



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

HUELVA, CIUDAD Y PUERTO

HUELVA, CITY AND PORT

Autor/es:

Lourdes María León Gámiz

Tutor/es:

Pablo Alberto de la Cal Nicolás

Escuela de Ingeniería y Arquitectura

Grado en Estudios en Arquitectura

Septiembre 2025

An aerial photograph of Huelva, Spain, showing the city and the bay. The city is built on a peninsula, with the bay to the north and the bay of Cádiz to the south. The bay of Cádiz is a large, irregularly shaped body of water, with the city of Cádiz built on a narrow strip of land. The bay of Huelva is a smaller, more regular body of water, with the city of Huelva built on a peninsula. The bay of Cádiz is a large, irregularly shaped body of water, with the city of Cádiz built on a narrow strip of land. The bay of Huelva is a smaller, more regular body of water, with the city of Huelva built on a peninsula.

Lourdes María León Gámiz

HUELVA, CIUDAD Y PUERTO



HUELVA, CIUDAD Y PUERTO

TRABAJO FIN DE GRADO
Autor: Lourdes María León Gámiz
Director: Pablo Alberto de la Cal Nicolás
Escuela de Ingeniería y Arquitectura
Zaragoza, 2025

RESUMEN

La relación entre el puerto y la ciudad ha sido históricamente un factor determinante en la evolución urbana de muchas ciudades costeras. Para la comprensión de ésta se estudia la evolución general del modelo puerto-ciudad, basándose en diversas teorías como las de Bird, Hoyle, Meyer, Hayuth y Ducruet.

A partir de ellas se reconocen patrones comunes, y se comprende cómo esta relación no es lineal, sino que varía mucho a lo largo de los años, teniendo épocas de acercamiento y gran relación entre ciudad y puerto, y otras épocas de distanciamiento, en las que cada parte de la relación evoluciona de manera autónoma.

Este marco teórico se aplica al caso de la ciudad de Huelva, a su evolución urbanística desde los primeros asentamientos, hasta día de hoy, para identificar cuáles son los puntos en común con los patrones más repetidos, y cuáles son aquellos puntos que la diferencian del resto, y por tanto, la hacen tan característica.

Con el objetivo de comprender la situación actual e identificar las causas de su fragmentación espacial y funcional, se obtiene una visión crítica de los proyectos futuros, que permite repensar el vínculo puerto-ciudad en clave urbana y sostenible.

Palabras clave: puerto-ciudad, evolución urbana, Huelva, waterfront, paisaje portuario.

ABSTRACT

The relationship between the port and the city has historically been a determining factor in the urban evolution of many coastal cities. To understand this, the general evolution of the port-city model is studied, based on various theories such as those of Bird, Hoyle, Meyer, Hayuth, and Ducruet.

From these, common patterns are recognised, and it is understood how this relationship is not linear, but varies greatly over the years, with periods of rapprochement and close relations between the city and the port, and other periods of distancing, in which each part of the relationship evolves autonomously.

This theoretical framework is applied to the case of the city of Huelva, to its urban evolution from the first settlements to the present day, in order to identify the points in common with the most repeated patterns and those points that differentiate it from the rest and therefore make it so characteristic.

With the aim of understanding the current situation and identifying the causes of its spatial and functional fragmentation, a critical view of future projects is obtained, allowing the port-city link to be rethought in urban and sustainable terms.

Key words: port city, urban development, Huelva, waterfront, port landscape.

