabezo	PGOU 1964	PGOU 1980	PGOU 1999	Proyecto de urbanización 1999	Actuaciones	
Sur (casco urbano)	Conquero	Conquero	Subida de la Cinta	Zona Verde Residencial	Suelo Urbano Consolidado y Suelo Urbanizable Programado A definir por las normas urbanísticas y según ordenación anterior Residencial programado	Suelo Urbano No Consolidado 34 Residencial (unifamiliares y bifamiliares a media ladera y en la parte inferior bloques lineales), sistema general de espacio libre (embocadura de la Subida), sistemas generales de equipamientos y dotaciones	No ejecutado	No urbanizado Servicios (Aguas de Huelva, Ciudad Deportiva, IES Alto Conquero) Miradores Algunas casas unifamiliares más o menos aisladas, con espacios vacíos (ladera N)
			Laderas			Suelo Urbanizable No Sectorizado 2 Sistema general de espacios verdes Adaptación PGOU 1999 a la LOUA	No ejecutado	En tramitación declaración Monumento Natural
		Moret	Zona Urbana Zona Verde	Suelo Urbanizable Programado A definir según normas anteriores	Plan Parcial Nº 2 Parque Moret	--	Parque urbano, lago y algunos espacios duros	
		Mondaca	Zona Urbana. Ciudad Baja Zona Verde	Suelo Urbano Consolidado Zona verde	Suelo Urbano No Consolidado 37 Sistema General de Espacios Verdes (une con Laderas del Conquero), ampliar viario y equipamiento local	No ejecutado	Recortado desde el siglo XIX para adosar viviendas (en parte trogloditas) aprovechando el desnivel	
	San Pedro	Diego Velázquez-La Morana		Plan Parcial a11	Adaptación PGOU 1999 a la LOUA: APT-26 Alto Conquero	No ejecutado	Desmantelado desde el siglo XIX (Hospital Psiquiátrico de Diputación) y a partir de 1980 aterrazado. Huertas y viviendas aisladas. Expansión 1990 en adelante (C/ Diego Velázquez)	
		Cementerio Viejo San Pedro o "Del Castillo"	Suelo Urbano Consolidado. Ciudad Baja Residencial	Suelo Urbano Consolidado A definir por las normas urbanísticas	Suelo Urbano No Consolidado 32 Residencial y sistema general de espacio libre	Ejecutado	Desmontado (desde 1885) hasta su desaparición Ha conocido recortes sucesivos en las laderas (viario y plaza)	
		Molino de Viento	Zona Urbana. Ciudad Baja	Suelo Urbano Residencial, docente, verde	Suelo Urbano Consolidado Zona 1 Residencial	Ejecutado	Desmontado por el Ayuntamiento (siglo XIX) para dar acceso a San Pedro (Paseo de Santa Fe)	
	La Joya	La Joya	La Joya	Suelo Urbano Consolidado. Ciudad Alta Residencial	Suelo Urbano Consolidado Residencial y dotacional multifuncional	Suelo Urbano No Consolidado 1 Residencial (vivienda unifamiliar, pisos) y dotacional multifuncional (sanitario), sistema general de espacio libre (necrópolis)	Parcialmente ejecutado	Conservadas en parte las excavaciones (proyecto de conservación)
			Antiguo PERI La Joya-Colombo	Zona Urbana. Ciudad Alta	Suelo urbano Según ordenanza anterior	Suelo Urbano No Consolidado Zona 3 Residencial Adaptación PGOU 1999 a la LOUA: APT-04 Cabezo Colombo Residencial	En desarrollo	En proceso de desmonte
		Del Pino o San Andrés			Adaptación PGOU 1999 a la LOUA: UE-02 Colegio Francés	Ejecutado	Desmontado a principios 2000	
		Roma o Diputación	Suelo Urbano Consolidado. Ciudad Alta Residencial	Suelo Urbano Consolidado Dotacional (docente y asistencial)	Suelo Urbano No Consolidado Zona 2 Residencial (vivienda unifamiliar pareada y/o aislada), consolidación pistas del colegio	No ejecutado	Contacto con La Morana (Colegio Virgen del Rocío) con desmonte desde los años 70	
	Esperanza	Parque de la Esperanza	Esperanza	Zona Urbana Zona Verde	Suelo Urbano Consolidado Zona verde	Suelo Urbano Consolidado Zona 3 Sistema general de espacios verdes, aparcamiento	No ejecutado	Taludes del cabezo farrados de pizarra (primera intervención que se realiza) Proyectos de reconversión no llevados a cabo
			Casa Colón	Zona Urbana. Ciudad Baja	Suelo Urbano A definir según normas urbanísticas	Suelo Urbano Consolidado Zona 1. Casco Antiguo Residencial, sistemas generales de equipamientos y dotaciones	Ejecutado	Desde el siglo XIX desmonte del cabezo (Casa Colón, Brasil)
		Parque Alonso Sánchez/Mesa de la Horca y Piscina de los Ingleses	Zona Urbana. Ciudad Alta	Suelo Urbano Consolidado Zona 3 Zona verde, dotación sanitaria, residencial	Suelo Urbano Consolidado Zona 3 Uso sistemas generales de espacios verdes, residencial	Ejecutado	Topografía respetada, pero los cabezos son transformados, farrados con placas de hormigón Parte trasera construcción Hospital Manuel Lois	
	Norte (ensanche, zona de servicios, N de la circunvalación)	San Sebastián o Padre Julián	Suelo Urbano Consolidado Residencial	Suelo Urbano Consolidado Residencial (Ciudad Jardín)	Suelo Urbano Consolidado Zona 3 Residencial (viviendas unifamiliares en hileras, colectivas hacia la Av. Federico Mayo) Adaptación PGOU 1999 a la LOUA: APT-06 Cabezo San Sebastián	Ejecutado parcial	Urbanización en época británica (clínica, viviendas unifamiliares), surge posteriormente la barriada Parte más alta arbolada (Colegio Maristas). Parte baja ocupada por el complejo O2, primera polémica causada por los cabezos y su conversión. En parte transformado por el PERII 11	
Vista Alegre El Saladillo		Rural	Suelo Urbanizable no Programado Dotacional	Suelo Urbano Consolidado Zona 9 Sistema general de equipamientos y dotaciones	Ejecución parcial	Transformación a partir entre 1990 y 2000 Transformación a partir entre 1990 y 2000 Transformación a partir entre 1990 y 2000, respetado en parte por los restos arqueológicos (centro de interpretación)		
La Almagra				Suelo Urbano Consolidado Sectorizado Adaptación PGOU 1999 a la LOUA	No ejecutado	Respetado en el PAU de Montija Zona rural (dotaciones espontáneas)		
Norte Circunvalación		Zona no urbana						

Fuentes: García Navarro *et al.*, 2011; Garrido y Romero, 2011; Rodríguez y Dabrio, 2018; PGOU, 1964; PGOU, 1980; PGOU, 1999. Elaboración Campero-Romero *et al.*, 2019.

A partir de los años 60, la fisonomía urbana comienza a cambiar, y frente al mantenimiento preventivo de los cabezos, comienzan a hacerse actuaciones sobre los mismos (Garrido y Romero, 2010: 144). En el PGOU de 1964 los cabezos no son considerados elementos urbanos. Sin embargo, el más importante (por extensión), El Conquero, fue clasificado como Zona Verde/Residencial, concebido como un único espacio. A pesar de ello, en el momento de aprobar el PGOU, ya había comenzado la construcción de viviendas unifamiliares (chalés), iniciándose el uso dotacional (Aguas de Huelva, Ciudad Deportiva, Colegio San Pablo e Instituto Alto Conquero) (Campero-Romero *et al.*, 2019).

Por otra parte, se califica como Zona Urbana/Zona Verde el área de Moret (con viviendas en huertos en ese momento), Mondaca (recortado en la base por viviendas adosadas) y La Esperanza (ocupado desde época británica, se había construido el Hospital Manuel Lois en 1954) (Campero-Romero *et al.*, 2019). De esta época data la primera intervención directa sobre el cabezo de la Esperanza, donde la urbanización de los “Tres Reyes” y la “Vía Paisajista” lleva al aterrazamiento y forrado de taludes con pizarra, para de esa forma salvar el desnivel (desde la calle Palos) (Campero-Romero *et al.*, 2019).

Por último, los cabezos de San Pedro, San Sebastián, Roma y La Joya (en los tres últimos se había urbanizado desde principios del siglo XX) son clasificados Suelo Urbano Consolidado, mientras los cabezos del Molino de Viento (ya desaparecido), Casa Colón (en parte, libre de urbanización hasta los 2000) y Del Pino se clasifican Zona Urbana (Campero-Romero *et al.*, 2019). Los cabezos de la Unidad Norte se consideran Zona Rural (Saladillo, Vista Alegre y Almagra) o No Urbana (al Norte de la Circunvalación),

coincidiendo con el ruedo agrícola (cereal) de la ciudad (Campero-Romero *et al.*, 2019).

El PGOU de 1980 tampoco consideró los cabezos como un elemento urbano singular. De hecho, en líneas generales, supone un retroceso en la consideración de los cabezos como espacios libres y verdes, apareciendo como Suelo Urbano Consolidado y Zona Verde los cabezos Mondaca y La Esperanza, y Suelo Urbano con diferentes usos (incluido zona verde) Molino de Viento y Parque Alonso Sánchez (será construido en este período, forrando con placas de hormigón el cabezo aterrazado), mientras el resto de los cabezos quedan como Suelo Urbano y Suelo Urbanizable: El Conquero (se preserva, en parte, la ordenación anterior), Moret, San Pedro, La Joya, Roma y San Sebastián, mientras La Joya-Colombo y Casa Colón quedan como Suelo Urbano (Campero-Romero *et al.*, 2019). Solo los cabezos de la Unidad Norte aparecen como Suelo Urbanizable No Programado, comenzando su urbanización con la apertura de la Avenida Andalucía y la prolongación hacia la autovía A-49 (Campero-Romero *et al.*, 2019). Además, se hace uso de Planes Parciales para actuar sobre cabezos, aterrazando las laderas y construyendo en desnivel (La Morana) (Campero-Romero *et al.*, 2019).

El PGOU de 1999, aún en vigor, tras adaptarse a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (2002) aparece la protección de los cabezos con la aprobación del Plan Parcial Nº 2 Parque Moret, que supone la apertura de este parque en la vertiente E de El Conquero, aprovechando parcelas forestales y huertas, aunque con algunas zonas duras (Campero-Romero *et al.*, 2019). También se protegen las Laderas del Conquero-Mondaca, con la tramitación de la Declaración de Monumento Natural,

pese a quedar como Suelo Urbanizable No Sectorizado y Suelo Urbano No Sectorizado. El Parque Alonso Sánchez se clasifica como sistema general de espacios verdes (y residencial), de forma eufemística (es un área dura) (Campero-Romero *et al.*, 2019). El resto de los cabezos aparecen como Suelo Urbano No Consolidado (El Conquero, San Pedro, Molino de Viento, La Joya y La Joya-Colombo, Roma), Suelo Urbano Consolidado (Esperanza, Casa Colón, Parque Alonso Sánchez, San Sebastián, Vista Alegre/Saladillo/La Almagra) y Suelo Urbanizable No Programado (Circunvalación Norte) (Campero-Romero *et al.*, 2019). La especulación urbanística y el valor del suelo hacen que los cabezos queden como áreas urbanas y urbanizables, con algunas áreas dotacionales o espacios libres (Campero-Romero *et al.*, 2019). El resultado de esta planificación ha supuesto la desaparición de cabezos (Casa Colón, Cabezo del Pino, Vista Alegre, El Saladillo), transformaciones en otros (San Sebastián) o la presión urbanística en los lugares de ejecución parcial o no ejecución (La Joya-Colombo), al tiempo que se ha generado una corriente de opinión pública en defensa de los cabezos a través de asociaciones políticas, sociales-vecinales y culturales (Campero-Romero *et al.*, 2019).

El planeamiento urbano en la actuación sobre los cabezos ha dado lugar a (Campero-Romero *et al.*, 2019):

- Desmantelamiento total: con aprovechamiento de los desniveles para la urbanización en ocasiones, se aterrazan los taludes y se construye sobre ellos, como ocurrió en el siglo XIX con los cabezos del Molino de Viento y el Cementerio Viejo, e los años 80 del siglo XX en La Morana (años 80) y en El Pino (años 2000).

- Desmantelamiento parcial: conservación de la topografía y adosado de edificios al talud (con labores de vaciado, frecuentemente), como ya se hizo en el siglo XIX en el cabezo Mondaca, y se actúa en el cabezo San Sebastián (años noventa) o en San Pedro (desde 2015). También se acomete el forrado de los cabezos en el Parque de La Esperanza (primera actuación de este tipo, en los años 70) y en el Parque Alonso Sánchez (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010: 144), y en el cabezo San Sebastián (una de las primeras que provocó polémicas entre la ciudadanía). Finalmente, los desprendimientos por actuaciones sobre el acantilado o talud<sup>13</sup> han causado intervenciones con muros de contención (Cabezo Mondaca en los años 90, Parque Moret en los 2000), gaviones y geotextiles (Cabezo Mondaca), zonas clavadas (Cabezo de San Pedro, Cabezo de San Sebastián) e incluso abancalamiento (Cabezo Mondaca) y tierras armadas (La Horca y Piscinas) (Garrido-Morillo y Romero-Macías, 2010; García-Navarro *et al.*, 2011: 103).
- Aprovechamiento paisajístico/recreativo del cabezo: sería el caso del Parque Moret (año 2002), concebido como zona verde, o del Cabezo de la Almagra (desmantelado sólo en la parte norte por la entrada de la autovía) con la construcción del Centro de Interpretación Arqueológico en el Campus Universitario de El Carmen, pero también la urbanización y construcción de

---

<sup>13</sup> El trazado de calles transversales y paralelas a las curvas de nivel de la parte baja de los “cabezos”, suponen su desmantelamiento (García Navarro *et al.*, 2011: 103).

miradores en las Laderas del Conquero (intervenciones años 80 y 90). En este caso, el principal problema es su integración urbana.

#### 8.2.2.2. La marisma

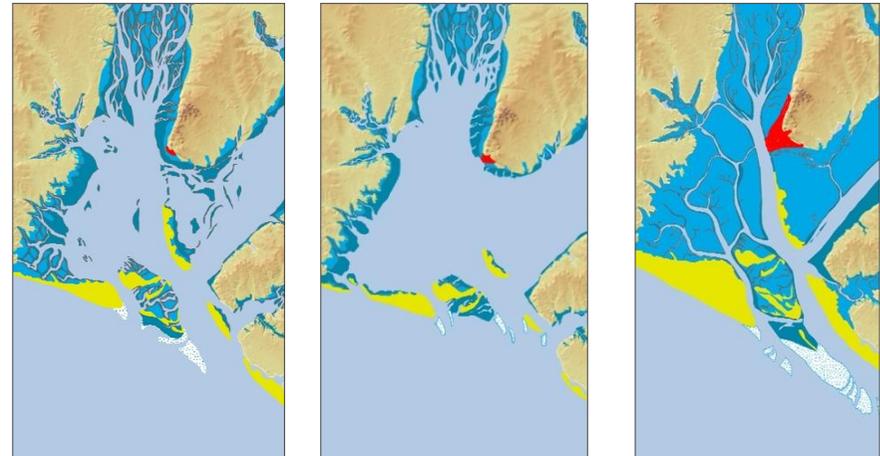
Los ríos Tinto y Odiel, que condicionan la fisonomía urbana, delimitando el estuario la ciudad de Huelva, han sido relegados en el diseño urbano, tanto es así que actualmente es difícil apreciar desde la ciudad la existencia de las orillas y el ciudadano, no tiene la percepción de encontrarse en una ciudad costera.

Observando cartografía antigua, la Ría de Huelva pasó de ser una especie “Laguna costera” en época protohistórica, a un ambiente palustre en el periodo romano, para terminar colmatarse después, dando como resultado un sistema de extensas marismas saladas separadas por caños mareales. Una evolución morfológica y sedimentaria que sigue unos patrones que responden al relleno de un estuario dominado por olas, con arenas procedente del mar y de los ríos Tinto y Odiel y fangos que nacen en el interior del propio estuario debido a los procesos de mezcla de aguas (Morales-González y Ojeda-Zújar, 2010) (Imagen 8.1).

Desde el periodo medieval y hasta el siglo XIX, la relación entre ríos y ciudad estaba ligada por un estero que cruzaba la península que formaba la ciudad uniéndose los dos ríos de forma natural mediante el estero de las Metas. En dicho estero se realizaban labores relacionadas con la pesca y la construcción naval, encontrándose en sus cercanías astilleros y varaderos durante el siglo XVIII.

