

# **XIII. LA CIUDAD DE HUELVA: EVOLUCION, ESTRUCTURA Y PROBLEMATICA ACTUAL.**

**ALFONSO MARTÍNEZ CHACÓN.**

## **1. INTRODUCCION.**

Huelva, extraña realidad urbanística y social, tiene una historia, un proceso en el transcurrir del tiempo hasta haber llegado a nuestro días en el que se nos presenta como algo complejo e incierto, pero, a la vez entrañable. Desde el lejano mito tartésico hasta hoy, ha pasado por una serie de avatares y ha sido objeto de sucesivas colonizaciones: griegos, romanos, visigodos, musulmanes, cristianos... Después, una experiencia industrial, marcada fundamentalmente por fuerzas externas -impactos- sobre la pasividad de sus hombres: La capitalidad de la provincia, la colonización británica y el Polo fueron tres momentos definidores de la historia reciente que han dibujado la realidad actual.

Esta historia que pudiéramos llamar contemporánea para Huelva, que tiene algo más de 150 años, es en la que se han dado esos fenómenos que denominamos impactos y que han tenido de común una misma realidad: la contra-simbiosis entre Huelva y su entorno provincial.

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.

## **2. LOS ORIGENES DE HUELVA.**

Esta es una cuestión relacionada con el controvertido tema Tartésico, obsesión de historiadores durante siglos, que los descubrimientos arqueológicos han venido a desmitificar. Hoy se inclinan las últimas tendencias a creer que fue una cultura localizada en el S.O. peninsular que tenía por base el intercambio comercial con pueblos del Mediterráneo oriental. La economía era fundamentalmente metalúrgica, muy en especial por el interés de aquellos

pueblos por la plata; las relaciones comerciales eran entre un pueblo indígena - autóctono- distinto del ibérico con fenicios y chipriotas.

La gran cantidad de cerámica griega encontrada recientemente en Huelva, el hecho de ser puerto de mar y abrigada por el Estrecho de las luchas mediterráneas, la gran riqueza minero-metalúrgica de la provincia y todo ello sobre la base del origen griego de la palabra Tartessos, no descarta la posibilidad de que, de haber existido una ciudad con ese nombre, se encontrara en el mismo lugar que hoy se encuentra Huelva.

Es en este período de la Proto historia, hacia el siglo IX a. de C., en el que podemos datar los orígenes de Huelva, pero a base de habitaciones aisladas y dispersas. Hasta el siglo VII a de C. no aparece el urbanismo que, según las excavaciones efectuadas en las últimas décadas, existió una ciudad debajo del actual casco antiguo.

De la época romana tenemos excavaciones en la calle Palos y Tres de Agosto en las que se encontraron factorías de salazón. También persistió la economía metalúrgica cuya exportación debió de efectuarse por Ilipla-Niebla- que fue el núcleo que mayor importancia adquirió en este período. De esta época data el nombre primitivo de la ciudad "Onuba Aestuarium".

En la dominación visigoda adquiere el nombre de Welba, persistiendo la mayor importancia de Niebla -Elepla- que llegó a tener un arzobispado.

En la época musulmana es denominada Gu-el-ba y depende del reino de Niebla hasta ser conquistada por Alfonso X el sabio en 1250.

A partir de este período se construye la ciudad actual sobre otra existente bajo sus cimientos y siempre fuera de los cabezos, porque un tema que hay que tener muy claro en todo momento, es que Huelva casi nunca se asentó sobre estos y sí al pie de los mismos.

### **3. LA FORMACION DEL CASCO ANTIGUO.**

Entendemos por Casco Antiguo aquel espacio del suelo urbano de Huelva, que definido en el esquema nº 3, está limitado por las Avenidas de Italia y Alemania y los cabezos. Por el N.O. llega hasta la Plaza de Toros, por el S.E. hasta el antiguo cementerio que se situaba al final de calle San Sebastián.

Su formación se inicia a partir del siglo XIII en los alrededores de un castillo que existió en el cabezo de San Pedro -único cabezo que tuvo ocupación. Partiendo de este núcleo inicial la ciudad va a ir creciendo siguiendo dos líneas clara de formación:

- Por un lado tenemos el crecimiento, en abanico, hacia la ría y las marismas. Este abanico parte del núcleo inicial radiando en dirección desde N.O. hasta S. Después se va apoyando en dos líneas en las direcciones N. y E. que van a coincidir con las calles Ginés Martín y Palos respectivamente.

- La otra dirección de crecimiento la tenemos en la vaguada que formaba la antigua calle San Sebastián -hoy eje principal que coincidirá con el primitivo acceso a la ciudad. Las edificaciones daban frente a la referida calle y terminaban apoyándose en los cabezos de la Joya, la Esperanza y San Sebastián.

Esta formación de la ciudad, que conforma lo que se llama Casco Antiguo, lo reseñamos en el esquema nº 1, en tanto que en el esquema nº 2 podemos apreciar un plano de Huelva de 1870. Este plano constituye lo que pudiéramos llamar la ciudad pre-industrial, pues es anterior a la implantación británica en nuestro suelo.

De este plano podemos sacar las siguientes consideraciones morfológicas:

1º En las zonas de crecimiento en abanico desde el N.O. hasta el S.E. las manzanas se forman yuxtaponiendo los terrenos que se ganan a las marismas merced a rellenos sucesivos efectuados. Por ese motivo las calles que lleva la dirección del abanico tiene una total continuidad, terminando todas en la ría. Por el contrario, las calles transversales aparecen interrumpidas y faltas de esa continuidad.

2º En la vaguada de San Sebastián se produce un crecimiento lineal que fue frenado -taponado- por la ubicación del antiguo cementerio. Ello es un indicio de que a la ciudad dejó de interesarle el crecimiento en ese sentido a partir del siglo XIX.

3º Aparecen espacios baldíos junto a la ría que, posteriormente fueron ocupados por las primeras edificaciones industriales a partir de 1874.

4º En un análisis global del esquema se evidencia una población con fuerte vocación marinera pues toda ella termina en un embarcadero.

#### **4. EVOLUCION URBANISTICA RECIENTE DE HUELVA.**

En todo momento hemos de encontrar un paralelismo entre la historia de una ciudad y su evolución urbana.