I. INTRODUCCIÓN	
I.1. Motivación	5
I.2. Objetivos	6
I.3. Metodología del trabajo	6
II. RELACIÓN PUERTO-CIUDAD. MARCO TEÓRICO	
II.1. Principales etapas en la relación ciudad-puerto	9
I.1.1. James Bird- Modelo “Anyport” (1971)	
I.1.2. Brian Hoyle - Seis etapas evolutivas (1988)	
I.1.3. Yehuda Hayuth- Consideraciones en los sistemas espaciales, económicos y ecológicos (1988)	
I.1.4. Han Meyer- Puerto y ciudad en red (1999)	
I.1.5. César Ducruet- Matriz de relaciuones puerto-ciudad (2009)	
II.2. Características urbanísticas de la relación ciudad puerto. Visión general.	15
II.2.1. Puerto primitivo	
II.2.2. Distanciamiento	
II.2.3 Aislamiento	
II.2.4. Integración	
II.3. Zonas portuarias como espacios de oportunidad en la ciudad	20
II.3.1. Debate entre espacios público-privados	
II.3.2. Actividad recreativa vs. productiva	
II.4. El paisaje portuario: regeneración de áreas industriales o portuarias	22
II.4.1. Valor ambiental del paisaje portuario	
II.4.2. Impacto en el paisaje de la industria ligada al puerto	
III. EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE HUELVA	
III.1. El soporte territorial. Huelva, relación histórica con el puerto	25
III.2. Puerto primitivo: Huelva, ciudad marinera (hasta 1800)	28
III.3. Distanciamiento, puerto de la industria extractiva (1800-1950)	30
III.3.1 Paseo de Muelle de la Junta 1915	
III.3.2. Pla Urbanístico de la Punta del Sebo 1922	
III.4. Especialización, polo químico (1960-2000)	34
III.5. Integración, siglo XXI (2000-2025)	38
III.4.1 Estado de reconexión y rehabilitación de waterfront	
III.6. Regeneración paisajística y ecológica en la ciudad de Huelva	50
III.6.1. Restauración del paisaje portuario	
III.6.2. La industria	
IV. CONCLUSIONES	
IV.1. Puerto- ciudad	55
IV.2. La evolución de la ciudad de Huelva	55
IV.3. Reflexión crítica y visión futura	56
V. BIBLIOGRAFÍA	58

I.1. Motivación

I.2. Objetivos

I.3. Metodología del trabajo

I. INTRODUCCIÓN

I. INTRODUCCIÓN

I.1. MOTIVACIÓN

Como recuerdo y vuelta al lugar donde nací, desde que tengo en mente la realización del Trabajo de Fin de Grado en la titulación de Estudios en Arquitectura, siempre he querido relacionarlo con Huelva, mi ciudad natal. Esta ciudad ha sido siempre un refugio para mí, el lugar al que volver, el hogar al que pertenezco.

Durante el Grado se nos ha enseñado la gran influencia que ejerce el lugar donde vivimos y crecemos en nuestros primeros años de vida, y cómo esto moldea nuestra forma de pensar y desarrollarnos como individuos.

En un primer momento no tenía claro cómo enfocar el trabajo, ni sobre qué centrar la investigación, pero tras una profunda reflexión me di cuenta de la importancia que tiene el puerto en la evolución de la ciudad y en la vida de sus habitantes. También me llamó la atención la escasa relación que percibía, desde pequeña, entre la ciudad y su marisma.

Además, la información disponible sobre esta relación es dispersa y fragmentada, lo que incrementó mi interés por comprender mejor el espacio y el proceso de transformación urbana que ha tenido lugar.

Y, a pesar de la tradición portuaria urbana, Huelva no es una ciudad que haya sido objeto de investigaciones y/o publicaciones específicas que describan la importancia de esta relación, ni en el contexto nacional, ni en el internacional.

En definitiva, la principal motivación de este trabajo es reforzar el vínculo con mi lugar de origen, con el que mantengo una relación muy especial, y comprender su evolución urbana teniendo como eje central la relación puerto-ciudad.



Figura I.1. Imagen del Puerto de Huelva a mediados del siglo XX. (Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva.)

I.2. OBJETIVOS

El trabajo se plantea con los siguientes objetivos de investigación:

1. Analizar la evolución histórica de la relación puerto-ciudad en el contexto internacional.
2. Identificar los procesos que se corresponden con las visiones teóricas y cuáles son los aspectos específicos.
3. Estudiar en profundidad el caso concreto de la ciudad de Huelva y su transformación urbana vinculada al desarrollo portuario.
4. Reconstruir de forma clara y unificada el panorama informativo de los proyectos históricos y actuales relacionados con la relación puerto-ciudad, en la ciudad de Huelva.
5. Desarrollar una visión crítica sobre las posibilidades reales de reconexión e integración futura entre ciudad y puerto.