Con el tiempo y el avance de la ciudad, se construye en esta zona de esteros (en el estero de la Cabilla, paralelo al de las Metas) un dique (Fotografías 8.2. y 8.3), que fue terraplenado junto con el estero en 1913 para construir la pescadería (que dio nombre al actual barrio). En este estero entraban los pequeños barcos pesqueros y descargaban en el dique junto a la pescadería.

**Imágenes 8.1., 8.2 y 8.3. Reconstrucción de la línea de Costa («Ría de Huelva») en el periodo tartésico (izquierda), romano (centro) y finales del siglo XIX (derecha) <sup>(1)</sup>**



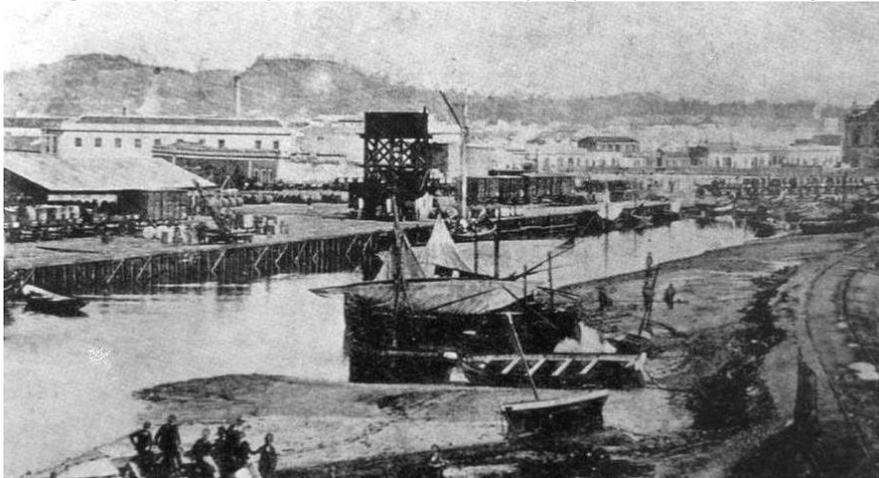
<sup>(1)</sup> En rojo la zona urbana. En amarillo sedimentación de arenas. En azul área marismeña.

Fuente: Morales-González y Ojeda-Zújar, 2010: 34-37.

El encuadre físico era por tanto un importante punto de partida de la ciudad, causante de su desarrollo y fisonomía, estando siempre presente en su configuración como ciudad y su privilegiado emplazamiento en un enclave netamente marítimo, flanqueado por ríos, esteros y marismas, que

explica, en buena medida y junto a otros acontecimientos de índole socioeconómica, política y cultural, la imagen inicial de la ciudad de Huelva y las transformaciones experimentadas en el trazado de su contorno a lo largo de su historia.

Figuras 8.2 y 8.3. Dique de la Cabilla (arriba) y Dique de Pescadería (abajo)



Fuente: Chapela-Cabrera, 1999: 105.

Toda esta zona de marismas, al Sur y al Este (zona portuaria) fue desecada y el terreno utilizado para usos industriales de la Compañía de las Minas de Riotinto, al tiempo que los esteros iban desapareciendo para dejar espacio a la expansión industrial de la ciudad del siglo XX.

Así, la marisma no ha formado parte del diseño urbano en ninguno de los tres Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados, siendo ajena a la trama urbana (espacios de conexión) ni son usados para el disfrute de sus ciudadanos (espacios recreativos).

La Agenda Local 21 elaborada por el Ayuntamiento de Huelva en 2001 establecía como línea estratégica de desarrollo urbano sostenible la integración de la ciudad en su entorno natural. De esta forma, proponía el aprovechamiento turístico del Paraje Natural de Marismas del Odiel. Para ello es fundamental la identificación de los recursos marinos y marismesños mediante la realización de un inventario de recursos turísticos (García-

Delgado y Felicidades-García, 2014), para posteriormente jerarquizar para el aprovechamiento turístico y establecer un plan de mejora paisajística de la periferia urbana y un plan de uso.

En 2016, el *Plan Estratégico de Huelva. Estrategia 2025*, desarrollado por la Universidad de Huelva para el Ayuntamiento de Huelva, establece como una acción acercar la lámina de agua a la ciudadanía, reconvirtiendo los espacios para el disfrute de la ciudadanía. Estableciéndose en el análisis y diagnóstico de la ciudad como una de las debilidades (“U.D.1. Identificación de un distanciamiento de la lámina de agua respecto al núcleo urbano, sin tener usos versátiles y que son ajenos al ciudadano”, Aguado-Correa y Lozano-Rojas, 2016: 101).

#### 8.2.2.3. *El patrimonio arqueológico y el patrimonio construido*

La comprensión de la realidad urbana actual pasa por el conocimiento del pasado, siendo necesario para ello intervenir sobre el patrimonio arqueológico y el patrimonio construido, preservar y ponerlo en valor para la recuperación de los valores identitarios de la ciudad.

El asentamiento continuo desde el III milenio a.C. (vd. Cap. 3) hace que Huelva sea una de las ciudades andaluzas con más historia urbana, como demuestran los importantes yacimientos arqueológicos excavados. Sin embargo, la ocupación urbana continua ha motivado que las excavaciones en extensión sean escasas (se localizan en las afueras del núcleo actual), predominando excavaciones puntuales, generalmente motivadas por la construcción, lo que también ha complicado la conservación de los restos arqueológicos y su interpretación *in situ*.

El planeamiento urbanístico actual recoge la catalogación de los suelos arqueológicos en la revisión del PGOU de Huelva de 1999, y en el Documento de Adaptación a la LOUA de 2011, redactándose un último documento de Subsanación de Error Material de la Adaptación Parcial del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva a la LOUA (Ley de Ordenación Urbanística Andaluza 7/2002 y posteriormente 2/2012), redactado por la arquitecto municipal Míriam Dabrio Soldán y la arqueóloga Rocío Rodríguez Pujazón, dentro del Área de Desarrollo Urbano, Fomento y Obra Pública del Ayuntamiento de Huelva.

Ya en 2001, la Agenda Local 21 proponía la integración de la ciudad mediante la puesta en valor de su patrimonio cultural, llegando a la siguiente conclusión: “El patrimonio histórico y cultural de la ciudad de Huelva puede ser un punto de apoyo importante para el impulso del turismo. Por otra parte, la mayor parte de los elementos de interés histórico o arquitectónico están catalogados en «buen estado» aunque hay diversos elementos en «deterioro extremo»" (CMAH, 2001: 88).

El *Plan Estratégico de Huelva. Estrategia 2025*, estableció la necesidad de renovar el planeamiento urbanístico para recoger las nuevas necesidades del patrimonio cultural de Huelva. Estableciéndose en el análisis y diagnóstico de la ciudad como una de las debilidades: “U.D.3. Los monumentos y la arqueología con los que cuenta la ciudad de Huelva están en continua decadencia. Es necesario equiparlos para evitar que se avance en su degradación” (Aguado-Correa y Lozano-Rojas, 2016: 101). En este sentido, el análisis y diagnóstico de este documento señalan la necesidad y la importancia de mejorar el patrimonio cultural en un sentido amplio con un sentido de aprovechamiento y puesta en valor con sus

señas de identidad claramente identificados: “U.A.7. Existe una falta de identidad como ciudad. Se señala a Huelva como capital de provincia “virtual”, con una falta de estrategia de «lobby»” (Aguado-Correa y Lozano-Rojas, 2016: 102).

No obstante han sido los distintos PGOU de la ciudad de Huelva los que han marcado la catalogación del patrimonio histórico de la ciudad. Tomando como inicio el PGOU de 1964, de Alejandro Herrero, este no contaba con los mecanismos de protección del patrimonio adecuado, estableciendo un listado de los edificios de la ciudad agrupados por usos, estableciéndose medidas paisajísticas para su puesta en valor. El PGOU de 1980 da un paso más protegiendo elementos urbanísticos y arquitectónicos de mayor interés, estableciendo normas específicas para la conservación de los edificios, estableciendo en su artículo 104 de dicho PGOU como edificios de interés: aquellos que por sus características peculiares, tanto estética, como históricas, de uso o por su valor sentimental, deben ser objeto de conservación en todo o en parte o, al menos de catalogación para su estudio e incorporación a la historia de la Ciudad.

En el PGU de 1999 se elabora un catálogo de edificios, elementos, espacios de interés y catálogo de espacios arquitectónicos, aunque se parte de la protección municipal que se desarrolló mediante el instrumento de planeamiento del Plan Especial de Reforma Interior del casco Histórico, aprobado definitivamente el 29/03/2001, publicado en el BOP Nº 142 de 21/06/2001, que incluye el catálogo de edificios, elementos y espacios urbanos singulares, por otra parte, en materia de arqueología, la Consejería de Cultura estableció para los Espacios Arqueológicos los

grados de protección que se encuentran presentes en el Catálogo de Espacios Arqueológicos.

Actualmente es oportuno inaugurar una nueva etapa que asuma la experiencia acumulada, y cuyo fin sea la consolidación de todos aquellos aspectos relacionados con la protección, conservación, investigación y difusión de los bienes culturales, estando las competencias en materia de Patrimonio Histórico repartidas entre las tres administraciones, estatal, autonómica y municipal, en este sentido, se hace necesario en Huelva mejorar las relaciones entre las Administraciones implicadas, de forma que se garantice el conocimiento y disfrute de los mismos por parte de los ciudadanos, cuya participación resulta imprescindible en este proceso. Para ello será necesario de establecer dos catálogos independientes denominados Patrimonio arqueológico y patrimonio construido identificando el carácter histórico mediante las señas de identidad de la ciudad.

### 8.3. PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL

En el proceso de ordenación urbana le ha faltado la pregunta: ¿qué ciudad queremos? (Martínez-Chacón, 1992: 319) y esto ha repercutido sobre la ciudad y en su respeto a los elementos naturales e históricos. Por ello, es necesario plantearse actuaciones para la preservación del patrimonio natural y cultural de la ciudad de Huelva.

### 8.3.1. Los cabezos y la valorización de significado urbano

Los cabezos deben ser concebidos como pulmón verde urbano y necesariamente protegido (Mérida-Rodríguez, 1995: 471-472), como miradores de la singularidad urbana, de una ciudad que crece desde las laderas a las zonas altas (Fotografías 8.4, 8.5, 8.6 y 8.7) y como espacio verde vivido.

Se identifican los contactos y las áreas de transición entre espacios naturales, siendo necesario actuar para la preservación del espacio. En primer lugar, mediante la protección, como se ha hecho, solo en parte, con la solicitud declaración para las Laderas del Conquero/Cabezo Mondaca como Monumento Natural de Andalucía y no del conjunto de los cabezos. En segundo lugar, poniendo en valor el espacio, mediante actuaciones que interrelacionen el conjunto, generando un continuum dentro de la ciudad, que doten a los cabezos de la función de corredores urbanos ecosistémicos. Para ello hay que tener en cuenta:

- La mirada desde la parte alta hacia la parte baja de la ciudad (Fotografías 8.6, 8.7 y 8.8), uniendo (visual y físicamente) los Cabezos de San Pedro y El Conquero con Marismas del Odiel y el paisaje portuario (Astilleros). «Un cruce de miradas» mediante la creación de corredores urbanos, para comunicar, de forma peatonal, el Paseo Marítimo (Fotografía 8.4) con el espacio natural de los cabezos, al tiempo que se crea un recorrido paisajístico (miradores) a diferentes cotas del cabezo.

Fotografía 8.4. Cabezo de El Conquero desde el Cabezo de San Pedro



Fotografía del autor.

Fotografía 8.5. Vistas desde el Cabezo de El Conquero hacia Gibraleón (al fondo).  
Ciudad Baja y Marismas del Odiel



Fotografía del autor.

**Fotografía 8.6. Vistas desde el Cabezo de San Pedro a Marismas del Odiel**



Fotografía del autor.

**Fotografía 8.7. Vistas desde el Cabezo de El Conquero sobre los Puentes Intermunicipales**



Fotografía del autor.

- La consideración de los cabezos (desde la propia protección como Monumento Natural debería ser así) como un elemento natural y vivo, en constante formación, como una escultura cinética. Su modelado debe ser conservado como un elemento identitario, impidiendo su continuo deterioro y las actuaciones de desmontado, forrado u ocupación. Se trataría de dotarlos de un valor estructural y de uso recreativo. Para ello se deberían realizar actuaciones para la observación de gran parte de su perímetro, conllevando este proceso intervenciones urbanísticas de realojo en las viviendas que se adosan o crean pantallas en su base, de forma similar a lo que se está realizando en fortalezas (como el Castillo de los Guzmán, de Niebla). Existen experiencias urbanas interesantes, de protección de morfologías elevadas singulares, como el Monumento Natural de Cerro Ñielol en Temuco (Chile)<sup>14</sup>.

Esta idea de que los ciudadanos disfrutemos de las vistas que los cabezos ofrecen de toda la ría de Huelva, es fundamental para unir dos espacios naturales que antaño estaban unidos y que actualmente se encuentra aislado y separados por la trama urbana.

### **8.3.2. Las Marismas como proyección verde de la ciudad**

Desde la ciudad de Huelva se domina el estuario que constituyen la desembocadura que comparten los ríos Tinto y Odiel. Podría decirse que Huelva nació y creció “entre dos aguas”. La marisma es la zona costera de

---

<sup>14</sup> Este cerro de la Depresión Intermedia de Los Andes (con una superficie de 89 ha.), se encuentra ubicado en el radio urbano de la comuna de Temuco. Destaca por su flora y fauna e hitos históricos-culturales de la ciudad (Burgos *et al.*, 1997).

la ciudad, y su futuro pasa por la toma de consciencia de la ciudadanía de los valores naturales y productivos que ha representado tradicionalmente.

Desde esta perspectiva, la ciudad de Huelva ha de revalorizar su costa como espacio público en el diseño de ciudad, considerando sus posibilidades como espacio natural y su valor ecológico dentro de los espacios públicos en el suelo no urbanizable de la propia ciudad.

La marisma ha sido vista, por razones históricas, como un espacio de repulsión, no siendo conscientes de su valor paisajístico y de conexión con el resto de los municipios de la comarca.

En octubre de 1984 se crea el Paraje Natural de Marismas del Odiel, que protege 7.185 ha entre los municipios de Huelva, Gibraleón, Aljaraque y Punta Umbría, habiendo sido declarado Reserva de la Biosfera por la UNESCO en 1983, e incluida en el Convenio RAMSAR, Zona ZEPa, y propuesta como Lugar de Interés Comunitario (LIC). Este reconocimiento no deja de ser paradójico en un espacio anejo a la ciudad y con uso industrial (Polo), singularizando a la ciudad. Por otra parte, en la zona industrial, hacia el Sur, las Marismas del Tinto aparecen como un despacio industrial, desconectado de la ciudad y contaminado.

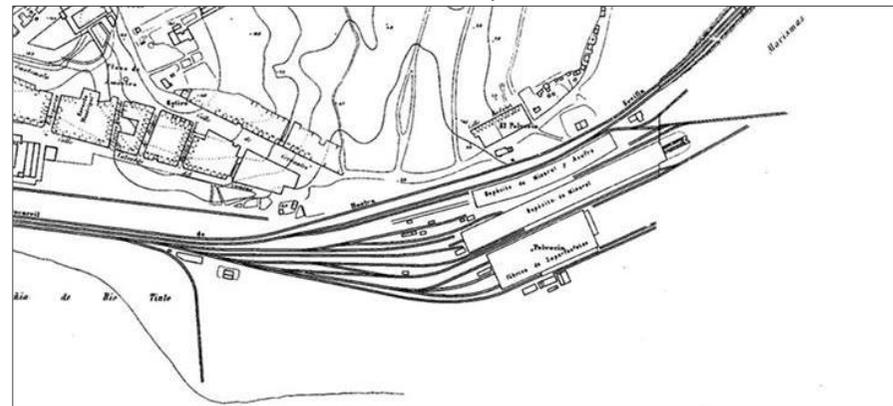
Para su integración urbana propone la consigna de “ciudad frente al mar” y se consiga de esta forma una verdadera ciudad marítima:

- La consideración de la Costa como un corredor sistémico, mediante la puesta en funcionamiento los valores de “eficiencia (prestación de servicios), sostenibilidad (reducción impacto ambiental) y solidaridad (mejora calidad de vida)”, que sirvan de base para el buen desarrollo de la ciudad.

- La recuperación de la marisma como “espacio público” con sus verdaderas posibilidades naturales y su valor sostenible dentro de los espacios públicos en el suelo no urbanizable, recuperando el espacio público como un elemento productivo para la sociedad. En parte, la apertura del Paseo de la Ría (2016) y su extensión reciente hacia la Punta del Sebo (mediante una pasarela), cumple esa función.