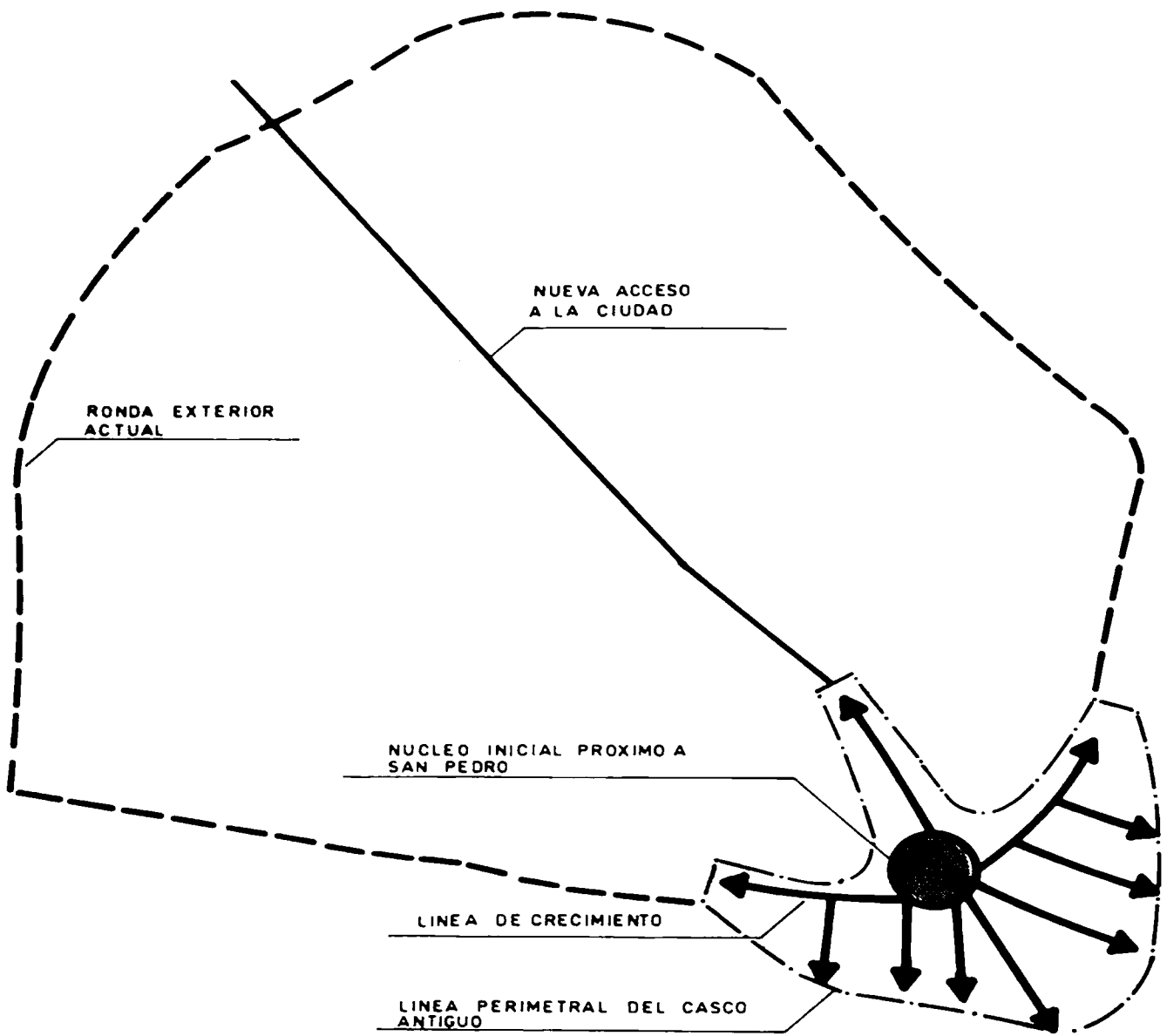
La ciudad de Huelva, la que ha llegado a configurarse como es hoy, no ha sido otra cosa que el resultado de unos fenómenos que sobre ella han actuado a modo de impactos, habiéndose dado en todos ellos las siguientes características:

1.- Ser fenómenos que proceden de fuerzas externas a la ciudad.

2.- Tener un carácter puntual en el tiempo y no haber dejado efecto multiplicador de riqueza.

3.- Producir una especie de contra-simbiosis entre Huelva y su entorno provincial.