I.3. METODOLOGÍA DEL TRABAJO

Para el desarrollo del trabajo se investiga en primer lugar el marco teórico de la dialéctica puerto-ciudad. Para ello se estudian teorías como las de **Brian Hoyle**, geógrafo británico que desarrolló sus teorías principalmente entre 1970 y los años 2000, con libros como *“The port-city interface: trends, problems and examples”* (1989), y *“City and Ports: concepts issues”* (1994); **James Bird**, geógrafo británico, con un desarrollo de su actividad académica entre 1960 y 1980, con textos como *“Seaports and Seaport Terminals”* (1971) y *“Ports and Port Systems”* (1988) ; **Han Meyer**, arquitecto y urbanista holandés, desarrollando su actividad académica desde 1990, con libros como *“City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam”* (1999); **César Ducruet**, geógrafo e investigador francés; y **Yehuda Hayuth**, geógrafo israelí.

La utilización de los esquemas y diagramas explicativos de estos cinco autores permite comprender la evolución histórica y espacial de las ciudades portuarias en el ámbito internacional.

Con carácter general, a partir de estos enfoques, se pueden identificar cuatro grandes etapas en esta relación, que serán desarrolladas en detalle en el cuerpo del trabajo:

- **Puerto primitivo**, con una fuerte integración ciudad-puerto.
- **Distanciamiento**, por el crecimiento tanto del puerto, como de la ciudad.
- **Aislamiento**, con la consolidación de un puerto industrial alejado de lo urbano.
- **Integración**, con la externalización de la infraestructura portuaria, y la regeneración del frente marítimo (waterfront).

A partir de esto se sacan conclusiones sobre los procesos generales que se desarrollan en las ciudades que poseen puerto, y sobre cómo estas evolucionan con las actividades que se desarrollan y el lugar en el que lo hacen.

Se realiza el análisis de la evolución urbana de la ciudad de Huelva desde el punto de vista de la evolución del puerto, y, por lo tanto, de la ciudad con este. Se generan diagramas y cartografía de elaboración propia para representar dicha evolución a partir de la interpretación de la cartografía histórica.

Este caso concreto, se pone en relación con el marco teórico, y se analiza, con una visión crítica, el estado actual y la visión de futuro en la relación puerto-ciudad, cuestionando las decisiones urbanas, y las estrategias portuarias desarrolladas según las necesidades urbanas, sociales y paisajísticas de la ciudad.

Se han consultado principalmente las siguientes fuentes de información: *“La ciudad portuaria del siglo XXI: Nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad”*, de la asociación RETE, escrito en 2011, para la información principal del marco teórico; *“Crecimiento y evolución de la ciudad de Huelva”*, de AL futuro arquitectura, artículo escrito en 2021, y *“La historia del Puerto de Huelva (1873-1930)”*, de Mojarro Bayo. A. M., tesis doctoral realizada en 2007, para el conocimiento de la evolución de la ciudad de Huelva.

En el Ayuntamiento de Huelva, y en la Junta de Andalucía, se han obtenido tanto los planos históricos que ayudan a la realización del trabajo, como la información sobre los diferentes planes urbanísticos desarrollados para la ciudad.

II.1. Principales etapas en la relación ciudad-puerto

- I.1.1. James Bird- Modelo “Anyport” (1971)
- I.1.2. Brian Hoyle - Seis etapas evolutivas (1988)
- I.1.3. Yehuda Hayuth- Consideraciones en los sistemas espaciales, económicos y ecológicos (1988)
- I.1.4. Han Meyer- Puerto y ciudad en red (1999)
- I.1.5. César Ducruet- Matriz de relaciones puerto-ciudad (2009)

II.2. Características urbanísticas de la relación ciudad puerto. Visión general.