La intervención sobre los espacios marismeños degradados, desconectados de la ciudad (por las vías del tren) no ha sido abordada para su integración urbana. Un ejemplo de ello es la Fábrica de Compost, más conocida popularmente como “Fábrica de Guano”, situada al Sur de la línea férrea (Calle Cervantes, Barrio del Matadero) (Plano 8.1), es aneja a las Marismas del Titán. Precursora de las fábricas de fertilizante del Polo (Fertiberia y Fosfórico Español)

**Plano 8.1. Plano histórico de la fabricaba el Compost (fábrica de Guano) y las naves de azufre y mineral**



Fuente: AH, 1964.

**Fotografía 8.8. Restos de la antigua Fábrica de Compost, «La Fábrica de Guano»**



Fotografía del autor.

Tras su abandono, hoy se encuentran en un estado lamentable de abandono y deterioro y son muchos los que la han ocupado de forma ilegal aprovechando sus fuertes muros para construir chabolas, corralones, cuadras, almacenes e, incluso, talleres metalúrgicos (Fotografía 8.8). Siendo Huelva una ciudad industrial, se considera interesante recuperar y poner en valor este espacio como muestra de su legado industrial, recuperándolo y dando una función que lo mantenga, sirviendo de llamada para la continuidad del eje propuesto.

## 8.4. PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

### 8.4.1. De la Huelva arqueológica a su patrimonialización

La ciudad de Huelva ha evolucionado desde el III milenio a.C. hasta la actualidad ocupando el mismo espacio. Esto confiere una importante riqueza arqueológica al subsuelo urbano, especialmente de época tartésica

(siglos X y VI a.C.), de la que ya se puede hablar de la existencia de una trama urbana.

Sin embargo, la coincidencia del asentamiento protohistórico e histórico en el casco antiguo causa que la mayor parte de los yacimientos hayan sido excavados solo parcialmente, con carácter de urgencia. Por otra parte, con excesiva frecuencia, las excavaciones arqueológicas insistieron en el período tartésico u orientalizante, especialmente hasta finales del siglo XX, por lo que se desconocían la Onoba romana y la Welba/Olba musulmana (medieval).

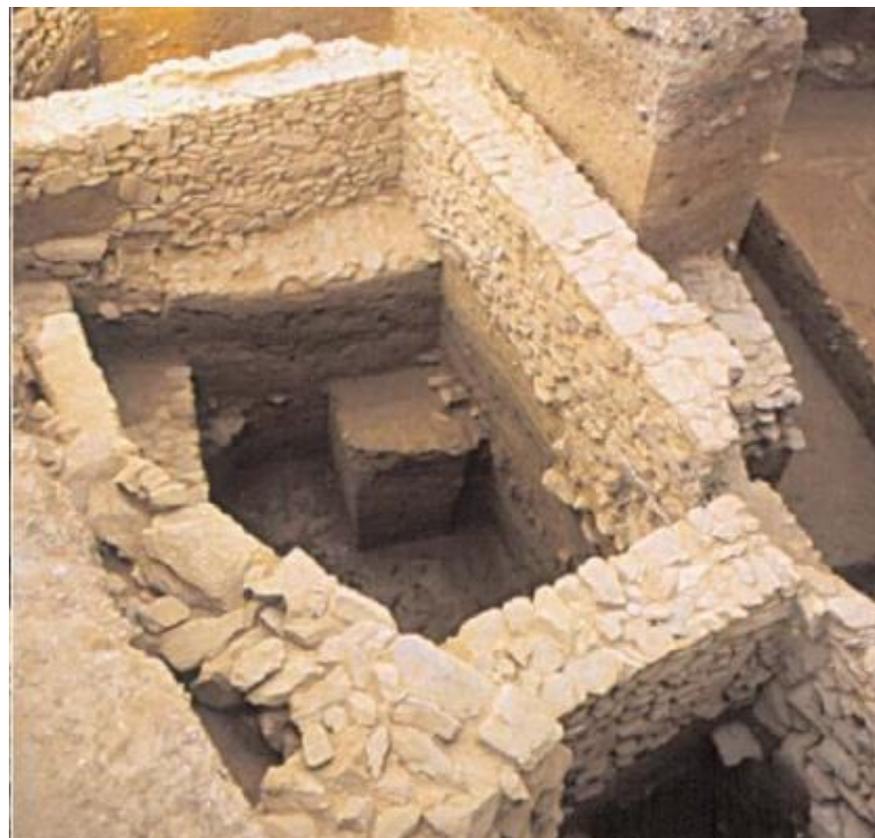
**Fotografía 8.9. Excavación de los hornos de fundición metalúrgica de la calle Puerto, nº 6**



Fuente: Fernández-Jurado, 1989: 185.

El carácter marítimo y comercial ha marcado esta evolución histórica, excavándose diversos hábitats de ocupación: factorías, portuarias, religiosas..., pero también hornos de fundición de plata y metalurgia, como los situados en la actual Calle Puerto (Fotografía 8.9), en cuya parte más alta se identifica un barrio comercial (Fotografía 8.10), mientras hacia la calle Méndez Núñez se han identificado otras zonas de producción (talleres de marfil).

**Fotografía 8.10.** Excavación de las construcciones del barrio comercial fenicio de la calle Puerto, solar nº 12



Fuente: Fernández-Jurado, 2003: 40.

Sin embargo, de todo este patrimonio, solo se conservan in situ restos puntuales (plaza arqueológica del Edificio Tempa-Molière) y la mayor parte de los restos se encuentran en el Museo Provincial de Huelva u otros extra-provinciales. Desde esta perspectiva, es importante que parte del patrimonio se conserve in situ, mediante actuaciones patrimoniales y arquitectónicas, que permitan patrimonializar estos restos, como signo de identidad urbana.

Quizás, por lo mediático, el caso reciente más claro es actuación de promoción inmobiliaria en el Cabezo de la Joya-Cementerio de San Sebastián, sobre los restos tartésicos, si bien ha habido escasa atención desde su excavación inicial, y parte ya fue afectada por otras promociones a principios del siglo XXI.

#### 8.4.2. El legado británico

El denominado «legado británico» se identifica con la arquitectura vinculada al desarrollo de la actividad minera en la provincia de Huelva. En el caso de la ciudad de Huelva se relaciona con la Compañía de Minas de Río Tinto (Río Tinto Co. Ltd.), destacando la infraestructura ferroviaria (Muelle del Mineral del Embarcadero de la Compañía de Minas de Río Tinto sobre el Odiel, conocido como «Muelle del Tinto») y los edificios civiles, de los que se conservan el antiguo Hotel Colón («Casa Colón») y el Barrio Reina Victoria («Barrio Obrero»). Los dos primeros han sido integralmente recuperados. De hecho, en el Muelle del Tinto se ha acometido una intervención recientemente, vinculada a la conexión del Paseo de la Ría con Pescadería y el Muelle de Levante. La Casa Colón, aunque desactualizada, cumple funciones municipales desde principios de los años noventa del siglo XX. Sin embargo, es el Barrio Reina Victoria el que adolece de una intervención integral, en parte motivado por su carácter privado.

El Barrio Reina Victoria es un barrio típicamente victoriano (Fotografía 8.11), anejo al casco histórico de la ciudad, se construye al final de la Alameda Sundheim, a modo de los primeros ensanches del siglo XX, bordeado al Este por la Isla Chica, expansión de la ciudad de los años sesenta del siglo XX. Se trata de una ciudad-jardín, idéntico a los barrios

coetáneos de Reino Unido y de otras áreas controladas por los británicos a lo largo del siglo XIX.

Fotografía 8.11. Imagen de conjunto de viviendas del Barrio Reina Victoria



Fotografía del autor.

Su construcción obedeció al deseo y a las necesidades de la Río Tinto Co. Ltd. de albergar a sus trabajadores en la ciudad, donde mantenía talleres, ferrocarril, actividades portuarias...

El conjunto actual se halla conformado por la totalidad del barrio, con una superficie de 8,25 ha, cuenta con 274 viviendas repartidas en 88 edificios (IPHA, 2021), que sigue habitada en la actualidad. En torno al barrio hay un muro bajo, perimetral, que circunscribe al conjunto arquitectónico, un paseo de circunvalación que inscribe nueve calles

paralelas y dos perpendiculares, plazoletas, zonas ajardinadas y servicios (Plano 8.2) (IPHA, 2021). Mientras al Norte y Este enlaza a nivel de calle con la Av. Federico Molina y Roque Barcia, hacia el SW y S se conserva el talud del antiguo cabezo de San Cristóbal (hoy Cuesta de los Jardines de Reina Victoria-Av. Guatemala hasta las Teresianas).

una segunda fase, en la que intervienen los tres arquitectos anteriores, construyéndose otros 16 bloques, en los que destaca la innovación de Morgan, al introducir una doble altura, buhardillas y marquesinas con cubiertas de madera (IPHA, 2021), que imprimen un carácter aún más británico (Fotografía 8.12).



Fuente: Plano de ordenación PGOU, 1999.



Fotografía del autor.

Las obras se inician en 1916, por encargo a los arquitectos municipales José María Pérez Carasa y Gonzalo Aguado de una primera fase de 71 edificios de una altura, iguales, exentos, con planta en forma de T, compuesto cada uno por tres viviendas; esta primera fase concluyó en 1919, con algunas modificaciones del arquitecto británico R. H. Morgan respecto al proyecto inicial (IPHA, 2021). Entre 1923 y 1929 se acomete

Tras décadas de descuido e intervenciones no históricas, en 1980, el Colegio Oficial de Arquitectos solicitó a la Dirección General del Patrimonio la declaración de Conjunto Histórico Artístico, lo que ha supuesto su conservación, evitando actuaciones individuales que ponen en peligro su configuración y usos actuales. Su declaración como tal tuvo lugar el 25 de junio de 2002 y se realizó en atención tanto a la singularidad de las

edificaciones como a la originalidad de su trazado urbano y servicios proyectados, que suponían un adelanto para su época.

La recuperación del conjunto, mediante una intervención, se hace necesaria, para su puesta en valor histórica.

#### 8.4.3. Intervenciones arquitectónicas en edificios públicos sin uso

El crecimiento decimonónico y hasta mediados del siglo XX de la ciudad de Huelva fue paralelo al desarrollo de edificios destinados a servicios, algunos de ellos no han dejado de tener actividad (IES La Rábida, con una intervención actual), otros han desaparecido (antiguo Mercado de El Carmen), otros están siendo rehabilitados (antiguo edificio de Hacienda, antiguo Banco de España), mientras otros permanecen en el olvido, a espera de un proyecto o, directamente, de la demolición por ruina.

Quizás uno de esos edificios emblemáticos, es el antiguo Mercado de Santa Fe (Fotografía 8.13), una obra de arquitectura industrial, que fue clausurada como Comisaría Provincial de Policía Nacional en 2005. Este edificio fue proyectado por el arquitecto municipal, Manuel Pérez y González en 1899, aunque no se termina hasta 1905, bajo la dirección de Francisco Monís y Morales (IPHA, 2021) sobre el antiguo cabezo del Molino de Viento (que ocupaba todo el actual paseo de Santa Fe y los edificios anejos). Desde 1911 pasa por diferentes funciones públicas, al dejar de tener uso como mercado.

Fotografía 8.13. Vista del Mercado de Santa Fe desde el Cabezo de San Pedro



Fotografía del autor.

El plan original de Manuel Pérez y González responde a un gran edificio cuadrangular de muro de ladrillo, diáfano al interior, solo interrumpido por las columnas de fundición, con un gran patio central cubierto y cuatro pabellones en torno a él. Aunque respondía a un modelo extendido por toda España y Europa, el arquitecto quiso aplicar el sistema Polonceau (cercha de Polonceau, de acero y madera) con el máximo de luz: 25 m, “inspirándose en modelos extranjeros como es la estación de tren de Perrache en Lyon, o los mercados de Civitavecchia o St. German de París, con 24 m de luz” (IPHA, 2021).

La singularidad y abandono del edificio hace necesaria la intervención sobre el mismo, uniendo la plaza de Dos de Mayo con la Plaza

de San Pedro y Paseo de Santa Fe mediante su recuperación como “Puerta de la Ciudad”.

## 8.5. LOS NUEVOS RETOS URBANOS

El urbanismo como disciplina atiende a las necesidades actuales, pero ha de enfrentar los retos futuros, muchos de los cuales entroncan directamente con los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030. Aunque no van a ser desarrollados en su conjunto (sí en parte, dentro de las actuaciones propuestas), es necesario hacer mención a los nuevos retos urbanos a los que tendrá que enfrentarse la ciudad de Huelva, como resultado de procesos generales, pero que van a afectar de forma específica a esta ciudad.

- 1) La presencia de corredores ecosistémicos, que unan las áreas verdes y de uso recreativo de forma peatonal y en bicicleta, potenciando el patrimonio natural y su propio uso público.
- 2) El cambio climático y el cambio global, que afectarán a la ciudad baja, en la subida del nivel del mar, por ello, las áreas dotacionales en la costa (no urbanizadas) servirán como espacio de reserva frente a la subida del mar y las inundaciones subsiguientes.

- 3) La participación ciudadana en la conformación de un modelo de ciudad, mediante el ejercicio de la concertación; ya iniciado el planteamiento de un nuevo PGOU se hace necesario dar participación a la población, a sus necesidades y demandas.
- 4) La recuperación de espacios públicos, replanteando las plazas, excesivamente duras, percibidas como obstáculos urbanos (Plaza de La Merced).
- 5) La potenciación de las áreas verdes (especialmente en los cabezos) frente a áreas duras, que predominan en los espacios públicos. En relación con ello, la interconexión de las existentes.
- 6) La recuperación de las marismas, especialmente las del Tinto, con la solución definitiva a las balsas de fosfoyesos y la descontaminación de la ría.
- 7) La patrimonialización (como proceso cultural de aceptación) de los elementos naturales, arqueológicos e históricos, poniéndolos en valor para reforzar la identidad urbana.
- 8) La puesta en marcha de modelos alternativos de desarrollo, potenciando la existencia de vacíos urbanos como espacios de agroecología, verdes y de encuentro ciudadano transversal (niños, jóvenes, adultos y mayores).

- 9) La movilidad urbana y la peatonalización fuera del centro urbano, especialmente en zonas residenciales, haciendo frente al problema de aparcamiento público (y al propio uso del vehículo propio).
- 10) La electrificación, tanto la dotación de servicios públicos, sin que suponga una privatización de las vías, como la sustitución de los transportes públicos por energías renovables.
- 11) La conectividad interna y externa, relacionada con la peatonalización y la electrificación, sin que suponga una disminución de la accesibilidad. Esto incluye replantear las infraestructuras y áreas dotacionales (estación de tren, estación de autobuses...).
- 12) La Smart City, como ciudad conectada, hacia dentro y hacia fuera, insistiendo en la proyección turística de la ciudad.
- 13) El derribo de los muros de la ciudad, reales (Puerto, ensanche sur) y figurados (giro identitario).



## CAPÍTULO 9.

Conclusiones: «El futuro de la Ciudad en su propia Arquitectura»



El trabajo se inicia con un planteamiento general de cómo mejorar el diseño urbano de nuestras ciudades y cómo debemos enfocar el modelo de reflexión para conseguir una ciudad soñada, con las condiciones intrínsecas de su propio modelo de ciudad, que la hagan única y diferente, consiguiendo una ciudad mejor, con las directrices de ciudad inteligente, que beneficien a los ciudadanos y mejore su calidad de vida, haciendo la ciudad más competitiva y atractiva para su visita y descubrimiento, mediante la creación y la puesta en valor de sus espacios naturales, espacios públicos y su patrimonio histórico, insertándolos en la ciudad para que sirva de punto de encuentro para la reflexión, inspirado en la naturaleza y soportado por un concepto de innovación arquitectónica sostenible.

*¿Hacia dónde apunta nuestro modelo de ciudad?*

Para ello se plantea un marco teórico basado en la crisis del modelo urbanístico actual, de las herramientas de planificación para el diseño de las ciudades, de las leyes y normativas para la generación de la ordenación futura de las ciudades, con una estructura a veces tan encorsetada que no deja libertad para el diseño urbano, fruto de sus condicionantes paisajísticos o de sus características históricas dentro de su patrimonio

cultural derivado de su evolución natural. Con esta crisis del urbanismo se deben plantear nuevas ideas para construir un urbanismo alternativo, no basado en el crecimiento ni en la reutilización modelo existente, mediante un nuevo enfoque de modelo en ciudades más competitivas y atractivas para su uso.

Teniendo en cuenta este contexto de los grandes problemas económicos, de desarrollo, de deterioro patrimonial y falta de identidad, el urbanismo que se plantea debe de ser una ciencia flexible y fácil de aplicar, que sea compatible con el patrimonio y la cultura, que ayude a hacer la ciudad más habitable, consumiendo menos recursos naturales y menos energía, en definitiva es utilizar nuevas herramientas de trabajo que puedan dar un resultado más óptimo y rentable para la ciudades, creando diseños más competitivos que creen un modelo de ciudad cultural, sostenible e inteligente.