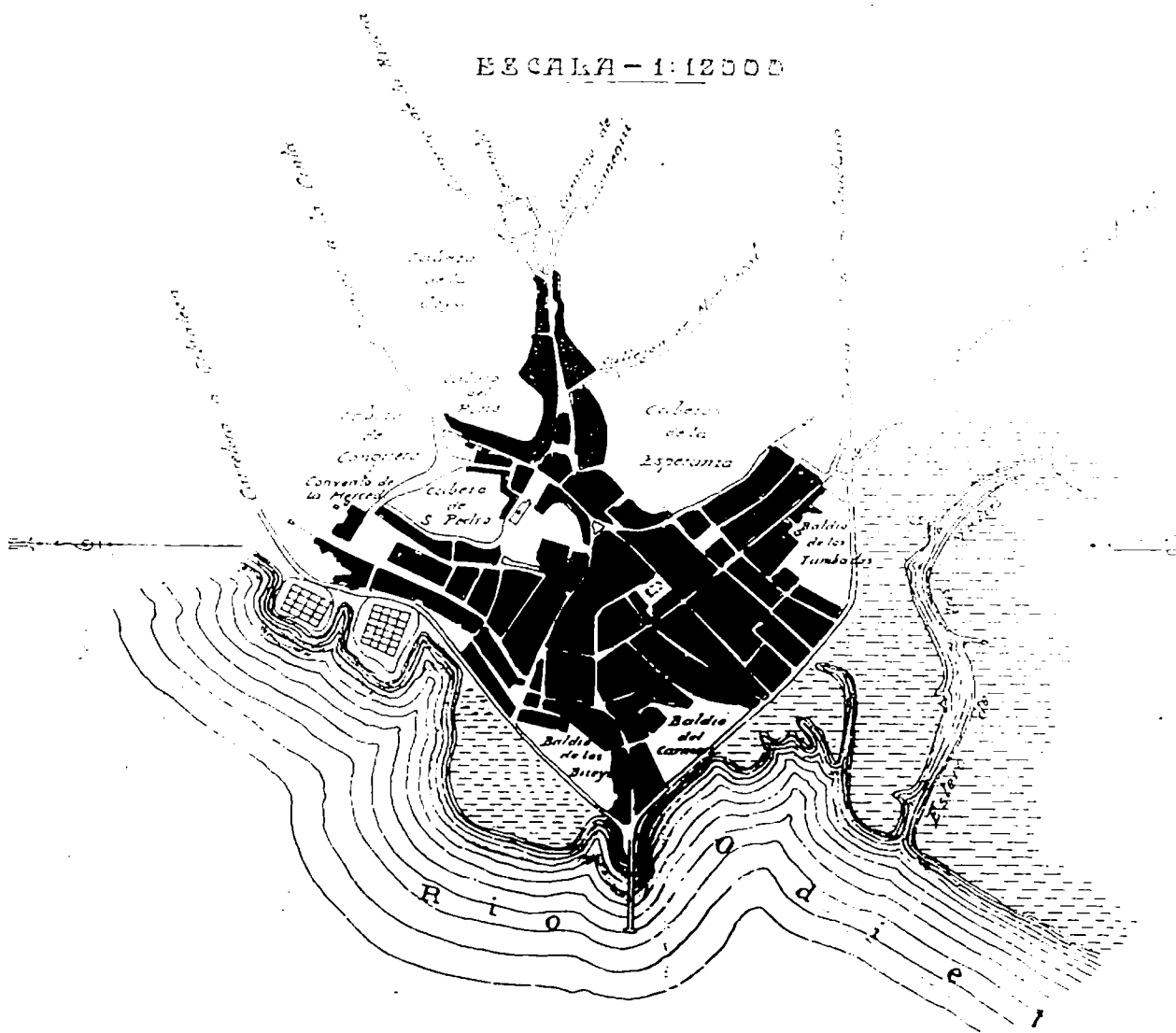
a) El primero de los impactos tuvo lugar en un momento anterior al fenómeno industrial de Huelva. Fue la constitución de Huelva como capital de provincia el año 1833. A partir de este evento, Huelva no va a tener una incidencia positiva y recíproca sobre su entorno provincial: La zona N. y E. de la



**Esquema nº 1**  
**LINEAS DE FORMACIÓN DEL CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD**

# PLANO DE HUELVA EN EL AÑO 1870

ESCALA - 1:12500



Esquema nº 2  
PLANO DE HUELVA PREINDUSTRIAL

provincia se vincula a Sevilla por diferentes motivos y en la zona costera empiezan a despegar ciertos municipios que llegan a tener autonomía propia, salvo administrativa. Para Huelva, el haber sido capital de provincia, solo le supuso una incidencia de tipo administrativo.

b) El segundo impacto viene en función de la colonización inglesa producido a partir de la venta de nuestras minas a compañías extranjeras, su posterior explotación y la salida del mineral por el puerto onubense. Con estos hechos se inicia una experiencia industrial cuya característica fundamental es que más del 90% de nuestros minerales salen del puerto de Huelva sin elaborar sirviendo como materias primas para la fuerte industrialización de Europa en base a los fertilizantes y la metalurgia del cobre. A cambio de todo esto se concentra en nuestra tierra grandes cantidades de peonaje lo cual implica que Huelva va a succionar marginación social y económica no solo de su provincia sino también de otras provincias andaluzas, Badajoz, Portugal y hasta Galicia. Mientras nuestra cuenca minera queda esquilada en beneficio de la riqueza de Europa, en Huelva solo se siembra la marginación y la pobreza.

¿Que respuesta urbanística tiene todo esto?

- En principio la creación de un cerco ferroviario que impidió el tradicional crecimiento de Huelva hacia la ría. He ahí una importante barrera urbanística.

- A esta barrera hay que añadir otras: los cabezos, las marismas y las propiedades de la compañía de Riotinto.

- Pero hay otro tipo de barrera de la que se ha dicho muy poco: la barrera económica, veamos: Huelva no fue la Ciudad que atrajera a la burguesía de la provincia para que aquí tuviera un asentamiento y se configurase una estructura empresarial, a la vez que se constituyera un centro socio-cultural y comercial importante. Solo dos poblaciones enviaron una cierta burguesía a Huelva: Valverde y Alosno. La primera dio lugar a la existencia de profesionales y la segunda de comerciantes. El resto de los pueblos, salvo excepciones, solo emigra a la capital como lugar de subsistencia; la burguesía acomodada de todos ellos tiende hacia Sevilla como foco más atractivo y eternamente prepotente.

Estos fenómenos demográficos tienen una respuesta material en el desarrollo urbano de Huelva. Después de haberse configurado el Casco Antiguo a finales del siglo pasado (casi todo él en la época pre-industrial) van a darse los siguientes fenómenos:

- Creación de dos apéndices lineales a continuación del Casco Antiguo. Estos fueron la Bda. de las Colonias, apoyada en la carretera de Gibraleón y la Bda. del Matadero que lo hace a su vez en un antiguo camino hacia Sevilla. Con ello se empezaba a desarticular la ciudad por las excesivas distancias que se producían y los problemas de infraestructura que ya apuntaban a una ciudad costosa por sus servicios.

- Aparición de núcleos urbanos dispersos que partiendo de un origen rural, fueron objeto de parcelaciones y alineaciones sin base a una planificación integral de la ciudad. Así llegaron a formarse la barriada de Villaplana (hoy

Viaplana), del Polvorín, del Higueral, Tres Ventanas, Molino de la Vega y Adoratrices. (En el esquema nº 3 reflejamos estos fenómenos).

- Chabolismo y marginación en las zonas próximas a las marismas.

Por tanto, lo primero que se produce después del impacto industrial en Huelva es la dispersión urbana en lugar de un ensanche coherente que a Huelva le hubiese dado cuerpo de ciudad debidamente desarrollada.

Demográficamente podemos decir que la ciudad, que había tenido un crecimiento correcto anterior a la aparición de los dos apéndices y los núcleos dispersos -Casco Antiguo-, contaba con una población de 20.000 habitantes. Con las actuaciones que hemos mencionado sobrepasa los 50.000 a finales de la guerra civil.

Efectuándose un análisis demográfico, no solo cuantitativo sino también atendiendo a la situación económica de los inmigrantes, podemos explicarnos cómo por vía de promoción privada la ciudad era incapaz de seguirse extendiendo, pues solo era capaz de actuaciones puntuales de renovación y no de extensión. Por el contrario fueron las promociones públicas las que se encargarían de efectuar la extensión de la ciudad a partir de la guerra civil: Bda. de José Antonio, la Navidad, Tartessos, Huerta Mena, etc.

Empezamos a ver como la barrera económica, antes aludida, tiene una traducción en el tema inmobiliario: Huelva empieza a ser una ciudad hecha por las promociones públicas (véase esquema nº 4).

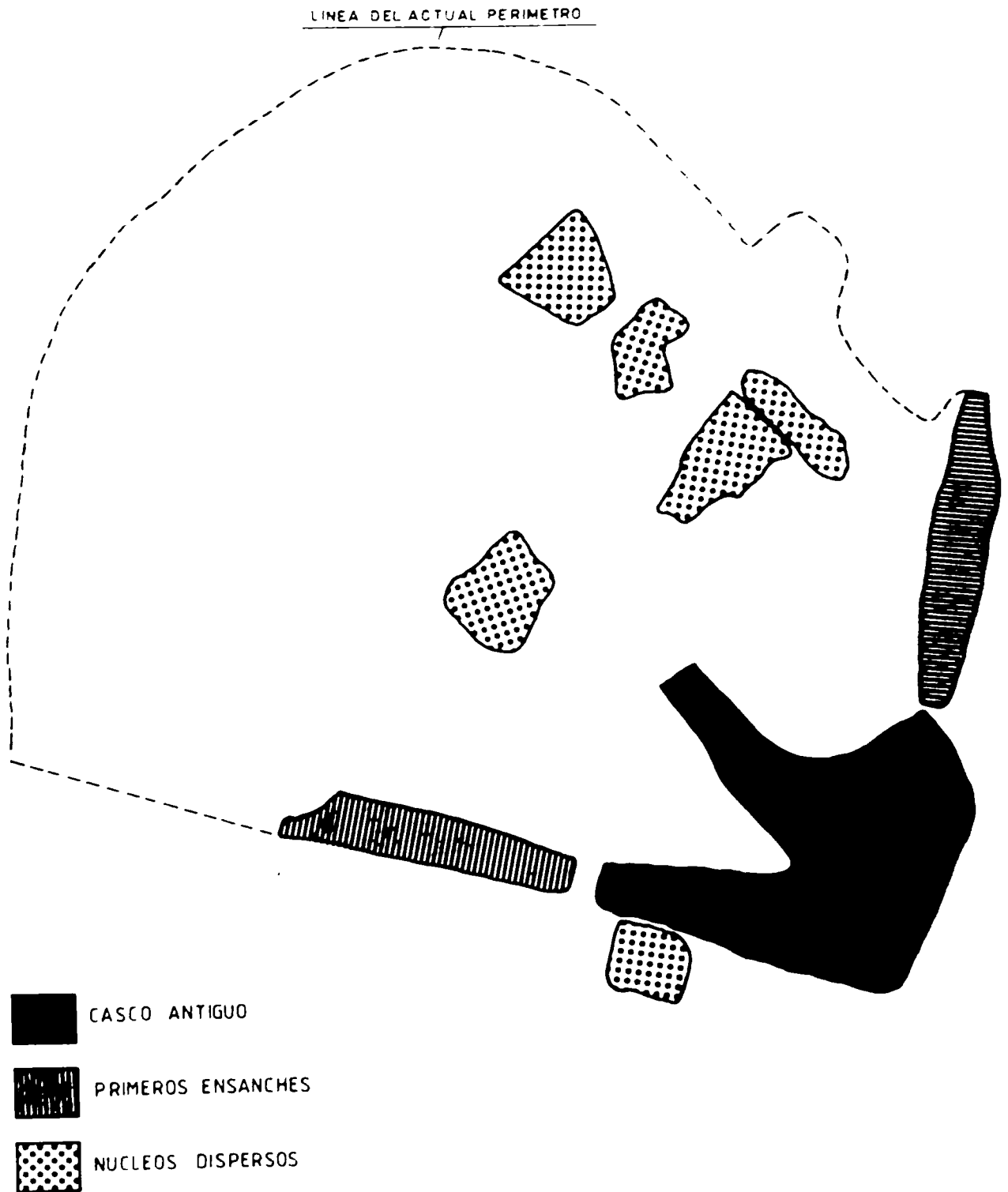
Pero estas promociones públicas son actuaciones aisladas y coyunturales bien lejos de una planificación integral y conjunta de la ciudad. Desde los años 20 existió un primer proyecto de ensanche integral de la ciudad redactado por el prestigioso arquitecto José Pérez Carasa que solo se quedó en planos y no fue tenido en cuenta.

Por el contrario sí se tuvieron en cuenta algunos proyectos aislados de ensanche y apertura de calles. La más importante de ellas fue la apertura de una calle de 14 metros de ancho, con soportales, que uniría el Punto con la Plaza de las Monjas. Esta calle recibiría, irónicamente, el nombre de Gran Vía.

Mientras la ciudad crecía demográficamente de manera cuantitativa y se extendió de manera anárquica también crecía el empobrecimiento. Huelva queda descolgada del desarrollo industrial iniciado en España en la década de los 50, pierde el tren del turismo y no actúa como elemento aglutinador de población mas que para succionar marginación social en comarcas deprimidas dentro y fuera de su provincia.