Para la planificación urbanística se plantean estrategias para proteger el patrimonio cultural, planteándose como metodología las áreas de conocimiento utilizadas para el cambio estratégico de la ciudad, de valor patrimonial cultural y territorial, encontrándose la ciudad de Huelva dentro de las ciudades que necesitan un cambio de estrategias, para su transformación en ciudades más amables y confortables para los ciudadanos que la habitan, basándose principalmente en un nuevo enfoque de los espacios colectivos. Planteándose el espacio público como un motor de la regeneración urbana e influencia de aspectos concretos como lo lúdico, el deporte o la movilidad en el diseño, hacia un estilo de vida sostenible, con componentes de innovación social para la mejora de la integración en ciudades cada vez más diversas, introduciendo la

Naturalización como el componente paisajístico en la regeneración urbana, con la influencia del componente natural en la recuperación de áreas urbanas; la utilización de lo natural para la mejora de salud urbana, calidad de vida y sentido de pertenencia, incorporando factores innovadores como las nuevas tecnologías aplicadas a la construcción, reducción de la huella ecológica; innovación en rehabilitación y regeneración urbana, materiales innovadores y sostenibles.

Para conseguir estos nuevos retos, bajo las consideraciones de un cambio, se ha considerado como caso de estudio la ciudad de Huelva, planteando la hipótesis de “Huelva real – Huelva soñada”, que reúne las condiciones para las propuestas que se desarrollarán y su puesta en valor para poder proyectar un futuro de una ciudad en su propia arquitectura. Siendo un municipio privilegiado por su situación costera en el litoral y por su orografía de los cabezos que le dan una peculiaridad única e identificativa, además de contar con una historia cultural y patrimonial que no es aprovechada ni disfrutada y que la hacen diferente a las demás, consiguiendo la consigna de identidad propia, creando diseños más competitivos que creen un modelo de ciudad cultural, sostenible e inteligente basadas en su patrimonio cultural y diseños más innovadores que la conviertan en un lugar agradable para vivir.

La primera parte de este documento está basado en el estudio del desarrollo urbanístico de la evolución urbana de Huelva a lo largo de su historia, pasando por las diferentes etapas en la confección de la ciudad, analizando la recopilación de datos de los objetivos y estrategias desarrolladas en los documentos urbanísticos que diseñan la ciudad mediante sus planes generales de ordenación urbanística, donde se

recogen, en líneas generales, las bases desarrolladas para el diseño de la ciudad en distintas etapas de su historia, obteniendo una imagen de la ciudad real de Huelva, analizando los diferentes procesos urbanísticos que se han desarrollado en la historia de su evolución como ciudad, desde sus orígenes hasta la ciudad de nuestros días, para con ello determinar la base y los pilares para la construcción de la Ciudad de Huelva del futuro.

Para confeccionar la imagen real de la ciudad de Huelva se realiza un recorrido por la evolución urbana de Huelva, partiendo de su propia morfología de ciudad y continuando con la evolución desde sus inicios, mediante un recorrido de las distintas etapas de la historia de la evolución urbana de la ciudad que se desarrolla, desde la Huelva protohistórica y Huelva en la edad media, que utiliza el enclave natural de los cabezos y el río como elementos para confeccionar la ciudad, ofreciendo una actividad pesquera, comercial y marítima, hasta la Huelva de la edad moderna, Huelva contemporánea y su inicio urbanístico, donde se sientan las bases del impulso económico, marcando el ritmo y las direcciones de la dinámica expansiva de la ciudad, hallándonos ante un modelo de crecimiento radial a partir de un núcleo originario elevado, respondiendo a las ventajas que ofrece la conexión con el mar a través del río.

Para establecer la evolución urbana de Huelva es importante referenciar la morfología de la propia ciudad y como esa imagen va cambiando desde sus inicios, estableciendo las determinaciones que configurarán los condicionantes para su desarrollo, siendo los cabezos, el llano, las marismas, los ríos con sus esteros y el mar los singulares elementos físicos que determinan el sentido de su accidentada evolución y el cambiante perfil de su paisaje ciudadano, por sus excelentes

posibilidades, emplazamiento del núcleo urbano onubense, junto al igualmente influyente acontecer histórico, la cambiante conformación humana y formal de la ciudad de Huelva, resultado de la interacción de todos estos elementos a lo largo del tiempo.

La necesidad de dar respuesta a la grave problemática surgida tras esta revolución económica sería el detonante de la actividad urbanística llevada a cabo en Huelva desde finales del XIX, mediante la remodelación llevada a cabo en el casco antiguo 1875-1923, aunque sin una perspectiva global ni de futuro sobre el conjunto de la ciudad, y el plan teórico de ensanche de Pérez Carasa de 1926, con un enfoque más integral para los retos de una ciudad adentrada ya en el siglo XX, pero nuevamente descartado por la ocupación de la zona existente entre los apéndices laterales yuxtapuestos al casco antiguo. Todo ello puede constatarse con la lectura de dos planos que reproducen el estado de Huelva en 1940 y 1964, en los que queda ampliamente demostrado el incumplimiento del plan de Pérez Carasa y la expansión descontrolada y dispersa desarrolla en la ciudad.

Hasta la aparición de un nuevo plan general de ordenación urbana en 1964, la actividad urbanística que se desarrolla en Huelva sigue la tónica general de la que precede al malogrado trabajo de Pérez Carasa. Se aprueban dos planes, en 1950 y 1955, con la integración de los núcleos dispersos existentes en la ciudad, estableciendo una retícula de viales y comunicaciones estructurados por el eje principal que comunicaría el centro de la ciudad con la carretera de Sevilla, la previsión de crecimiento en diferentes zonas de extensión para una ciudad de 250.000 habitantes y la delimitación de una zona industrial que englobarían a la ciudad

reconociéndose el asentamiento de las industrias establecidas en Francisco Montenegro. La situación urbanista de la que partía el plan de 1964 era con un centro consolidado como punto de convergencia de los ejes radiales del desarrollo urbanístico correspondiente a la carretera de Gibraleón y Sevilla y una serie de antiguos poblamientos rurales en proceso de renovación y escasamente conectados entre sí, manteniéndose esa imagen de ciudad a medio hacer, con una débil red de infraestructuras incapaz de compensar las carencias, sumándose la persistencia del chabolismo marginal en los sectores de las marismas, el mantenimiento de las ya antiguas barreras que se interponen entre la ciudad y el privilegiado medio en el que se asienta, así como las gravísimas secuelas ambientales generadas por la actividad del Polo Industrial y con el freno de la expansión del casco que suponían las vías férreas que limitaban a la ciudad por el suroeste localizando el futuro ensanche en la colmatación del suelo comprendido entre los dos ejes radiales, realizándose mediante una trama reticular coincidente con el eje principal que suponía la apertura del eje de san Sebastián. Con esta espina dorsal se estructuraba la ciudad para unir los futuros barrios periféricos de la ciudad, así como estos entre sí.

Posteriormente aparece el Plan General de Ordenación Urbana de 1980 con la aparición de un nuevo marco legal urbanístico (Ley del Suelo de 1975) y el mantenimiento y agravamiento de los problemas de la ciudad por un permanente incumplimiento de los instrumentos de ordenación urbana, destinado a corregir los desaciertos del ordenamiento anterior y más en consonancia con la problemática real de la ciudad, asumiendo las líneas directrices del plan de A. Herrero, aunque ajustando las expectativas de crecimiento a 220.000 habitantes, y reduciendo las edificabilidades

previstas para el suelo urbanizable, así como el número de planes de desarrollo, destinado a corregir los desaciertos del ordenamiento anterior y más en consonancia con la problemática real de la ciudad, el plan planteaba la coronación de la estructura de la ciudad, finalizando y mejorando el viario definido por Alejandro Herrero y redistribuyendo las funciones y densidades de ocupación, la recuperación de una secular vinculación de la ciudad con la ría, negada todavía hoy por la ocupación industrial de la punta del Sebo, la dotación de zonas verdes y equipamientos comunitarios, la renovación de las áreas tradicionales de la ciudad, la mejora de la habitabilidad de las barriadas, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente, la adecuación de las tipologías residenciales a las nuevas demandas y la articulación de la ciudad con su territorio inmediato. Siendo las tres directrices principales de este plan la desaparición de las industrias de la punta del sebo mediante un Plan Especial de Reforma Interior que contemplaba su estado de transitoriedad, incrementar los porcentajes dotacionales a expensas del suelo urbanizable programado, reducir el aprovechamiento en suelo urbano, incluir la figura de planeamiento diferido para determinados lugares de suelo urbano y reducir las zonas industriales. Encontrando nuevamente el incumplimiento del plan de 1980, ya que no se eliminaron las industrias del Polo, no se obtuvieron las dotaciones previstas y las figuras de planeamiento diferido no se redactaron ni ejecutaron, salvo algunas expropiaciones puntuales. Referente al proceso inmobiliario el polo incrementó las promociones privadas, siendo las promociones públicas las más importantes en barriadas de nueva creación, no siendo el polo industrial un referente para la creación de una verdadera estructura empresarial para la ciudad. Desde esta perspectiva de remodelación del frente de la ría, que perseguía el

doble objetivo de desarrollar los suelos más aptos que la ciudad poseía y reequipar el casco antiguo ,hay que decir que hasta el año 1987 solo se actuó en el sector Molino de la Vega, el resto de los sectores de la estación de Zafra, Pescadería y Marismas del Odiel, cuya ejecución se consideraba prioritaria en el programa de actuación del Plan, estuvieron congelados, siendo el grado de ejecución del PGOU en el frente de la ría bajo.

El último documento de Planeamiento General de Ordenación Urbana se revisa en 1999, intentando solucionar los sucesivos planes urbanísticos que no se habían podido desarrollar, con un tejido desmembrado, grandes espacios despoblados, un casco antiguo congestionado, con graves problemas de tráfico y un patrimonio edilicio seriamente amenazado, con el enquistamiento de profundos problemas sociales, derivados de los asentamientos marginales de Marismas del Odiel, importantes carencias en cuanto a espacios libres y red de infraestructuras en general y un modelo residencial inadecuado y poco variado, estableciéndose como objetivos establecer los límites reales del crecimiento de la ciudad, encarar de manera firme los problemas heredados en materia de vivienda, tráfico, equipamientos y zonas verdes, posibilitar el reencuentro de la ciudad con el frente del Odiel, rediseñando el modelo de movilidad interna, estableciendo los instrumentos adecuados para la protección del casco antiguo y su patrimonio edificado, así como el patrimonio natural del conjunto urbano, colmatando los espacios vacíos y rearticulando el entramado, reforzando el sistema de comunicaciones con el exterior, maximizando la accesibilidad entre las partes de la ciudad con el exterior, la interconexión de los servicios de transporte mediante la creación de un nudo de comunicaciones, el refuerzo del trazado de la

nueva penetración a la ciudad, la integración del puerto a la ciudad, la potenciación del transporte público, la mejora de la pavimentación, acerado y alumbrado público, la formalización de áreas de aparcamiento tanto en el casco actual, como en toda nueva extensión del mismo, proporcionando un marco claro y flexible para la actuación inmobiliaria; siendo nuevamente uno de los grandes desafíos del plan la recuperación del frente fluvial de la ría, negado a la ciudad con los tendidos ferroviarios del último tercio del XIX, con la posterior construcción del muelle de Levante y definitivamente cerrado con la instalación en la Punta del Sebo del Polo Industrial, siendo el origen de la industrialización reciente de Huelva y base de su crecimiento económico, sobre todo demográfico, sufriendo las consecuencias negativas de la contaminación brutal que han provocado durante años, en el aire, la ría y la marisma, con el impacto visual de la industria y sus residuos destrozando un área de gran belleza paisajística y potencialidad territorial.

Con el análisis de los distintos documentos de planeamiento general se obtienen unas directrices generales de intencionalidad que tienen los tres documentos generales como objetivos fundamentales para su desarrollo, así como los objetivos no alcanzados y que son planteados de forma genérica por los tres documentos de planeamiento general como base para el desarrollo de la ciudad de Huelva, analizando que en toda su evolución siempre aparecen los elementos singulares que le dan sentido e identidad a la ciudad: los cabezos, el llano, las marismas, los ríos con sus esteros y el mar, los singulares elementos físicos que determinan, por sus excelentes posibilidades y el emplazamiento del núcleo urbano onubense. La segunda parte de este documento se basa en generar esas directrices

generales que les faltaron a los anteriores documentos de Planeamiento General, con planteamientos novedosos para su desarrollo y con herramientas nuevas para su planteamiento de diseño y realización

Para conseguir esta transformación de la Huelva del Futuro, se inicia esta segunda parte con la participación de la convocatoria urbana de una iniciativa para la rehabilitación, renovación y regeneración del pensamiento urbano de la ciudad de Huelva para el diseño y construcción de la nueva ciudad mediante la denominación de Huelva del Futuro, donde se establezcan las líneas generales para sentar las bases de lo que podría constituir el germen para los criterios y objetivos del Plan General de Ordenación Urbanística de Huelva siguiendo los objetivos generales del presente trabajo y concretados en los específicos, siendo necesario establecer una serie de líneas de actuación, a su vez materializadas en propuestas (que superan a los propios objetivos de la investigación realizada) y siendo necesario el acuerdo entre las distintas administraciones en la elaboración de leyes y normas, que configuren los principios de la Ordenación del Territorio, los instrumentos a aplicar en el término municipal, debiendo ser acordes en las diferentes escalas administrativo-territoriales, al tiempo que solucionar los verdaderos problemas del espacio público marginado. Para ello y bajo esta perspectiva, se presentan los estudios realizados de arquitectura urbana en la ciudad de Huelva para la rehabilitación, renovación y regeneración del pensamiento urbano de la ciudad, donde se intenta sacar a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado de esta ciudad, o los que constituyen una barrera física o artificial a la integración socio-espacial de la misma, y que entendemos pueden ser recuperables,

dignificables o susceptibles de ser potenciados. Estructurados en tres ejes urbanos de la ciudad: Eje NE de Santa Fe a la Cinta, definiéndose como “Cruce de miradas”, Eje SO del Odiel al Barrio Obrero, definiéndose como “Un camino para la historia” y Eje SE de la Vía paisajista al río Tinto, definiéndose como “Entre dos aguas”.

“Cruce de miradas” trata de la puesta en valor del espacio público de estos elementos históricos y significativos de nuestra ciudad mediante un cruce de miradas entre el cabezo y la ría. Este ámbito de reflexión recorre espacios históricos y significativos de nuestra ciudad, como el Paseo de Santa Fe, la Plaza Dos de Mayo, la calle Aragón y el cabezo de San Pedro, El Conquero y la Cinta.

La idea principal de esta propuesta parte de la puesta en valor de los cabezos de Huelva como seña de identidad de la propia ciudad y como reseña histórica de la creación de la ciudad de Huelva. Este estudio pretende también volver a los orígenes mismos de la ciudad. Las partes elevadas de la ciudad, que en otros tiempos históricos fueron ocupadas por las culturas romanas e islámicas, dejando de tener el protagonismo en el concepto de ciudad para progresivamente ir quedando olvidadas a favor de asentamientos urbanos que florecen en las partes topográficamente más bajas, rodeando a los cabezos. De esta forma se inicia la colonización de zonas naturales que, en otros tiempos históricos anteriores al siglo XV, eran áreas sumergidas, surgiendo así los depósitos de origen antrópico que se han ido acumulando históricamente sobre el margen de la zona de marisma, prácticamente al pie de las laderas naturales que definían los “cabezos” como promontorios destacados del relieve.

Por todo ello, queda claro que los “cabezos” de Huelva son una de las señas de identidad de la ciudad que posiblemente no ha sido suficientemente valorada e incluso destruida en parte. Esos “cabezos” a modo de cerros caracterizados por altas pendientes unen las zonas topográficamente más elevadas de la ciudad (que en el caso de nuestra ciudad llegan a alcanzar altitudes próximas a los 50 – 70 m sobre el nivel del mar), con las zonas topográficamente más bajas. Estas últimas se desarrollan sobre rellenos artificiales que cubren antiguas marismas del estuario del Odiel.

Como propuesta de intervención en el espacio público, para la rehabilitación, renovación y regeneración urbana de la ciudad de Huelva, se presenta un anteproyecto para una actuación de bajo coste que intenta sacar a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado de esta ciudad en el ámbito de estudio de este capítulo, que constituyen una barrera física y artificial a la integración socio-espacial de la misma, y que entendemos pueden ser recuperables, dignificables o susceptibles de ser potenciados, con la propuesta “Campus Universitario la Merced”.

Esta actuación se plantea como propuesta de intervención sobre el espacio público, adecuándose a un ámbito reducido y ajustándose a un presupuesto limitado, demostrándose su viabilidad de ejecución, adecuado a la economía de medios en la que estamos instalados. Podríamos decir que es un caso práctico de los planteamientos reflejados con anterioridad, como mejorar nuestra ciudad con un planteamiento novedoso, mediante una arquitectura sostenible, integrando el patrimonio y el territorio natural en nuestra ciudad.