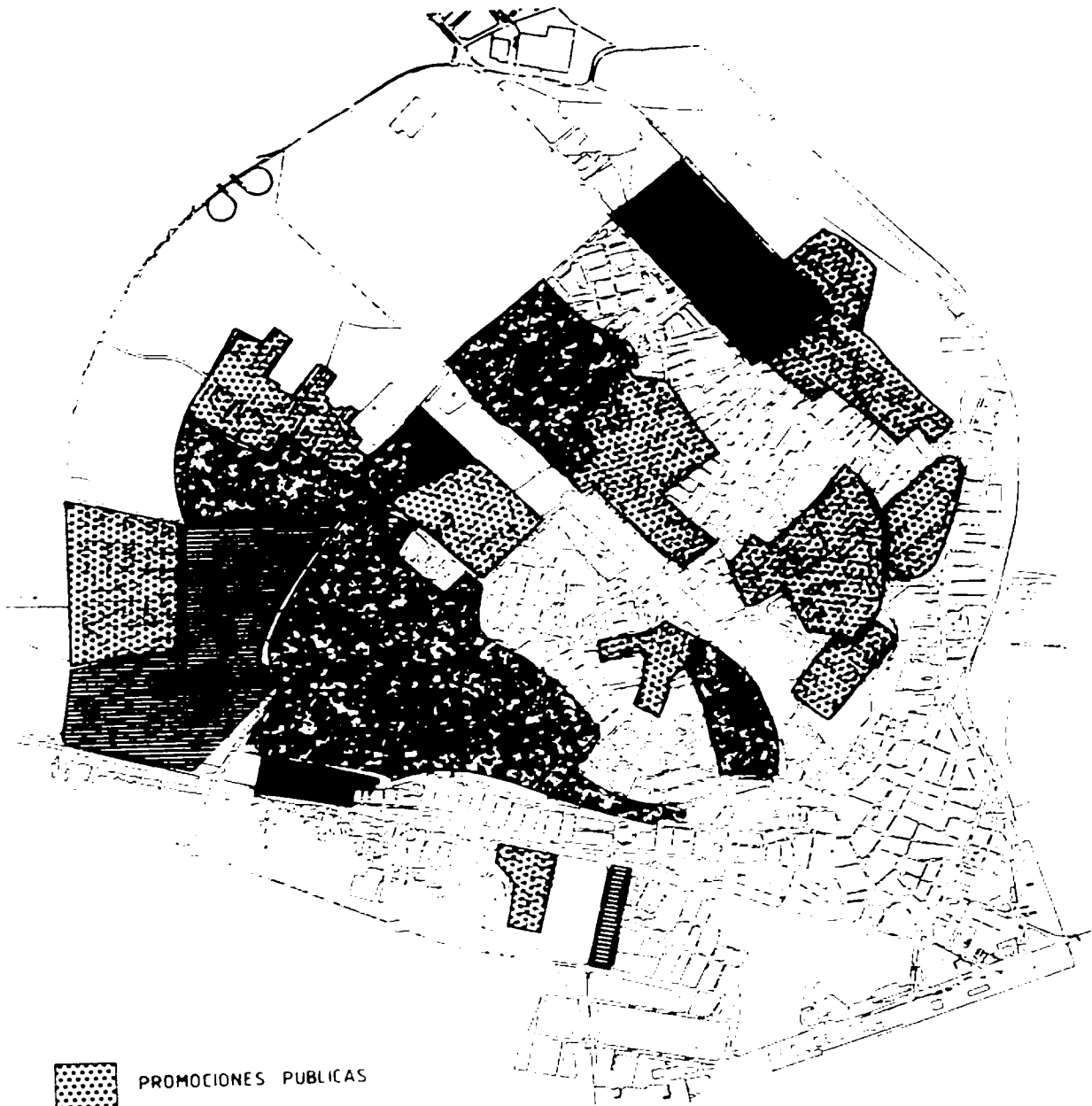
c) A la mitad de la década de los sesenta, en 1964, aparece el tercer impacto: El Polo de Promoción Industrial. Coincide con la aprobación del primer documento municipal urbanístico de acuerdo con la Ley del Suelo de 1956: El Plan General de Ordenación Urbana, redactado por el arquitecto Alejandro Herrero.




La ciudad contaba escasamente con 73.000 habitantes ubicados en una serie de zonas dispersas que habían crecido y desarrollado de manera totalmente



**Esquema nº 3**  
**CRECIMIENTO DISPERSO A PARTIR DEL IMPACTO BRITANICO**





-  PROMOCIONES PUBLICAS
-  PROMOCIONES PRIVADAS
-  ESPACIOS LIBRES

ESCALA 1/10 000

**Esquema nº 4  
CRECIMIENTO A PARTIR DEL POLO INDUSTRIAL**

anárquica, ante la usencia de un documento urbanístico único que hubiere ordenado racionalmente el territorio. La creación del Polo implicaba unas mayores expectativas de crecimiento que fueron asumidos por el Plan no solamente en el tema residencial sino en cuento a la previsión de zonas industriales. Por ello las tres directrices fundamentales del Plan de 1964f fueron:

- Integración de todas las partes inconexas existentes en una ciudad estructural estableciendo una retícula de viales todos ellos articulados al denominado Eje Principal que conectaría el acceso desde Sevilla con la Plaza 12 de Octubre. (Véase esquema nº 5).

- Previsión de grandes zonas de extensión definiéndose una ciudad para 250.000 habitantes dentro de aquella retícula.

- Idem de zonas industriales. Toda la ciudad quedaría rodeada de un cinturón industrial, reconociendo el asentamiento que las Normas del Polo otorgaban a las industrias establecidas en la Avda. Fco. Montenegro. (Esquema nº 6).

Todas esas actuaciones estaban contempladas en un Programa de Actuación de dos cuatrienios, habiéndose tenido en cuenta también la remodelación de las zonas que ya en 1964 era suelo urbano.

Evidentemente el Plan de Alejandro Herrero tuvo el desacierto de crear unas expectativas de crecimiento que después no se han correspondido con la realidad. Así pues para el año 2.000 se preveía una población de 200.000 habitantes, cuando en realidad van a ser aproximadamente 150.000.

El mismo desacierto se ha producido con las zonas industriales en cuanto a su dimensionamiento.