“Un camino para la historia” trata de reflejar, mediante un recorrido cronológico, las distintas huellas marcadas en la historia de la ciudad de Huelva, representadas en el Eje SE: de la vía paisajista al río Tinto. Este ámbito de reflexión comienza en el Centro histórico de la ciudad, iniciándose el recorrido en el Paseo de Santa Fe, para posteriormente continuar por la vía paisajista, el parque de la Esperanza, el parque de Alonso Sánchez, el vacío urbano de Manuel Lois, el Barrio Obrero, la plaza América y por último desembocar en las antiguas ruinas ferroviarias.

La idea parte de configurar un recorrido histórico de la ciudad de Huelva, desde su configuración geológica hasta los antepasados de la industria moderna, pasando por dos momentos históricos importantes de la ciudad como son: los restos de la edad Tartésica y el legado cultural y arquitectónico de las compañías mineras inglesas. Este recorrido histórico por la ciudad de Huelva se representa mediante una forma visitable y legible en su trazado por el Eje SE, donde se pueden marcar estos hitos en el recorrido por su historia, dotando a los espacios públicos del valor histórico al que pertenecen, ofreciendo nuevos valores de identidad y utilidad para la ciudadanía. Para ello se propone una intervención de unificación de los espacios públicos, ofreciendo el valor que representa la historia vivida, ofrecida a los ciudadanos y representada en las cuatro huellas históricas de su camino.

Esta idea de recorrido por la historia, transita desde el inicio de la creación del territorio mediante su huella Geológica, representada mediante la recuperación del espacio público perdido del antiguo cabezo molino de viento, derruido para la consolidación de la ciudad. La segunda parada en el camino de la historia es la huella Tartésica, realizada

cronológicamente en la representación de la acrópolis de Tartessos en Huelva, localizada en los Parques de Alonso Sánchez y la Esperanza, mediante una rica herencia de restos arqueológicos que forman parte del patrimonio histórico de la ciudad. La tercera marca en la historia de la ciudad es la huella Inglesa, localizada en el barrio Reina Victoria, conocido como el barrio Obrero, ejemplo mejor conservado de la arquitectura Victoriana inglesa en la Península Ibérica y declarado Bien de Interés Cultural. Por último nos encontramos en la parada histórica de la huella Industrial de Huelva, podríamos decir que son los antepasados de la industrial moderna, localizadas en las antiguas naves ferroviarias donde se fabricaba el Compost.

Como propuesta de intervención en el espacio público, para la rehabilitación, renovación y regeneración urbana de la ciudad de Huelva, se presenta un segundo anteproyecto con un presupuesto limitado, para una actuación de bajo coste que intenta sacar a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado de esta ciudad en el ámbito de estudio de este capítulo, que constituyen una barrera física y artificial a la integración socio-espacial de la misma, y que entendemos pueden ser recuperables, dignificables o susceptibles de ser potenciados, con la propuesta definida como “Los Onubenses Ilustres”.

Entre dos aguas, nace de la relación que tiene la ciudad de Huelva con sus dos ríos, una idea tan reclamada y tan poco desarrollada. Para ello se plantea un ámbito de reflexión que atraviesa la ciudad de Oeste a Este, iniciándose en el muelle cargadero de Riotinto y siguiendo por el parque ferroviario, para desembocar en las antiguas ruinas ferroviarias. Para la realización de esta idea se ha creído conveniente hacer un zoom de estos

espacios, para obtener una imagen más amplia y obtener los resultados convenientes en la realización de las distintas propuesta de ordenación futura para la ciudad de Huelva, planteando paralelamente a la propuesta, cuatro alternativas innovadoras para la ciudad, que aunque en un principio parezcan inalcanzables son el fruto de la reflexiones realizadas para conseguir una ciudad mejor. Con este fin, se propone no conformarnos con lo que tenemos, sino sacar provecho de las condiciones naturales que posee la ciudad de Huelva, así como su relación con el mar y conseguir de esta forma la consigna de ciudad frente al mar.

La idea de la propuesta “Entre dos aguas”, nace de la relación que tiene la ciudad de Huelva con los dos ríos que la circundan, el Tinto y el Odiel. Esta relación de la ciudad y el agua, se quiere enfatizar con la puesta en escena de los dos ríos a su paso por la ciudad, mediante la recuperación y puesta en valor del estero de las Metas, haciendo visible la parte histórica del estero y la relación de los ríos con la ciudad. La realidad actual hace que desde la ciudad de Huelva sea difícil apreciar el concepto de ciudad frente al mar, siendo dificultoso el acercamiento del ciudadano a los márgenes de sus ríos, tanto es así que tenemos barreras que nos impiden el acceso para su visión y disfrute de los dos ríos que delimitan y definen la ciudad. Por ello la propuesta “Entre dos aguas” pone en valor el estero de las Metas, con la intención de unir de manera indirecta, los ríos Tinto y Odiel y conseguir una relación directa con la ciudad, aprovechando las intervenciones realizadas en el eje SW para crear con las infraestructuras existentes y futuras la nueva Puerta del Atlántico para la ciudad de Huelva.

Como propuesta de intervención en el espacio público, para la rehabilitación, renovación y regeneración urbana de la ciudad de Huelva, se presenta un anteproyecto con un presupuesto limitado, para una actuación de bajo coste que intenta sacar a la luz aquellos espacios degradados o con un uso inadecuado de esta ciudad en el ámbito de estudio de este capítulo, que constituyen una barrera física y artificial a la integración socio-espacial de la misma, y que entendemos pueden ser recuperables, dignificables o susceptibles de ser potenciados, con la propuesta definida como “the wall”.

Con todas estas propuestas de reflexión se intenta recuperar esta imagen perdida de ciudad, refrescando la memoria para la obtención de un futuro mejor para la ciudad de Huelva, donde encontremos oportunidades, reciclaje, mejoras y un cambio de actitud en la planificación futura de Huelva, que vaya acompañada de los nuevos aires de cambios que hagan de la ciudad un espacio más eficiente y sostenible para los ciudadanos. El conjunto arquitectónico de la ciudad de Huelva se encuentra situado entre los márgenes de los estuarios del Odiel y del Tinto, al oeste y al este de la ciudad, respectivamente. Dichos estuarios, popularmente conocidos como rías, son junto a los “cabezos” una señal de identidad propia que hace de Huelva un lugar excepcional desde el punto de vista de su patrimonio natural. La armonía del paisaje como interacción entre la Luz, la Biosfera y la Geosfera dota a la ciudad de Huelva de un recurso natural que bien merece la pena ser valorado por la sociedad del siglo XXI y por aquellas generaciones futuras.

Este proyecto contempla la creación y la puesta en valor de un espacio natural insertado en la ciudad que sirva de punto de encuentro

para la reflexión, inspirada en la Naturaleza y soportada por un concepto de innovación arquitectónica sostenible.

Cuando se piensa en un desarrollo urbanístico que puede cambiar el concepto arquitectónico de ciudad, necesariamente tenemos que pensar en actuaciones que a lo largo de los años, sean válidas y nos permitan gestionar el uso del terreno, desde el entendimiento de los procesos naturales que les afectan. En este sentido, estas líneas deben de servir para exponer por un lado:

- a) Las señas de identidad.
- b) El valor histórico de la ciudad.
- c) La consigna de ciudad frente al mar.

Efectivamente, podríamos decir que Huelva apunta a distintos horizontes y, en cada uno de esos horizontes, encontramos la expresión de la historia de la ciudad a lo largo de los años, esculpiendo una obra excepcional que merece la pena ser puesta en valor, conservarla y admirarla.

La ciudad de Huelva ha recibido como legado de la Naturaleza los “cabezos” y las “rías”, y para ponerlos en valor tenemos que entenderlos y conocerlos para poder transmitir ese valor a las generaciones futuras, con la propuesta firme de que la ciudad de Huelva mire a la ría.



**CAPÍTULO 10.**  
**Bibliografía y fuentes**  
**documentales**



## 10.1. BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- Acosta-Bono, G. (2001). Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. En *Actas del III Congreso de Ordenación del Territorio, Política Regional, Urbanismo y Medio Ambiente*, Gijón, pp. 375-396.
- Almansa, S. y Clemente, A. A. (2011). *Buenas prácticas para el paisaje*. Dirección General de Territorio y Vivienda, Servicio de Ordenación del Territorio, Consejería de Obras Públicas y Ordenación de Territorio, Murcia.
- Álvarez-Checa, J. (2002). *Guía de la arquitectura de Huelva*. Colegio Oficial de Arquitectos de Huelva, Huelva.
- Aramburu-Maqua, J./Equipo Argola. (2002). *Huelva, gestión de la ciudad*. Gerencia Municipal de Urbanismo, Ayuntamiento de Huelva, Huelva.
- Assadourian, E. y Renner, M. (2012). *Hacia una prosperidad sostenible. La Situación del Mundo 2012*. FUHEM Ecosocial e Icaria, Barcelona.
- Augé, M. (2000). *Los no lugares*. Editorial Gedisa. Barcelona. (1ª edición en francés: 1992).
- Azara-Nicolás, P., Rius-Barrera, E., Mar-Medina, R. y Subias-Pascual, E. (2004). *La fundación de la ciudad. Mitos y ritos en el mundo antiguo* (Vol. 12). Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.
- Bahamonde-Rodríguez, M., García-Delgado, F. J. y Felicidades-García, J. (2017): Producto inmobiliario y turismo en la Costa Occidental de Huelva. En Allende Álvarez, F. y otros (Eds.) *Naturaleza, territorio y ciudad en un mundo global. Actas del XXV Congreso Asociación de Geógrafos Españoles*, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 25-27 de octubre de 2017, AGE-UAM, Madrid, pp. 2.394-2.403.

- Barba-Quintero, J. (2002). El muelle cargadero de mineral de la Río Tinto Company Ltd. *Clásicos de la Arqueología de Huelva*, 8, pp. 45-80.
- Bassols-Coma, M. (1973). *Génesis y evolución del derecho urbanístico español*, Montecorvo, Madrid.
- Bassols-Coma, M. (2004): La planificación urbanística y su contribución al desarrollo urbanístico sostenible. *Derecho del Medio Ambiente y Administración Local*, Fundación Democracia y Gobierno Local, Madrid.
- Benevolo, L. (1979). *Orígenes del urbanismo moderno*. Blume, Madrid.
- Benevolo, L. (1982). *Diseño de la ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Benevolo, L. (1987). *Historia de la arquitectura moderna*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.
- Benevolo, L. (1993). *La ciudad europea*, Crítica, Barcelona.
- Bettin, G. (1982). *Los sociólogos de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona. (1ª edición en italiano: Societá Editrice Il Mulino, 1979).
- Bigador-Lasarte, P. (1996). Circunstancias históricas en la gestación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956. *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, XVIII (107-108), pp. 91-100.
- Bohigas, O. (2004). *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Electa, Barcelona.
- Bolund, P. y Hunhammar, S. (1999). Ecosystem services in urban areas. *Ecological economics*, 29(2), pp. 293-301.
- Bonet-Correa, A. (1989). *Las claves del urbanismo*. Ariel, Barcelona.
- Borja, J. y Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa, Barcelona.
- Borja, J. y Muxí, Z. (2004). *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona* (Vol. 30). Univ. Politèc. de Catalunya.
- Borrego, J., Morales, J.A. y Gil, N. (2000). Evolución sedimentaria reciente de la desembocadura de la Ría de Huelva (Suroeste de España). *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 13(3-4), pp. 405-416.
- Braunfels, W. (1983). *Urbanismo occidental*. Alianza Editorial, Madrid.
- Brenner, N. y Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban?. *City*, 19(2/3), pp. 151-182.
- Buraglia, P. (1998). Estética urbana y participación ciudadana. *Bitácora urbano territorial*, 1(2), pp. 42-47.
- Busquets-i-Fàbregas, J. (Dir.) (2011). *La sensibilización en paisaje: un reto para el siglo XXI*. Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Cataluña, Barcelona.
- Calderón-Jurado, R. y Guijarro-Gómez, A. (1994): Marismas del Odiel: marginalidad y segregación urbana. *Huelva en su Historia*, 5, pp. 233-260.
- Campero-Romero, C. (2013). *Sostenibilidad en los espacios públicos: la costa de Aljaraque*. Trabajo de Doctorado, Escuela Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla.
- Campero-Romero, C., Felicidades-García, J. y García-Delgado, F. J. (2019). Patrimonio natural y ordenación urbana. Los cabezos en la ciudad de Huelva (España). En Márquez Domínguez, J. A. y Llamas Chávez, J. L. (Dir.) *Hélices y anclas para el desarrollo local*. Universidad de Huelva-Universidad de Cartagena de Indias, Huelva, pp. 1.081-1.093.
- Campero-Romero, C., Felicidades-García, J. y García-Delgado, F. J. (2016). La ciudad y los procesos de urbanización en el Área Periurbana de Huelva. En Márquez Domínguez, J. A. (Dir.) *Planificación territorial, desarrollo sustentable y geodiversidad*. Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Huelva, Huelva, pp. 1.070-1.085.
- Campos-Carrasco, J. M. (2002). La ciudad romana de Onuba (Huelva): una revisión arqueológica. *Anales de prehistoria y Arqueología*, 17-18, pp. 329-340.
- Campos-Carrasco, J. M. (2019). Panorama actual de la arqueología urbana en Huelva. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 27(96), pp. 46-57.
- Candela-Pí, C. (1996). Soporte normativo del planeamiento urbanístico en España. En Moya-González, L. (Ed.) *La práctica del planeamiento urbanístico*. Editorial Síntesis, Madrid, pp. 39-67.

- Caniggia, G. (1981). *Strutture dello spazio antrópico*. Alinea, Florencia.
- Cano-García, G. M. (2008). Clasificaciones urbanas en Andalucía. Las ciudades medias. *Revista de estudios andaluces*, (27), pp. 115-153.
- Cano-Pérez, M.J. (2016). Las ciudades amigables, una respuesta amable a la diversidad. En Egea-Jiménez, C. y Sánchez-González, D.S. (Coods.) *Ciudades amigables. Perspectivas, políticas, prácticas*, Comares, Granada, pp. XI-XII.
- Capel-Sáez, H. (2005). *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Carson, R. L. (2005). *La primavera silenciosa*. Crítica, Barcelona, 2005 (edición revisada y ampliada).
- Carter, H. (1983). *El estudio de la geografía urbana*. IEAL, Madrid.
- Cerdá, I. (1867). *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Imprenta Española, Madrid.
- Cervera-Vera, L. (1987). *Las ciudades teóricas de Hipodamos de Mileto*. Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría, Sevilla.
- Chapela-Cabrera, P. (1999). "Los Muelles proclaman la realidad del Puerto. En Monteagudo López-Menchero, J. (Dir.) *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 97-112.
- Checa-Goitia, F. (1955). Introducción al estudio de la ciudad. *Revista de Estudios Políticos*, (83), pp. 29-46.
- Choay, F. (1970). *Urbanismo: utopías y realidades*. Lumen, Barcelona.
- Chueca-Goitia, F. (1998). *Breve historia del urbanismo*. Alianza Editorial, Madrid.
- Cocchi, E. (Dir.) (2011). *Paisajes de oportunidad. Planificación y Coordinación*, Región Emilia-Romagna.
- Cornejo-Ganga, E. (2014). *Categorías de análisis de un modelo de planificación turística sustentable*. Instituto Juan de Herrera, Madrid.
- Correal-Pachón, G. D., Francesconi-Latorre, R., Rojas-Quiñones, P., Eligio-Triana, C. A., Quiroga-Molano, E., Páez-Calvo, A. y Salinas, A. M. (2015). Aprendizaje, composición y emplazamiento en el proyecto de arquitectura: diálogo entre las aproximaciones analógica y tipológica. Universidad Católica de Colombia-Universidad Piloto de Colombia, Bogotá.
- De La Cruz-Mera, Á., y Madurga-Chornet, M. I. (2019). Los Instrumentos de Ordenación del Territorio en España. Estudio comparado de la legislación y los instrumentos vigentes. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales (CyTET)*, 51(199), 175-200.
- De La Haba, J. (1999). La ciudad y sus metáforas. Formulación ideológica y procesos de reestructuración urbana en la Barcelona contemporánea. *Astrágalo: revista cuatrimestral iberoamericana*, (12), 43-68.
- De Mora y Negro, J. A. (1762). *Huelva ilustrada*. Editorial MAXTOR. Edición facsímil 2005.
- de Oliveira, S. R. (2017). Cartas, apuntes y fotografías como génesis de la investigación sobre el arquitecto Alejandro Herrero Ayllón. Método para una historiografía arquitectónica. En *Actas Congreso Iberoamericano red fundamentos, diciembre 2017*, pp. 793-805.
- De Terán-Troyano, F. (1984): Teoría e intervención en la ciudad: balance de un periodo. Estado de la cuestión. Perspectivas. *Ciudad y territorio*, 59-60, pp. 61-67.
- De Terán-Troyano, F. (1996): Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996). *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 107-108, pp. 167-184.
- De Terán-Troyano, F. (1999). *Historia del urbanismo en España III: Siglos XIX y XX*, Vol. III. Cátedra, Madrid.
- del Barco y Gasca, A. J. (1998). *Dissertación histórico-geográfica, sobre reducir la antigua Onuba a la villa de Huelva*. Excma. Diputación Provincial de Huelva, Huelva. Edición crítica M. J. de Lara Ródenas.
- Del Valle, T. (1997). *Andamios para una nueva ciudad: lecturas desde la antropología*. Universitat de València.
- Derycke, P. H. (1983). *Economía y planificación urbana*. IEAL, Madrid.
- Díaz-Hierro, D. (1975). *Historia de la Merced de Huelva: hoy catedral de su diócesis*. Huelva.

- Díaz-Zamorano, A. (1999). *Huelva. La construcción de una Ciudad*. Ayuntamiento de Huelva, Huelva.
- Erquicia-Olaciregui, J. M. (2003). Del planeamiento urbanístico a la ordenación del territorio y la necesidad de un cambio de escala: el caso de La Comunidad Autónoma del País Vasco. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 36(139), 17-41.
- Esguevillas-Cuesta, D. (2009). *Modelos y series en la casa americana de posguerra* (Doctoral dissertation, Arquitectura).
- Esteban-Moratilla, F. (2000). La Estrategia Territorial Europea. *Revista de Obras Públicas*, (3.402), 11.
- Ezquiaga-Domínguez, J. M. (1996). El planeamiento municipal. En Moya-González, L. (Ed.) *La práctica del planeamiento urbanístico*. Editorial Síntesis, Madrid, pp. 69-137.
- Felicitades-García, J.y García-Delgado, F. J. (2002). El sistema de ciudades en el arco suratlántico onubense-algarví. En Mora Aliseda, J. (Coord.) *Fronteras y vertebración espacial ibérica*. Ministerio de Ciencia e innovación, Servicio de Publicaciones, Cáceres, pp. 307-324.
- Felicitades-García, J.y García-Delgado, F. J. (2004). Articulación urbana en el suroeste ibérico. En Márquez-Domínguez, J. A. y Gordo-Márquez, M. (Eds.) *Fronteras en Movimiento*. Universidad de Huelva, Huelva, pp. 121-138.
- Feria-Toribio, J.M. & Santiago-Ramos, J. (2017). Naturaleza y ciudad. Perspectivas para la ordenación de la infraestructura verde en los planes territoriales metropolitanos en España. *BAGE* (74), pp. 117-141.
- Fernández-Jurado, J. (1989). Aspectos de la minería y la metalurgia en la protohistoria de Huelva. *Huelva arqueológica*, 10-11, pp. 177-214.
- Fernández-Jurado, J. (1989). Excavación de horno en c/ Puerto nº 6. Aspectos de la minería y la metalurgia en la protohistoria de Huelva. *Huelva arqueológica*, pp. 10-11.
- Fernández-Jurado, J. (2003). Indígenas y Fenicios en Huelva. *Huelva arqueológica*, 18, pp. 33-54.
- Flores-Xolocotzi, R. (2012). Incorporando desarrollo sustentable y gobernanza a la gestión y planificación de áreas verdes urbanas. *Frontera norte*, 24(48), 165-190.
- Fourneau, F. (1980). *Huelva hacia el desarrollo*. Diputación Provincial de Huelva, Madrid.
- Fourneau, F. (1983): *La provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional*. Diputación Provincial de Huelva, Madrid.
- Franck, K. A. y Paxson, L. (1989). Women and urban public space. En *Public places and spaces*. Springer US, pp. 121-146.
- Fuentes-Sánchez, J.M. (1994). Espacio y población en la barriada de Huerto Paco, San Antonio, Adoratrices y Tres Ventanas. *Huelva en su Historia*, 5, pp. 261-286.
- Gaja-i-Díaz, F. G. (2008). El “tsunami urbanizador” en el litoral mediterráneo. El ciclo de hiperproducción inmobiliaria 1996-2006. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12.
- Galiana, L. y Vinuesa, J. (2010). Definición y evolución del concepto en su práctica, en Galiana, L. y Vinuesa, J. (Coords.) *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*. Síntesis, Madrid, pp. 21-44.
- Galiana, L. y Vinuesa, J. (Coords.) (2010). *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*. Síntesis, Madrid.
- García-Arreciado Batanero, M. A. (1988). La villa de Huelva en la Baja Edad Media. *Huelva en su Historia*, 2, pp. 175-230.
- García-Delgado, F. J. (2005). El turismo en la provincia de Huelva. En Márquez-Domínguez, J. A. y Jurado-Almonte, J. M. (Dirs.) *Factores espaciales, productivos y logísticos para un aeropuerto en la provincia de Huelva. Dándole alas al territorio onubense*. Universidad de Huelva, Huelva, pp. 159-205.
- García-Delgado, F. J. (2008). El espacio turístico. En Márquez-Domínguez, J. A. (Dir.) *Atlas del Suroeste Peninsular. Un análisis de la estructura territorial y del potencial productivo*. Universidad de Huelva, Huelva, pp. 181-208.

- García-Delgado, F. J. y Felicidades-García, J. (2007). Instrumentos, contenidos y ámbitos de planificación. Las ciudades. En Márquez Domínguez, J. A. (Ed.) *Planificación estratégica y desarrollo. Ensayo previo para diseñar un Plan Estratégico de Desarrollo en la Provincia de Huelva*. Universidad de Huelva, Huelva, pp. 75-105.
- García-Delgado, F. J. y Felicidades-García, J. (2014). Técnicas y herramientas aplicadas a la gestión de recursos turísticos. En Flores Ruiz, D. (Coord.) *Manual de Gestión de Destinos Turísticos*. Tirant Humanidades, Colección Crónica, Valencia, pp. 181-216.
- García-Delgado, F. J. y Márquez-Domínguez, J. A. (2010). Áreas vinculadas a empresas externas. Nuevo Puerto. En Márquez Domínguez, J. A. (Ed.) *Sistemas productivos locales en Palos de la Frontera*. Universidad de Huelva, Huelva, pp. 265-299.
- García-Delgado, F. J. y Pazos-García, F. J. (2006). El turismo en la Costa Occidental de Huelva. ¿Modelos de desarrollo, modelos de dependencia? En Lacosta Aragüés, A. J. (Coord.): *Turismo y cambio territorial. ¿Eclósión, aceleración, desbordamiento?, IX Coloquio de Turismo, ocio y recreación, 21 a 23 de octubre de 2004*, Grupo de Turismo de la AGE, Prensas Universitarias, Zaragoza, pp. 445-463.
- García-Delgado, F. J., Delgado-Domínguez, A. y Felicidades-García, J. (2013). El turismo en la Cuenca Minera de Riotinto. *Cuadernos de Turismo*, 31, pp. 129-152.
- García-Navarro, E., Camacho, M. A., Morales, J.A. y Alonso-Chaves, F.M. (2011). Análisis de estabilidad en taludes arenosos: deslizamientos en los "cabezos" de Huelva. *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 24(1), pp. 101-116.
- García-Navarro, E., Camacho-Cerro, M. A., Morales-González, J. A. y Alonso-Chaves, F. M. Análisis de estabilidad en taludes arenosos: deslizamientos en los "cabezos" de Huelva. *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 24(1-2), pp. 101-116.
- García-Sanjuán, A. (2018). Dos pequeñas taifas del occidente islámico: Huelva-Saltés y Niebla. In *Tawa'if: Historia y arqueología de los reinos taifas*, Alhulia, pp. 121-138.
- García-Sanz, C. (1988). El urbanismo protohistórico de Huelva. *Huelva arqueológica*, 10, pp. 143-175.
- García-Sanz, C. y Rufete-Tomicó, P. (1996). Sistema de abastecimiento de agua a la ciudad de Huelva en Época Antigua. La Fuente Vieja. *El agua en la historia de Huelva*, Aguas de Huelva, Huelva. 19-45.
- García-Sanz, C. y Rufete-Tomicó, P. (2001). *La Fuente Vieja, una parte del acueducto romano de Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- Garrido-Morillo, R. (s.f.). "Los Cabezos de Huelva: cultura y geología". En red: <[http://www.uhu.es/laboratorios\\_departamentos/archivos/divulgacion/cabezos\\_huelva.pdf](http://www.uhu.es/laboratorios_departamentos/archivos/divulgacion/cabezos_huelva.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- Garrido-Morillo, R. y Romero-Macías, E. M. (2010). Los cabezos de Huelva: Patrimonio Geológico y Cultural. En Romero-Macías, E.M. (Coord.): *Patrimonio Geológico y Minero. Una apuesta por el desarrollo local sostenible*. Universidad de Huelva, Huelva, pp. 139-145.
- Gastal, S. y Osmainschi, R. (2017). Ciudades Globales. Rankings y posibilidades para el turismo. *Estudios y perspectivas en turismo*, 26(2), 419-440.
- Gehl, J. y Gemzoe, L. (2002). *Nuevos espacios urbanos*, Gustavo Gili, Madrid.
- George, P. (1964). *Geografía urbana*. Ariel, Barcelona.
- Gómez-Orea, D. (1994). *Ordenación del territorio. Una aproximación desde el medio físico*, I.T.G.E y E.A.E.S.A., Madrid.
- Gómez-Toscano, F. (2002). La ocupación protohistórica entre el Guadiana y el Guadalquivir: del mito a la realidad. *SPAL: Revista de prehistoria y arqueología*, 11, p. 151-160.
- Gómez-Toscano, F. (2014). El Bronce Final en Huelva. Una visión preliminar del poblamiento en su ruedo agrícola a partir del registro arqueológico de La Orden-Seminario. *Complutum*, 25(1), pp. 139-158.
- Gómez-Toscano, F. y Campos-Carrasco, J. M. (2000). Arqueología urbana en Huelva. Las últimas evidencias. *Anales de arqueología cordobesa*, 11, pp. 155-176.
- Gómez-Toscano, F., Beltrán, J. M., González-Batanero, D. y Vera Rodríguez, J. C. (2014). El Bronce Final en Huelva. Una visión preliminar del poblamiento en

- su ruedo agrícola a partir del registro arqueológico de La Orden-Seminario. *Complutum*, 25(1), pp. 139-158.
- González, D. S. (2016). Repensar la ciudad a través de la memoria y significado del lugar. *Contexto: revista de la Facultad de Arquitectura Universidad Autónoma de Nuevo León*, 10(12), 5-7.
- González-Cruz, D. y De-Lara-Ródenas, M. J. (1999). Comercio y navegación en la Huelva del Antiguo Régimen: el puerto, las rutas y los negocios del mar. En Monteagudo López-Menchero, J. (Dir.) *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 61-72.
- González-González, B., Linares-Catela, J. A., González-Batanero, D. y Vera-Rodríguez, J. C. (2008). De-potfund zylinderförmiger Idole des 3Jts.v.Chr. aus La Orden-Seminario (Prov. Huelva). *Madrid Mitteilungen*, 49, pp. 1-28.
- González-Vílchez, M. (1981). *Historia de la arquitectura inglesa en Huelva*. Universidad de Sevilla-Diputación Provincial de Huelva, Sevilla.
- González-Escobar, J. L. (1999). Las actividades pesqueras del puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX). En Monteagudo López-Menchero, J. (Dir.) *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 72-86.
- Guerrero-Valdebenito, R. M. G. (2018). Neoliberalismo y patrimonialización. Resistencia y cambio social en procesos de patrimonialización de territorios urbanos del sur de Chile: Biobío, Araucanía y Los Ríos. *Scripta Nova*, 22, pp. 1-20.
- Hall, P. G. (1996). *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal, Barcelona. (1ª edición en inglés: Blackwell, 1988).
- Haller, W., Kroner, I. y Schmidt, J. A. (1981). Der Strassenraum Im Dorf-Gestalterische Und Funktionale Aspekte Eines Sozialen Rahmens. *St U Verkehr*, 67(11), 376-382.
- Harvey, D. (1994). *The Urban Experience*. Blackwell, Oxford-Cambridge (EE.UU.).
- Heinberg, R. (1992). *Más allá de los límites del crecimiento*. Watershed Media, Healdsburg.
- Hernández, P. y Lazo L. (1997). *Huelva antes y ahora*. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Huelva, Huelva.
- Hernández-Díaz, J. (1946). *La ruta de Colón y las torres del Condado de Niebla*. Instituto de Cultura Hispánica, Madrid.
- Herrero, A. y Moreno, J. R. (2011). Centenario del arquitecto Alejandro Herrero Ayllón. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Herrero-Ayllón, A. (1972). Plan General de Ordenación Urbana de Huelva. (*Revista Nacional de Arquitectura*, 168, pp. 17-26.
- Hildebrand-Scheid, A. (1996). *Política de Ordenación del Territorio en Europa*. Universidad de Sevilla-Consejería de Ordenación del Territorio y transportes, Sevilla.
- Hildebrand-Scheid, A. (Coord.) (2007). *Observatorio virtual del paisaje Mediterráneo*. Consejería de Obras Públicas y Transporte, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Hildebrand-Scheid, A. (Coord.) (2011). *Observatorio virtual del paisaje urbano Mediterráneo*. Secretaria General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Hildebrand-Scheid, A. (2002). La política territorial de la Junta de Andalucía (1982-2002). Análisis de su implementación, balance y propuestas para el futuro, en *XX Aniversario del Estatuto de Autonomía de Andalucía*. Jornadas de Estudio organizadas por el Parlamento de Andalucía. Jerez, 6-8 de marzo de 2002.
- Jacobs, J. (1975). *La economía de las ciudades*. Península, Madrid.
- Jiménez, H. (2000). *Laberintos urbanos en América Latina*. ABYA-YALA
- Jordán, R.F., Kiss, V. y Rodríguez-Vignoli, J. (2016). Ciudades amigables: realidades, deseos y posibilidades. En Egea-Jiménez, C. y Sánchez-González, D.S. (Coods.) *Ciudades amigables. Perspectivas, políticas, prácticas*, Comares, Granada, pp. XIII-XVIII.

- Lange-Valdés, C. (2018). La Arquitectura como dispositivo de regeneración urbana: 20 años del Museo Guggenheim Bilbao. *Bitácora Urbano Territorial*, 28(2), 115-123.
- Ledrut, R. (1976). *Sociología urbana*. IEAL, Madrid.
- Linares-Catela, J. A. (2020). Monumentalidad funeraria en la Edad del Bronce Antiguo en el sur de la Península Ibérica: la necrópolis de La Orden-Seminario (Huelva, España). *SPAL-Revista de Prehistoria y Arqueología*, 29(1), pp. 13-39.
- Lindón-Villoria, A., Aguilar, M. A. y Hiernaux-Nicolás, D. (2006). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Editorial Anthropos, Barcelona.
- Linteau, P. A. (1998). *Barcelona-Montréal: développement urbain comparé*. Edicions Universitat Barcelona.
- Lynch, K. (1965). The city as environment. *Scientific American*, 213(3), pp. 209-221.
- Lynch, K. y Southworth, M. (2005). *Echar a perder: un análisis del deterioro*. Editorial Gustavo Gilí, Madrid.
- Madoz, P. (1848). *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Edición facsímil. Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- Madruza-Garrido, P. (2008). *Puerto y ría de Huelva: estudio para un proyecto de desarrollo turístico*. Universidad Internacional de Andalucía, La Rábida.
- Manzano, J. R., Membrillo, F., Romero-Macías, E. M. (2005). *La tierra herida, una mirada sobre las minas de Huelva*. Fundación El Monte, Huelva.
- Márquez-Domínguez, J. A. (Dir.) (2002). *Plan Estratégico de Desarrollo Rural para el Andévalo Occidental*. Instituto de Desarrollo Local y Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía, San Juan del Puerto, pp. 157-169.
- Márquez-Domínguez, J. A. (Dir.) (2008). *Atlas del Suroeste Peninsular. Un análisis de la estructura territorial y del potencial productivo*. Universidad de Huelva, Huelva.
- Márquez-Domínguez, J. A. (Ed.) (2007). *Planificación estratégica y desarrollo. Ensayo previo para diseñar un Plan Estratégico de Desarrollo en la Provincia de Huelva*, Universidad de Huelva, Huelva.
- Márquez-Domínguez, J. A. (Ed.) (2010). *Sistemas productivos locales en Palos de la Frontera*. Universidad de Huelva, Huelva.
- Márquez-Domínguez, J. A. y García-Delgado, F. J. (2002). El desarrollo turístico en el Arco Suratlántico Onubense-Algarví. En Jurado Almonte, J. M. (Dir.) *El Turismo en el Arco Suratlántico Onubense Algarví*. Empresa Pública de Turismo Andaluz, San Juan del Puerto, pp. 17-38.
- Márquez-Domínguez, J. A. y Jurado-Almonte, J. M. (Dir.) (2005). *Factores espaciales, productivos y logísticos para un aeropuerto en la provincia de Huelva. Dándole alas al territorio onubense*. Universidad de Huelva, Huelva.
- Martínez, M. y Rosende, S. (2011). Participación ciudadana en las agendas 21 locales: cuestiones críticas de la gobernanza urbana. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 15(355), 1-11.
- Martínez-Cearra, A. (1993). La revitalización de áreas metropolitanas: el caso del Bilbao metropolitano. *Boletín de Estudios Económicos*, 48(148), p. 63-72.
- Martínez-Chacón, A. (1992). La ciudad de Huelva: evolución, estructura y problemática actual. *Huelva en su Historia*, 4, pp. 305-322.
- Martínez-López, M. (2014). La participación social en el urbanismo, en los límites de la realidad. *Boletín CF+ S*, (34), 71-80.
- Meadows, D. H., Meadows, D. L. y Randers, J. (2006). *Los límites del crecimiento 30 años después. 2004*. Galaxia Gutemberg, Barcelona.
- Meadows, D. H., Meadows, D. L., Randers, J. y Behrens, W. (1972). *Los límites del crecimiento*, Universe Books, Nueva York.
- Mérida-Rodríguez, M. F. (1995). El relieve como elemento del paisaje urbano. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 15, pp. 465-473.
- Mojarro-Bayo, A. M. (1999). Proceso de consolidación administrativa del Puerto. En Monteagudo López-Menchero, J. (Dir.) *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 87-96.