En cuanto al propósito de estructurar las distintas partes de la ciudad dentro de un todo único ha presentado y presenta serias dificultades especialmente por estos dos conceptos:

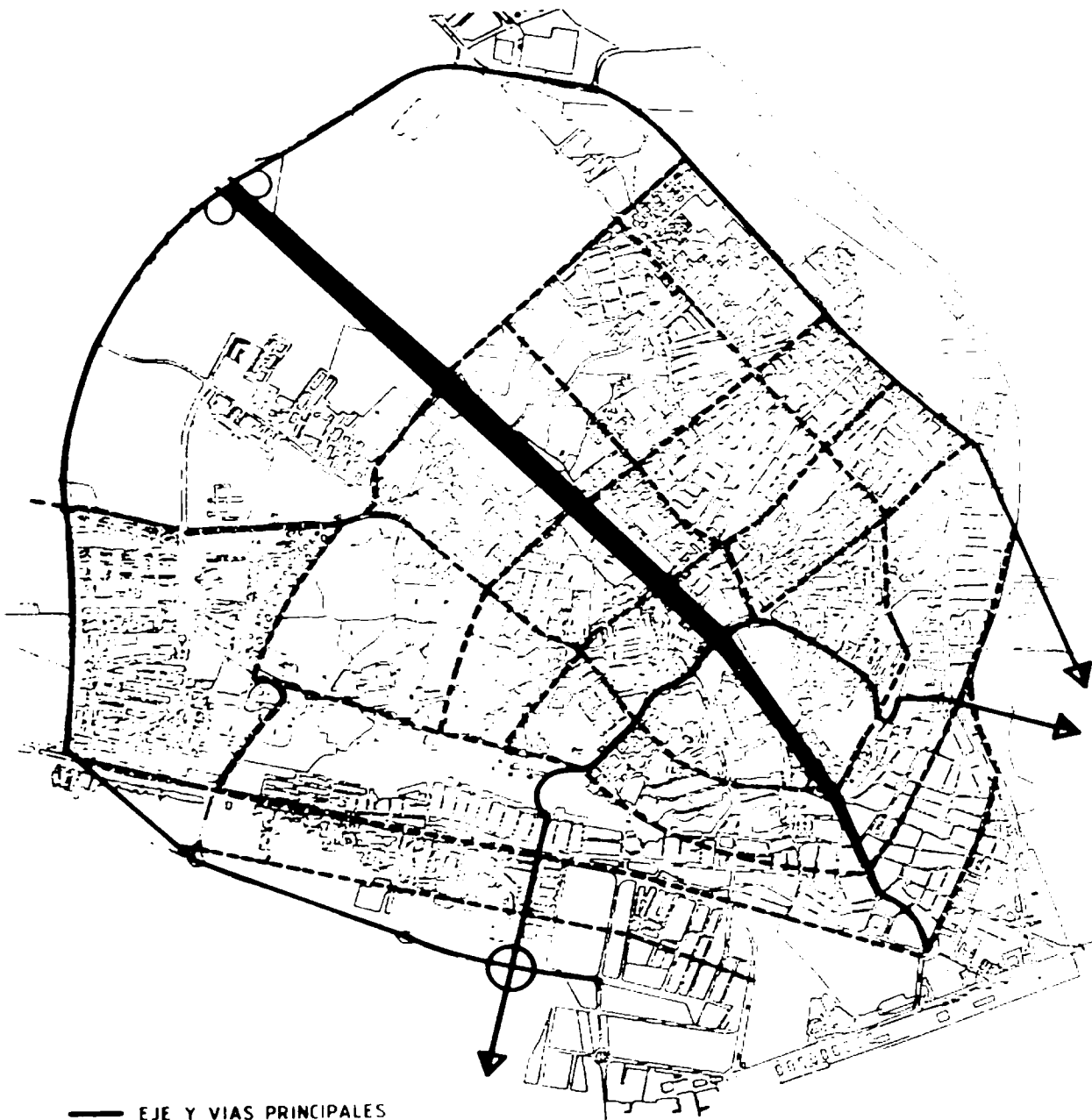
- a) El elevado peso específico que han adquirido determinadas zonas alejadas del centro. Destacan los casos de la Orden y los alrededores del Estadio.

- b) Las dificultades de integración con el Casco Antiguo sobre todo por la escasez de los espacios de conexión, léase el Punto o léase la Pl. Quintero Báez.

Con independencia de los errores o desaciertos del Plan de Alejandro Herrero hay que tener en cuenta otro aspecto: Su incumplimiento. En este sentido hemos de tener en cuenta dos cuestiones:

- a) Incumplimiento de las determinaciones del Plan en cuento a las zonas de extensión. Los planes parciales no se redactaron en su debido tiempo de acuerdo con el Programa de Actuación. Por el contrario se urbanizó y construyó la barriada del Torrejón, no previsto dentro de las zonas de futura urbanización en el Plan.

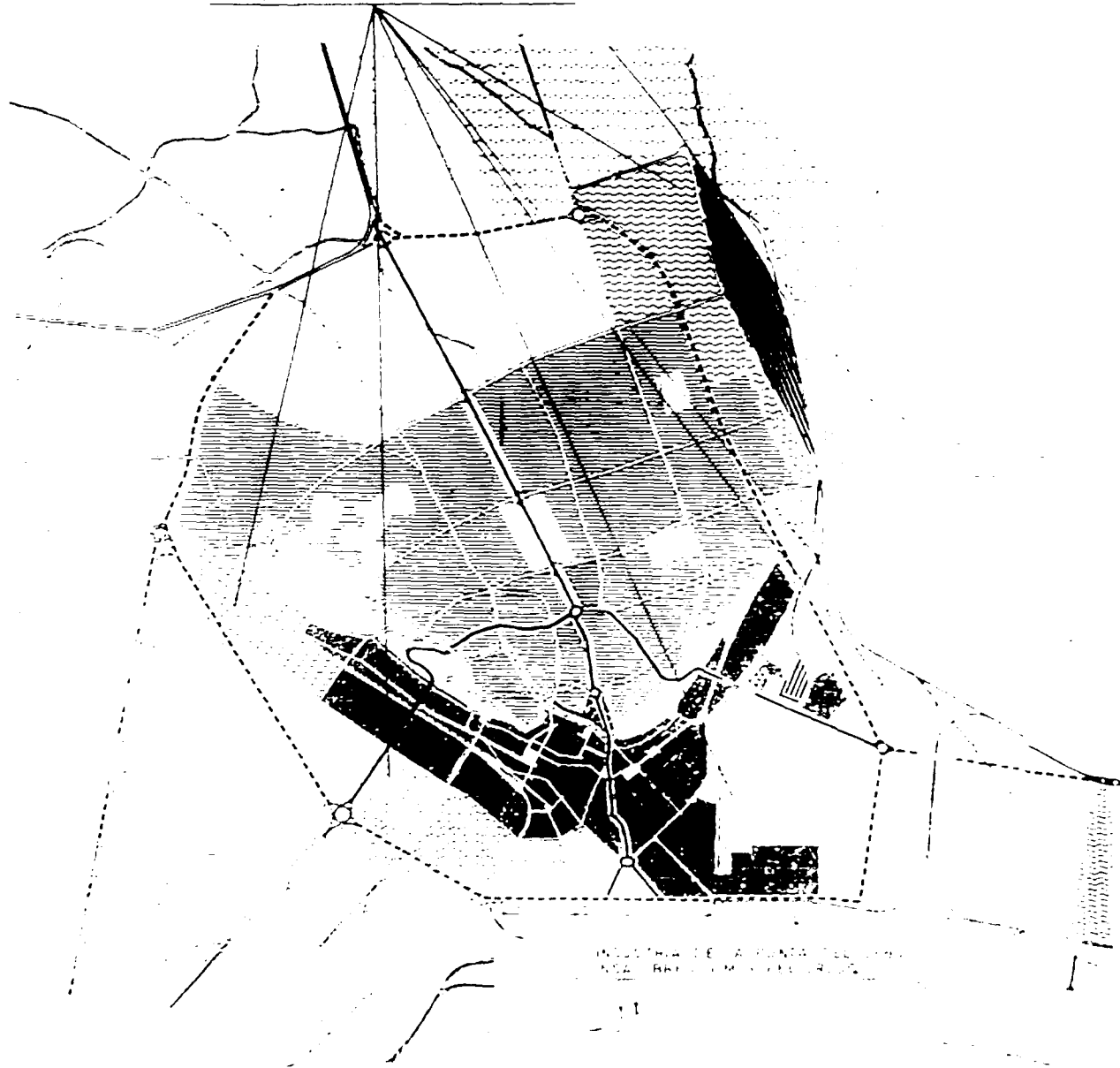
- b) Infracciones urbanísticas puntuales. Algunas de ellas de gran volúmen edificado por vía de Licencia de obra sin previo planeamiento diferido en suelo no urbano. Otras fueron en suelo urbano operándose auténticos abusos de aprovechamiento; por ejemplo el Parque América.



— EJE Y VIAS PRINCIPALES  
- - - RETICULA ESTABLECIDA  
ESCALA 1/10 000

**Esquema nº 5**  
**ESTRUCTURACIÓN DE LA CIUDAD ESTABLECIDA EN EL P.G.O.U. EN 1964**

INDUSTRIAS NO INSALUBRE NI PELIGROSA



Esquema nº 6  
LA CIUDAD Y SU CERCO INDUSTRIAL PREVISTO EN EL P.G.O.U. DE 1964

El Ayuntamiento se vió desbordado por las actuaciones tanto oficiales como privadas y no supo controlar.

Este hecho es mucho más significativo que los errores que hubiere tenido el Plan de 1964 en su contenido.

La implantación del Polo de Promoción Industrial supuso la persistencia y el incremento de la población que llegó a cotas insospechadas. A los 25 años de vida del emporio, industrial la población prácticamente se duplica, fenómeno que no se da en ninguna otra capital andaluza en este período.

Así nacen a partir de 1964 las nuevas barriadas de la Orden, Príncipe Juan Carlos, Santa Marta, El Torrejón, La Hispanidad. El Polígono de San Sebastián, Verdelluz, El Carmen, Pérez Cubillas, Los Rosales y otras de menor entidad.

A la vez que se crean estas barriadas de nueva planta se produce una renovación importante en el caserío existente, que se acentúa en el Casco Antiguo y en la zona del Estadio. En esta última lo más significativo es el incremento de densidad y nº de plantas, pero apenas se modifica la estructura urbana de la zona. Sin embargo el Casco Antiguo sufre una importante metamorfosis, que llega a ser total en el antiguo barrio de San Sebastián.

A partir de 1975, con la aparición de la Nueva Ley del Suelo, y ante el manifiesto incumplimiento del Plan del 64, el Ayuntamiento decide la Revisión del Plan, cuya aprobación definitiva no va a tener lugar hasta 1980. Las directrices más importantes de este documento fueron las siguientes.

- Desaparición de las industrias de la Punta del sebo mediante un P.E.R.I. (Plan Especial de Reforma Interior) contemplándose un estado de transitoriedad.
- Elevar los estándares dotacionales a expensas del suelo urbanizable programado.
- Elevar la calidad de vida reduciendo aprovechamiento en suelo urbano.
- Crear figuras de planeamiento diferido para determinados lugares del suelo urbano, donde no se podrá seguir actuando por vía de licencia de obra.
- Reducir las zonas industriales.

En los demás aspectos prácticamente no se incidiría sobre las determinaciones anteriores más que a modo de retocar parámetros higienistas de una manera cuantitativa.

Con ciertas salvedades podemos afirmar que el Plan hasta ahora vigente tampoco se ha cumplido. El Polo sigue donde está, las dotaciones previstas no se han obtenido y las figuras de planeamiento diferido no se han redactado ni ejecutado, salvo algunas expropiaciones puntuales.

En cuanto al tema inmobiliario podemos decir que desde la implantación del Polo, las promociones privadas -con altibajos- han sido más importantes que en períodos anteriores, pero siempre reducidas a la renovación en suelo urbano en actuaciones puntuales y de escasa importancia, salvo parte de La Orden, Los Rosales, El Carmen y Verdelluz. Por el contrario las promociones públicas han seguido siendo más importantes en barriadas de nueva creación, además de

muchas actuaciones puntuales en suelo urbano. Este fenómeno inmobiliario se muestra como una constante histórica de una ciudad para lo que el Polo no sirvió para crear dentro de ella una verdadera estructura empresarial.

## 5. SITUACION ACTUAL Y PREVISIONES FUTURAS.

La Huelva de nuestros días ha notado los altibajos de la construcción y su gran influencia en su imagen urbana. La crisis de finales de los 70 y que duró hasta el 85, supuso la paralización del proceso renovador del casco viejo de la ciudad y primeros ensanches. La imagen de ciudad eternamente inacabada se acentuó como consecuencia de la crisis. Si a esto unimos las dificultades del planeamiento para la creación de nuevos terrenos de suelo urbano, podemos afirmar de que nos encontramos con un estado de colapso total del proceso urbano.