- Molina-Costa, P. (2016). *Del plan a la realidad: gobernanza y toma de decisiones en los procesos de regeneración urbana. El caso de Boston* (Doctoral dissertation, Universidad Politécnica de Madrid).
- Monclus, F. J. y Oyón, J. L. (1985). Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana. En *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: segundo simposio, 1982*. Universidad Complutense de Madrid, pp. 425-444.
- Monteagudo López-Mechero, J. (1999). El puerto y la ciudad de Huelva. Encuentros, desencuentros y proyectos. En Monteagudo López-Mechero, J. (Dir.) *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 214-240.
- Monteagudo López-Mechero, J. y Chapela-Cabrera, P. (1999). El revulsivo del desarrollo industrial: el Polo y el Puerto. En Monteagudo López-Mechero, J. (Dir.) *El puerto de Huelva. Historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, pp. 181-214.
- Morales-González, J.A. y Ojeda-Zújar, J. (2010). Evolución Geomorfológica de la Ría de Huelva. En: Fernández-Palacios, J.M. (Ed.). *Huelva Marítima y Minera, 1929*. Agencia Andaluza del Agua, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, pp:32-40.
- Mora-Ruiz, M. y Senra-González, S. (1992). Población y territorio en la provincia de Huelva. *Huelva en su Historia, 4*, pp. 261-284.
- Mosquera-Adell, E. y Pérez-Cano, M. T. (1990). *La vanguardia imposible: quince visiones de arquitectura contemporánea andaluza*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Centros de Estudios Territoriales y Urbanos, Junta de Andalucía, Jerez de la Frontera.
- Mumford, L. (1966). *La ciudad en la historia*. Infinito, Buenos Aires.
- Naredo, J. M. (1996). Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible. *Documentación social, 102*, 129-147.
- Navarro-Luna, J. (1992). La administración autonómica en Huelva. Ámbitos territoriales. *Huelva en su Historia, 4*, pp. 151-170.
- Nel-lo, O. y Mele, R. (Eds.) (2016). *Cities in the 21st Century*, Routledge, Londres-Nueva York. Fernández-Águeda, B. (2016). Del límite de la urbanización al límite de lo urbano: la construcción territorial del Gran París y el Gran Madrid (1910-1939). *Ciudades, (19)*, pp. 31-56.
- Norambuena, H. y Raimilla, V. (2009). Monumento Natural Cerro Ñielol, refugio de aves a un costado de la ciudad de Temuco. *La Chiricoca, 8*, pp. 50-58.
- Oñate, J. J., Suárez, F. y Cobo, J. (2002). Conservación más allá de la Red Natura 2000: la Ordenación del Territorio. En Araújo, J. (Ed.) *Ecología: perspectivas y políticas de futuro*. Junta de Andalucía-Fundación Alternativas, Sevilla, pp. 97-116.
- Ortiz-Guitart, A. (2006). Uso de los espacios públicos y construcción del sentido de pertenencia de sus habitantes en Barcelona. *Lugares e imaginarios en la metrópolis, 22*, 67.
- Pardo-García, S.M., Mérida-Rodríguez, M.F. y Perles-Roselló, M.J. (2019): Caracterización morfométrica del relieve en el Sistema Urbano Andaluz. *Cuadernos Geográficos, 58(2)*, pp. 48-66.
- Pascual-i-Esteve, J. M. (1999). *La estrategia de las ciudades*. Diputación de Barcelona, Barcelona.
- Pazos-García, F. J., Felicidades-García, J., García-Delgado, F. J. y Márquez-Domínguez, J. A. (2006). The new urbanism on the Andalusian Coast. The planning Scheme of the Territory of the Western Litoral of Huelva and the Local Development Frameworks. En Lois González, R. C. (Ed.) *Urban changes in different scales: system and structures*, Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, pp. 191-204.
- Pedrazzini, L. (Coord.) (2011). *Ámbitos periurbanos. Líneas Guía Paisajísticas para la Gobernanza del Territorio. Pays Med Urban*. Dirección General Sistemas Verdes y Paisaje., Región de Lombardía, Milán.
- Pérez-Macías, J. A., Delgado-Domínguez, A., Pérez-López, J. M. y García-Delgado, F. J. (Eds.) (2016). *Río Tinto, Historia, Patrimonio Minero y Turismo Cultural*. Universidad de Huelva, Huelva.
- Piccinato, G. (1993). *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*, Oikos-Tau, Barcelona.

- Pizarro-Gómez, A., García-Delgado, F. J. y Pérez-Mora, C. (2021). Cambios en la industria de transformación del cerdo ibérico en la Sierra de Huelva (2002-2020). *Cuadernos Geográficos*, 60(1), 203-224.
- Prinz, D. (1983). *Planificación y configuración urbana*. Gustavo Gill, Barcelona.
- Pujadas-i-Rubés, R. y Font, J. (1998). *Ordenación y Planificación Territorial*. Editorial Síntesis, Madrid.
- Reissmann, L. (1970). *El proceso urbano*, Gustavo Gili, Barcelona.
- Riechmann, J. (2007). ¿Cómo cambiar hacia sociedades sostenibles? Reflexiones sobre biomimesis y autolimitación. *Cultura verde: ecología, cultura y comunicación*, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 21-41.
- Rodríguez-Rodríguez, D. (2010). *Bosque Sur: Análisis de la restauración de un espacio degradado en el sur de la Comunidad de Madrid*. Editorial CSIC, Madrid.
- Rodríguez-Vidal, J., Abad, M., Cáceres, L. M., González-Regalado, M. L., Clemente, M. J., Ruiz, F., ... y Martínez-Aguirre, A. (2014). Relleno morfosedimentario y poblamiento humano del estuario de los ríos Tinto y Odiel (Huelva) durante la segunda mitad del Holoceno. *Avances de la Geomorfología en España 2012-2014*, pp. 604-607.
- Rossi, A. (1976). *La arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Rovira, J., Ortega, D., Álvarez, D. y Molt, K. (2008). Áreas protegidas en Chile. En *Biodiversidad de Chile: patrimonio y desafíos*. Comisión Nacional del Medio Ambiente, Santiago de Chile, pp. 506-561.
- Ruiz, F., Rodríguez-Vidal, J., Abad, M., Cáceres, L.M., Carretero, M.I., Pozo, M., Rodríguez- Llanes, J.M., Gómez-Toscano, F., Izquierdo, T., Font, E., Toscano, A. (2013). Sedimentological and geomorphological imprints of Holocene tsunamis in southwestern Spain: An approach to establish the recurrence period. *Geomorphology*, 203, pp. 97-104.
- Rullán-Salamanca, O. (1999). La nueva Ley del Suelo de 1998 en el contexto del neoliberalismo postmoderno. *Investigaciones Geográficas*, 22, pp. 5-21.
- Sáinz-Silván, A. (2005). *El SO<sub>2</sub> en Huelva: la historia de una contaminación*. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Salcedo-Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE* (Santiago), 84(28), pp. 5-19.
- Sambricio, C. (1982). La política urbana de Primo de Rivera: del plan regional a la política de casas baratas. *Ciudad y territorio*, (54), pp. 33-54.
- Sambricio, C. (1991). *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración: relación de mapas, documentos y manuscritos*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.
- Sánchez-Fuentes, D. (2012). La participación ciudadana en la ordenación del territorio: de la exclusión a la cohesión. El caso de Doñana. En *CONAMA, Congreso Nacional de Medio Ambiente*, pp. 1-22. Disponible en: <<http://www.conama2012.conama.org/conama10/download/files/conama11/CT%202010/1896706093.pdf>> (último acceso: 21/11/2021).
- Sancho-Royo, F. y Fernández-Palacios Carmona, J. M. (Dir.) (2011). *Huelva Marítima y Minera 1929. Agua Territorio y Ciudad*. Agencia Andaluza del Agua, Consejería Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Santacana, F. (2000). *El planejament estratègic*. Edicions Universitat, Barcelona.
- Santamarina-Campos, B., & Moncusí, A. (2013). De huertas y barracas a galaxias faraónicas. Percepciones sociales sobre la mutación de la ciudad de Valencia. *Papers: revista de Sociología*, 98(2), 0365-391.
- Scientific American (1974). *La ciudad*, Alianza, Madrid. (1ª edición en español 1967).
- Secchi, B. (1990). Un sapere cumulativo. *Urbanistica*, (11), pp. 3-6.
- Segovia, O. (2007). Espacios públicos urbanos y construcción social: una relación de correspondencia. En Segovia, O. (Ed.) (2007) *Espacios públicos y construcción social: hacia un ejercicio de ciudadanía*. Ediciones SUR, Santiago de Chile.
- Sevilla-Buitrago, A. (2013). Teoría Urbana: estados del Arte. *Urban*, 6, pp. 3-4.

- SICCA, P. (1981). *Historia del urbanismo 6. El siglo XX*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Expanding the geographical imagination*. Blackwell.
- Sola-Morales, M. (2008). *De Cosas Urbanas*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Soto-Villagrán, P. (2011). La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada: Reflexiones teóricas y empíricas. *La ventana. Revista de estudios de género*, 4(34), 7-38.
- Taylor, G. (1954). *Geografía urbana: un estudio del emplazamiento, evolución, forma y clasificación de pueblos, villas y ciudades*. Omega, Barcelona.
- Torres-Rojas, A. A. y García-Delgado, F. J. (2011). Turismo y desarrollo hotelero en la Costa Occidental de Huelva. En Márquez Domínguez, J. A. (Coord.) *Cooperación transfronteriza Andalucía-Algarve-Alentejo. XI Congreso de Ciencia Regional de Andalucía 2009*. Universidad de Huelva, Huelva, pp. 315-330.
- Vegara, A. y Rivas, J. L. de las (1986). *Urbanismo de ideas. Sinergia de una escuela de Arquitectura*, Diputación Foral de Vizcaya, Pamplona.
- Vegara-Gómez, A. (2008). La planificación urbanística y sus implicaciones en el mundo en globalización. *UOC Papers. Revista sobre la sociedad del conocimiento*, 7. Disponible en red: <<http://www.uoc.edu/uocpapers/7/dt/esp/vegara.pdf>> (último acceso: 21/11/2021).
- Vera-Rodríguez, J. C. y Echevarría-Sánchez, A. (2013). Sistemas agrícolas del I milenio a.C. en el yacimiento de La Orden-seminario de Huelva: viticultura protohistórica a partir del análisis arqueológico de las huellas de cultivo. In *Patrimonio cultural de la vid y el vino: Conferencia internacional*, pp. 95-106.
- Vera-Rodríguez, J.C., Linares-Catela, J. A., Armenteros, M. J. y González-Batanero, D. (2010). Depósitos de ídolos en el poblado de La Orden-Seminario de Huelva: Espacios rituales en contexto habitacional. En C. Cacho, R. Maicas, E. Galán y J. A. Martos (Coords.) *Los ojos que nunca se cierran. Ídolos de las prime-ras sociedades campesinas*. Ministerio de Cultura, Madrid, pp. 199-242.
- Vidal-Teruel, N. O. (2002). La ocupación del territorio onubense en época romana: estado de la cuestión. *Huelva en su Historia*, 9, pp. 55-76.
- Weber, M. (1987). *La ciudad*. La Piqueta, Madrid.
- Zamorano-Wisnes, J. (2011). “La crisis del modelo urbanístico español. Especial referencia a Andalucía”, en Jurado Almonte, J. M. (Dir.) *Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades*. Universidad Internacional de Andalucía, Huelva, pp. 245-294.
- Zárate-Martín, M.A. (2008). Paisajes culturales urbanos, entre la protección y la destrucción. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (57), 175-194.
- Zoido-Naranjo, F., De La Vega, S., Morales-Matos, G., Mas, R. y Lois-González, R. C. (2000). *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Ariel, Barcelona.

## 10.2. BASES DE DATOS Y CATÁLOGOS

- Aguilera-Carrasco, G., Linares-Catela, J. A. y Domínguez-Macarro, A. (2008). Huelva. Castillo. Ficha 113. *Plan de Arquitectura Defensiva de Andalucía - PADA*. *Inventario de bienes de arquitectura defensiva*.
- CAGPDS (2021). Paraje Natural Marismas del Odiel. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. En red: <[https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset\\_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/marismas-del-odiel-10/255035](https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/web/ventanadelvisitante/detalle-buscador-mapa/-/asset_publisher/Jlbxh2qB3NwR/content/marismas-del-odiel-10/255035)> (último acceso: 21/11/2021).
- CFIyOT (2020): Consulta de planes urbanísticos y territoriales de Andalucía. Provincia de Huelva. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. En red: <<http://ws041.juntadeandalucia.es/medioambiente/situadifusion/pages/search.jsf>> (último acceso: 21/11/2021).

- IAPH (2021). *Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía*. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Junta de Andalucía. En red: <<https://guiadigital.iaph.es/inicio>> (último acceso: 21/11/2021).
- INE (2021). Censos de Población, 1857-2011. Instituto Nacional de Estadística. En red: <[https://www.ine.es/censos2011\\_datos/cen11\\_datos\\_resultados1.htm](https://www.ine.es/censos2011_datos/cen11_datos_resultados1.htm)> (último acceso: 21/11/2021).
- INE (2021b): *Nomenclátor*. Instituto Nacional de Estadística. En red: <<http://www.ine.es/nomen2/index.do>> (último acceso: 21/11/2021).
- UNESCO (2021). Marismas del Odiel Biosphere Reserve, Spain. <<https://en.unesco.org/biosphere/eu-na/marismas-odiel>> (último acceso: 21/11/2021).