La reanimación económica operada en el quinquenio 85-90 hizo entrar a la ciudad de nuevo en un proceso que pudiéramos llamar de recuperación. El casco viejo había experimentado un alto grado de renovación de su edificación antigua arruinada e inadecuada en la mayoría de los casos.

La promoción privada alcanzó unas cotas de actuación hasta entonces desconocidas en la historia de la construcción en Huelva.

Del mismo modo se efectuaron en la ciudad importantes obras de infraestructura y urbanización, así como otras de embellecimiento, que ha hecho cambiar sustancialmente la imagen tan deteriorada que Huelva presentaba a principio de la pasada década. Destacan entre estas obras la apertura del Eje de San Sebastián que, en breve, conectará con la autovía de Sevilla.

Pero de nuevo se abre un periodo de crisis en la construcción reflejo de la decadencia económica que padece el país y especialmente nuestra provincia.

Por otra parte, la corporación municipal decide proceder a la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, toda vez que el documento de Plan actual resulta inservible y obsoleto para cualquier futura actuación, quizás la crisis sea el mejor momento para cambiar el planeamiento.

El futuro planeamiento urbanístico de Huelva tendrá, necesariamente, que extrapolarse de los parámetros tradicionalmente contemplados en documentos anteriores que solo podrían haber sido capaces de, en el orden cuantitativo, marcar unas directrices higienistas para el desarrollo futuro. Los nuevos planteamiento deben acercarse mas a lo cualitativo y dentro del mayor realismo, contemplar estas tres cuestiones, tan elementales como complejas a la vez:

¿Que ciudad tenemos?.

¿Que ciudad queremos?.

¿Que ciudad podemos hacer?.

- Respecto a la primera de estas preguntas ya hemos hecho una breve exposición basada en un proceso evolutivo que nos ha configurado una realidad física, fiel reflejo de una realidad histórica. La ciudad ahí está, es la que es: núcleos dispersos, algunos con gran peso en si mismos y mal articulados con el centro histórico que, a su vez, es escaso en monumentalidad; grandes vacíos producto de que las actuaciones han atendido mas a lo coyuntural que a lo planificado; predominio de la promoción pública respecto a la privada en los últimos 50 años como consecuencia de una estructura económica e inmobiliaria de la ciudad... etc. etc. El análisis de la realidad urbana que hoy ofrece Huelva debe ser exhaustivo y elevarse al grado de diagnosis por sectores y de manera global.

En cuanto a la segunda pregunta ¿Que ciudad queremos? hay que tener un profundo conocimiento de la sociedad onubense y la evolución que ha experimentado en los últimos años. Por una parte hay que ir pensando que el proceso iniciado hace siglo y medio va tocando fondo. Las expectativas de crecimiento son mucho mas reducidas quehace, por ejemplo, dos décadas. Ya en los últimos años se ha podido palpar un incremento de población mucho mas escaso que en épocas relativamente cercanas. El incremento en la década de los 80 ha sido de 2.000 habitantes/año, mientras que en la década de los 60 y 70 fue de 3.000 hab./año. Por otra parte el crecimiento actual se debe a la existencia de una población joven, fenómeno que no se va a seguir dando con la misma intensidad.

Del mismo modo existen diferencias generacionales en cuanto a exigencias y concepción de la ciudad.

Así pues, la generación que hoy tiene entre 40 y 60 años, en su mayoría, no es de Huelva exactamente. Sus hijos, que hoy tienen entre 10 y 30 años, sí lo son. Por tanto esta última generación exige más calidad de ciudad que la anterior, cuyas tendencias están mas bien hacia sus pueblos de origen (una buena parte de los mayores de esta ciudad son de la provincia y no de la capital).

Estas nuevas exigencias están también relacionadas a cambios y evolución culturales que también se dan en todas partes. Hoy se vive un momento histórico que podemos calificar de post-desarrollista y, en cierto modo, post-moderno. Hay cosas que han dejado de gustar y emocionar. En el tema urbanístico y arquitectónico se produce una reacción evidente contra la modernidad en favor de lo neo-castizo, muchas de las veces como remedo anacrónico de lo que fue característico de las clases dominantes aunque se trate de disfrazar de haberlo sido de la región o zona. Tal vez estemos en un momento en que se tenga claro lo que no se quiere, pero no tan claro lo que sí se quiere.

- Por último, en cuanto a la tercera pregunta, ¿Que ciudad podemos hacer? hay que ser enormemente realista y saber, fundamentalmente, las limitaciones económicas que aquejan a nuestra ciudad. Recuperar Huelva urbanísticamente es algo muy costoso y bien podemos afirmar que difícilmente puede con sus propias necesidades.

Por otra parte, y no todo va a ser negativo, la geografía urbana de Huelva ofrece mas posibilidades de actuación que otras ciudades por la cantidad de espacios libres donde poder actuar. Por ello es evidente que, si la economía provincial se reactivara y Huelva empezara a ocupar el protagonismo adecuado dentro del entorno provincial, la recuperación de la calidad urbana de la ciudad sería un hecho evidente a medio y a largo plazo.

En todo caso hay cosas difícilmente pensables como es el patrimonio histórico a lo que Huelva estaría condenada eternamente a carecer o tenerlo en escasa medida. Sin embargo Huelva podría ser la ciudad de grandes dotaciones y de grandes singularidades. El tema del famoso parque Moret puede estar basado en la ruralización de una zona rodeada de ciudad con grandes dimensiones. (No hay mas que ver la gran extensión que esos terrenos tienen respecto a la ciudad). Ello puede dar lugar a tal cantidad de dotaciones y actividades que en otras ciudades resultaría imposible. Lo mismo podríamos decir de la recuperación del frente a la ría del Odiel o de un tratamiento acertado de los cabezos.

En definitiva, con un futuro económico prometedor, Huelva puede ser la ciudad atractiva que dejó de ser hace unas décadas y presentarse como una ciudad moderna de alta calidad de vida.





ZONA A RECOMBERTIR

Esquema nº 7  
ESTRUCTURACION DE ZONAS INDUSTRIALES DEL P.G.O.U. DE 1980