### 10.3. DOCUMENTOS TÉCNICOS, DE PLANIFICACIÓN Y DE ORDENACIÓN

- Aguado-Correa, F. y Lozano-Rojas, O. (Dir.) (2016). *Plan Estratégico de Huelva. Estrategia 2025*. Ayuntamiento de Huelva.
- AH (1964). Memoria del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1964. Gerencia de Urbanismo de Huelva, Ayuntamiento de Huelva.
- AH (1980). Memoria del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1980. Gerencia de Urbanismo de Huelva, Ayuntamiento de Huelva.
- AH (1999). Memoria informativa del Plan General de Ordenación Urbana de 1999. Gerencia de Urbanismo de Huelva, Ayuntamiento de Huelva. Disponible en: <<https://www.huelva.es/portal/es/paginas/plan-general-de-ordenaci%C3%B3n-urbana>> (último acceso: 21/11/2021).
- APH (1998). *Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva. Documento de Ordenación y Memoria*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva.
- AS (1987). Plan General de 1987 y Planeamiento de desarrollo. Gerencia de Urbanismo, Ayuntamiento de Sevilla. Disponible en: <<https://www.urbanismosevilla.org/areas/planeamiento-desar-urb/plan-general-de-1987-y-planeamiento-de-desarrollo>> (último acceso: 21/11/2021).
- ASA (2010). *Carta del Transcantábrico. Un nuevo futuro de las Ciudades. Carta por una Ciudad habitable y Carta por una Ciudad habitable y sostenible, plural y solidaria, libre, diversa, creativa, del conocimiento y participativa*, Asociación Sostenibilidad y Arquitectura, Fundación Valdés Salas, Universidad de Oviedo, Asturias, 23 de abril de 2010. Disponible en red: <[http://www.sostenibilidadyarquitectura.com/attachments/166\\_CARTA%20ODEL%20TRANSCANTABRICO.10\\_05%20asturias.pdf](http://www.sostenibilidadyarquitectura.com/attachments/166_CARTA%20ODEL%20TRANSCANTABRICO.10_05%20asturias.pdf)> (última consulta: 20/10/2015).
- Benabent Fernández de Córdoba, Clusa-y-Oriach, J., Feria-Toribio, J. M. y Vega-González, G. (1986). *Sistema de Ciudades de Andalucía*. Consejería de Política Territorial, Junta de Andalucía. Disponible en: <[https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal\\_web/servicios\\_generales/doc\\_tecnicos/1986/sistema\\_ciudades\\_andalucia/sistema\\_ciudad\\_es\\_andalucia.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/servicios_generales/doc_tecnicos/1986/sistema_ciudades_andalucia/sistema_ciudad_es_andalucia.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- Burgos, A., Espinosa, A., Gangas, G., Guiñez, B. y Saavedra, M. (1997). Plan de manejo Monumento Natural Cerro Nielol, Corporación Forestal Nacional, Temuco.
- CDT (1999). *Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*, Comité de Desarrollo Teritorial-Comisión Europea. Disponible en: <[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_es.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_es.pdf)>
- CE (1972). Carta Europea del Suelo, Consejo de Europa.
- CE (1983). Carta Europea de Ordenación del Territorio. Conferencia Europea de Ministros Responsables de la Ordenación del Territorio. Consejo de Europa.
- CE (1988), *Urban Problems and Regional policy in the European Community*. Comision of the European Communities, Luxemburgo.
- CE (1999). *Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*. Comisión Europea, Bruselas. Disponible en: <[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_es.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_es.pdf)>

- CE (2010). Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, Comisión Europea, Bruselas. Disponible en: <<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:ES:PDF>>
- CE (2011). *Estrategia de la UE sobre Biodiversidad 2020*. Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo.
- CE (2020). Estrategia Territorial Europea 2030. un marco político orientado a la acción para el objetivo de la cohesión territorial. Comisión Europea.
- CEH (1990). *Plan Andaluz de Desarrollo Económico 1991-94*. Consejería de Economía y Hacienda, Junta de Andalucía. Disponible en red: <[https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/1337169982PADE\\_91-94.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/1337169982PADE_91-94.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- CIAL (1994). Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad (La Carta de Aalborg). Aalborg, Dinamarca, el 27 de mayo de 1994. Consejo Internacional de Iniciativas Ambientales Locales. Disponible en red: <<http://www.utopiaverde.org/descargas/carta-de-aalborg-1994>> (último acceso: 21/11/2021).
- CMA (2004). *Plan Andaluz de Humedales*. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía. Disponible en red: <[https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/plan\\_humedales.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/plan_humedales.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- CMA (2011). *Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana*. Dirección General de Cambio Climático y Medio Ambiente Urbano, Servicio de Medio Ambiente Urbano, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía. Disponible en red: <[https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/documento\\_easu.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/documento_easu.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- CMAH (2001). Agenda Local 21 Huelva, Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Huelva. Disponible en red: <[https://www.huelva.es/portal/sites/default/files/documentos/transparencia/corporacion/10\\_agenda\\_local\\_21.pdf](https://www.huelva.es/portal/sites/default/files/documentos/transparencia/corporacion/10_agenda_local_21.pdf)> (último acceso: 15/11/2021).
- CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (2013). “Proyecto de Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas”, Congreso de los Diputados, Madrid, 12 de abril de 2013. Disponible en *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, nº 45-1.
- COPT (1989). Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno. Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.
- COPT (1990). *Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.
- COPT (1990). *Directrices Regionales del Litoral de Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía. Disponible en: <[https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal\\_web/servicios\\_generales/doc\\_tecnicos/1990/directrices\\_regionales\\_litoral\\_andaluc/directrices\\_regionales\\_litoral\\_andalucia.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/servicios_generales/doc_tecnicos/1990/directrices_regionales_litoral_andaluc/directrices_regionales_litoral_andalucia.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- COPT (2006). Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía. Disponible en: <[https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/plan\\_ordenacion\\_territorio\\_andalucia.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/plan_ordenacion_territorio_andalucia.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- CPT (1987). *Plan General de Carreteras de Andalucía*. Consejería de Política Territorial, Junta de Andalucía.
- DGRA (2013). *La Ciudad Amable: Acciones de sensibilización, formación e intervención sobre la ciudad, el espacio público y la movilidad sostenible*. Dirección General de Rehabilitación y Arquitectura, Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía. En red: [http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portalweb/web/areas/arquitectura/la\\_ciudad\\_amable](http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portalweb/web/areas/arquitectura/la_ciudad_amable) (último acceso: 21/11/2021).
- Doctor-Cabrera, A. M. (Dir.) (2005). *Análisis y prediagnóstico. Agenda 21 Local de Aljaraque*. Ayuntamiento de Aljaraque, Aljaraque.
- Dorrego-Reyes, I. (2006). Antecedentes del planeamiento y estructura urbana. En *Memoria Informativa del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del municipio de Aljaraque*, Ayuntamiento de Aljaraque. Documento inédito. 21 pp.
- Echenagusia, J. (2002). *Huelva, gestión de ciudad*. Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Huelva, Huelva.

- MF-MMAMRM (2009). *Estrategia Española de Movilidad Sostenible*. Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Disponible en red: <[https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/290409\\_eems\\_definitiva\\_tcm30-184109.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/290409_eems_definitiva_tcm30-184109.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- MMA (2008). *Estrategia de Medio Ambiente Urbano*. Ministerio de Medio Ambiente. Disponible en red: <[https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/ESTRATEGIA%20MAU%2015%20JUNIO%202006\\_tcm30-181849.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/ESTRATEGIA%20MAU%2015%20JUNIO%202006_tcm30-181849.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).
- ONU (1972). Declaración de la conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano. Organización de Naciones Unidas. Disponible en: <<https://www.un.org/es/conferences/environment/stockholm1972>> (último acceso: 21/11/2021).
- ONU (1998). Protocolo de Kyoto de la convención marco de las naciones unidas sobre el cambio climático, Naciones Unidas.
- ONU (2001). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. "PATRIMONIO": *Economía Cultural y Educación para la Paz (MEC-EDUPAZ)*, 1(3), 91-106.
- Pérez-Carasa, J. M. (1926). Plan del Ensanche de Huelva, Ayuntamiento de Huelva.
- Rodríguez-Pujazón, R. y Dabrio-Soldán, M. (2018). Informe urbanístico sobre las circunstancias de planificación y gestión actuales en los cabezos de la ciudad de Huelva conforme al plan general de ordenación urbana de 1999 y otras afecciones sectoriales. Planeamiento y Gestión Urbanísticas. Inédito, 25 pp.
- Tojo, J. y Naredo, J. M. (Dir.) (2010). *Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español*. Ministerio de Vivienda, Madrid. Disponible en red: <<http://habitat.aq.upm.es/lbl/a-lbl.es.pdf>> (último acceso: 20/10/2015).

#### 10.4. HEMEROTECA

- De Terán-Troyano, F. (1984a). "Urbanismo y posmodernidad", *El País*, Madrid, 1 de abril de 1984.
- Díaz-Hierro, D. (1978). "Vida y muerte del castillo-fortaleza de la antigua villa onubense", *Odiel*, Huelva, 29 de abril y 12 de mayo.
- Herrero-Ayllón, A. (1950). "La historia de la ciudad: El pasado y el futuro. Como ha llegado Huelva a ser lo que es hoy". *Odiel*, Huelva, 27 de abril (Nota de Prensa).
- La Provincia (1926). El plan de ensanche de Huelva. *Diario La Provincia*, Huelva, 5-21 de octubre.
- Morales, A. (2014). "Castillo de Huelva, un viaje en el tiempo", *Huelva Buenas Noticias*, Huelva, 11 junio de 2014. En red: <<https://huelvabuenasnoticias.com/2014/06/11/el-castillo-de-huelva-un-viaje-en-el-tiempo/>> (último acceso: 15/11/2021).

#### 10.5. LEGISLACIÓN, NORMATIVA

- Constitución Española* Aprobada por Las Cortes en sesiones plenarias del Congreso de los Diputados y del Senado celebradas el 31 de octubre de 1978.
- CPUH (1955). *Instrucciones para la ordenación urbana de los pueblos*. Comisión Provincial de Urbanismo de Huelva. Ministerio de la Vivienda.
- Decreto 206/2006 de 28 de Noviembre de 2006, *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía*, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 250 de 29 de Diciembre de 2006. Vigencia desde 30 de Diciembre de 2006.
- Decreto 2853/1964, de 8 de septiembre, por el que se desarrolla la Ley 152/1963, de 2 de diciembre sobre industrias de interés preferente.
- Decreto 60/2010, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Consejería

- de Vivienda y Ordenación del Territorio. Publicado en BOJA núm. 66 de 07 de Abril de 2010. Vigencia desde 07 de Mayo de 2010.
- Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Comunidad Foral de Navarra.
- Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo del Principado de Asturias.
- Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de la Comunidad de Castilla-La Mancha.
- Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón.
- Decreto Ley 10/1959 de Ordenación económica. BOE de 22 de julio de 1959.
- Ley 1/1994, de 11 enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA). Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 8 de 22 de Enero de 1994 y BOE núm. 34 de 09 de Febrero de 1994. Vigencia desde 22 de Enero de 1994.
- Ley 1/2006, de modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística. Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 98 de 24 de Mayo de 2006 y BOE núm. 139 de 12 de Junio de 2006. Vigencia desde 13 de Junio de 2006.
- Ley 10/1995, del 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia.
- Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- Ley 10/2003, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes. Publicado en BOE núm. 121 de 21 de Mayo de 2003. Vigencia desde 22 de Mayo de 2003.
- Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura.
- Ley 12/1984, de 19 de octubre, de declaración de las Marismas del Odiel como Paraje Natural y de la Isla de Enmedio y la Marisma del Burro como Reservas Integrales.
- Ley 13/2005, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo. Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 227 de 21 de Noviembre de 2005 y BOE núm. 300 de 16 de Diciembre de 2005. Vigencia desde 11 de Diciembre de 2005.
- Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.
- Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación del Territorio de Islas Baleares.
- Ley 152/1963, de 2 de diciembre, sobre industrias de interés preferente.
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. BOE de 29 de Junio de 1985.
- Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. BOE núm. 107, de 5 de mayo de 1975. BOE-A-1975-9250.
- Ley 194/1963, de 28 de diciembre, por la que se aprueba el Plan de Desarrollo Económico y Social para el periodo 1964/1967 y se dictan normas relativas a su ejecución.
- Ley 2/1989 de Inventario de Espacios Protegidos de Andalucía.
- Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico de Suelo en Cantabria.
- Ley 2/2007, de fomento de las energías renovables y del ahorro y eficiencia energética. Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 70 de 10 de Abril de 2007 y BOE núm. 109 de 07 de Mayo de 2007. Vigencia desde 11 de Julio de 2007.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Publicado en BOE núm. 181 de 29 de Julio de 1988. Vigencia desde 29 de Julio de 1988.
- Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de Política Territorial de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

- Ley 27/2006, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Publicado en BOE núm. 171 de 19 de Julio de 2006. Vigencia desde 20 de Julio de 2006.
- Ley 30/1992, de Procedimiento Administrativo. Publicado en BOE núm. 285 de 27 de Noviembre de 1992. Vigencia desde 27 de Febrero de 1993.
- Ley 38/1999, de Ordenación de la Edificación. Publicado en BOE núm. 266 de 06 de Noviembre de 1999. Vigencia desde 06 de Mayo de 2000.
- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- Ley 4/2017, de 13 de julio, del suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Publicado en BOE núm. 299 de 14 de Diciembre de 2007. Vigencia desde 15 de Diciembre de 2007.
- Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. Publicado en BOE núm. 299 de 14 de Diciembre de 2007. Vigencia desde 03 de Enero de 2008.
- Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja.
- Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana.
- Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).
- Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 143 de 20 de Julio de 2007 y BOE núm. 190 de 09 de Agosto de 2007. Vigencia desde 20 de Enero de 2008.
- Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo. BOE núm. 179, de 27 de julio de 1990.
- Ley 8/2003, de la flora y la fauna silvestres. Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 218 de 12 de Noviembre de 2003 y BOE núm. 288 de 02 de Diciembre de 2003. Vigencia desde 13 de Noviembre de 2003.
- Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo.
- Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Publicado en BOE núm. 153 de 27 de Junio de 2013. Vigencia desde 28 de Junio de 2013.
- Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid.
- Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Publicado en BOE núm. 102 de 29 de Abril de 2006. Vigencia desde 30 de Abril de 2006. LEY 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. Junta de Andalucía. Publicado en BOJA núm. 60 de 27 de Julio de 1989 y BOE núm. 201 de 23 de Agosto de 1989. Vigencia desde 28 de Julio de 1989.
- Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana. BOE núm. 135, de 14 de mayo de 1956. BOE-A-1956-7013.
- Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía.
- Orden de 14 de mayo de 2001, por la que se inscribe específicamente en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz la Zona Arqueológica de Huelva. BOJA núm. 75 Sevilla, 3 de julio 2001.
- ORDEN De 29 De Marzo De 2007, Por La Que Se Resuelve Inscribir, Con Carácter Específico, En El Catálogo General Del Patrimonio Histórico Andaluz, La Ampliación Del Sector B-3, Santa Marta-La Orden, De La Zona Arqueológica De Huelva.
- Real Decreto 2066/2008, de 12 de diciembre, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012. Ministerio de Vivienda. Publicado en BOE núm. 309 de 24 de Diciembre de 2008. Vigencia desde 25 de Diciembre de 2008.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento Urbano. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Publicado en BOE núm. 221 de 15 de Septiembre de 1978. Vigencia desde 05 de Octubre de 1978.

Real Decreto 2187/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística para el desarrollo de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Publicado en BOE núm. 223 de 18 de Septiembre de 1978. Vigencia desde 08 de Octubre de 1978.

Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba de Código Técnico de la Edificación. Ministerio de Vivienda. Publicado en BOE núm. 74 de 28 de Marzo de 2006. Vigencia desde 29 de Marzo de 2006.

Real Decreto 3288/1978, 25 agosto, que aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística. Publicado en BOE núm. 27 de 31 de Enero de 1979. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Vigencia desde 20 de Febrero de 1979.

Real Decreto 47/2007, por el que se aprueba el Procedimiento básico para la certificación de eficiencia energética de edificios de nueva construcción. Ministerio de Presidencia. Publicado en BOE núm. 27 de 31 de Enero de 2007. Vigencia desde 30 de Abril de 2007.

Real Decreto 62/2011, de 21 de enero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación y gestión del litoral.

Real Decreto de 30 de noviembre de 1833 sobre la división civil de territorio español en la Península e islas adyacentes en 49 provincias.

Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. Ministerio de Obras Públicas y Transporte. (Vigente hasta el 27 de Junio de 2008).

Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. Ministerio de Medio Ambiente. Publicado en BOE núm. 23 de 26 de Enero de 2008. Vigencia desde 27 de Enero de 2008.

Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo. Ministerio de Vivienda. Publicado en BOE núm. 154 de 26 de Junio de 2008. Vigencia desde 27 de Junio de 2008.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y rehabilitación urbana.

Resolución de la Dirección General de Urbanismo por la que se transcribe relación de asuntos sometidos al Ministro de la Vivienda, con indicación del acuerdo recaído en cada caso, BOE 207, 28 de agosto de 1964.

## 10.6. OTROS DOCUMENTOS EN RED

AH (2021). Ayuntamiento de Huelva (Web institucional). En red: <<http://www.huelva.es/portal/>> (último acceso: 21/11/2021).

Alonso-Chaves, F., Camacho-Cerro, M. A., García-Navarro, E., Morales-González, J. A. (2012). De los cabezos a las Marismas: Conoce tu Tierra, Conoce Huelva. Huelva 2012. Geolodía. En red: <<https://geolodia.es/geolodia-2012/huelva-2012/>> (último acceso: 21/11/2021).

EMTUSA (2021): La historia de EMTUSA. Empresa Municipal de Transportes Urbanos SA, Ayuntamiento de Huelva. En red: <[https://www.emtusahuelva.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=58&Itemid=126](https://www.emtusahuelva.com/index.php?option=com_content&view=article&id=58&Itemid=126)> (último acceso: 21/11/2021).

Higuera, E. (2009). "El reto de la ciudad habitable y sostenible". Master Medio Ambiente y Arquitectura Bioclimática. En red: <[http://www.coag.es/websantiago/pdf/ester\\_higuera.pdf](http://www.coag.es/websantiago/pdf/ester_higuera.pdf)> (último acceso: 21/11/2021).

RECI (2021). Objetivos. Red Española de Ciudades Inteligentes. En Red: <<https://reddecidadesinteligentes.es/objetivos/>> (último acceso: 21/11/2021).