- II.2.1. Puerto primitivo
- II.2.2. Distanciamiento
- II.2.3 Aislamiento
- II.2.4. Integración

II.3. Zonas portuarias como espacios de oportunidad en la ciudad

- II.3.1. Debate entre espacios público-privados
- II.3.2. Actividad recreativa vs. productiva

II.4. El paisaje portuario: regeneración de áreas industriales o portuarias

- II.4.1. Valor ambiental del paisaje portuario
- II.4.2. Impacto en el paisaje de la industria ligada al puerto

II. RELACIÓN PUERTO-CIUDAD. MARCO TEÓRICO.

II.1. PRINCIPALES ETAPAS EN LA RELACIÓN CIUDAD-PUERTO

Como aproximación desde la teoría, en el campo de la geografía y la teoría urbana se han desarrollado diferentes reflexiones acerca de la relación ciudad-puerto y de los diferentes procesos ocurridos a lo largo de la historia.

En el análisis histórico de los procesos urbanísticos experimentados en ciudades con puertos marítimos destacan autores relevantes como R. Bruttomesso, referente internacional, y existen numerosas publicaciones sobre renovación de áreas portuarias y proyectos de transformación urbana. Extendiéndose a ámbitos fluviales, en el ámbito español, los trabajos de J. Monclús o de P. Martí-Ciriquian.

La relación entre la ciudad y su puerto ha sido uno de los factores más determinantes en la configuración urbana a lo largo de la historia para las ciudades con puerto. Este vínculo ha evolucionado de forma compleja, condicionado por las cuestiones económicas, espaciales, sociales y medioambientales de cada etapa.

Desde los primeros asentamientos portuarios, hasta las transformaciones recientes del frente portuario de la ciudad, esta dialéctica ha dejado una huella profunda en la ordenación del territorio, en la estructura de los espacios productivos, y en la identidad cultural de las ciudades con puerto.

La relación puerto-ciudad, ha sido estudiada con carácter interdisciplinar, por un grupo muy numeroso de autores, si bien es claro que queda mucho recorrido por hacer, dado el gran número de ciudades, con puerto y los procesos actuales en marcha, es una relación interdisciplinar con un gran abanico de posibilidades.

La AIVP es una ONG que lleva 30 años reuniendo a los interesados en el ámbito urbano y portuario y a sus asociados en todo el mundo, y celebran conferencias mundiales; y RETE, asociación de puertos españoles, portugueses e italianos, que lleva desde 2001 comprometida con la convivencia y el diálogo entre puerto y ciudades, son algunos ejemplos de la relevancia de este tema en el ámbito tanto nacional, como internacional.

A través de distintas teorías y modelos desarrolladas a lo largo del siglo XX y principios del XXI, como los propuestos por James Bird, Bryan Hoyle, Han Meyer, Yehuda Hayuth o Ducruet, se pueden sintetizar las etapas principales de esta evolución. Estas etapas permiten una lectura generalizable de cómo los puertos y las ciudades han convivido, chocado o han dialogado a lo largo del tiempo.

II.1.1. JAMES BIRD- MODELO “ANYPORT” (1971)

En 1971, James Bird desarrolla el modelo Anyport, en el que a partir de seis etapas principales trata de desarrollar la evolución histórica de las ciudades en relación al río de cualquier puerto. Esto se desarrolla además a partir de tres esquemas principales de asentamiento, desarrollo y especialización, en los que se hace evidente esta evolución.

El inicio de este proceso es con la implantación del núcleo urbano en una zona costera o de ribera cercana al mar. Esto corresponde con la etapa de puerto primitivo, al que con el tiempo se van sumando los muelles, almacenes e infraestructuras portuarias hasta convertirse en un lugar especializado, con gran escala, y que progresivamente hace que la ciudad se vaya desvinculando de él, y por tanto de su relación original con el mar.

Cabe destacar de este modelo, la importancia de las necesidades de las actividades portuarias, y de cómo el desarrollo de la infraestructura portuaria especializada para ellas fuerza la separación entre la ciudad y el puerto, desvinculándola y llevando las infraestructuras a lugares más alejados del núcleo urbano, que crean nuevas relaciones con el territorio interior, sin necesidad de una estrecha relación con la ciudad inicial.

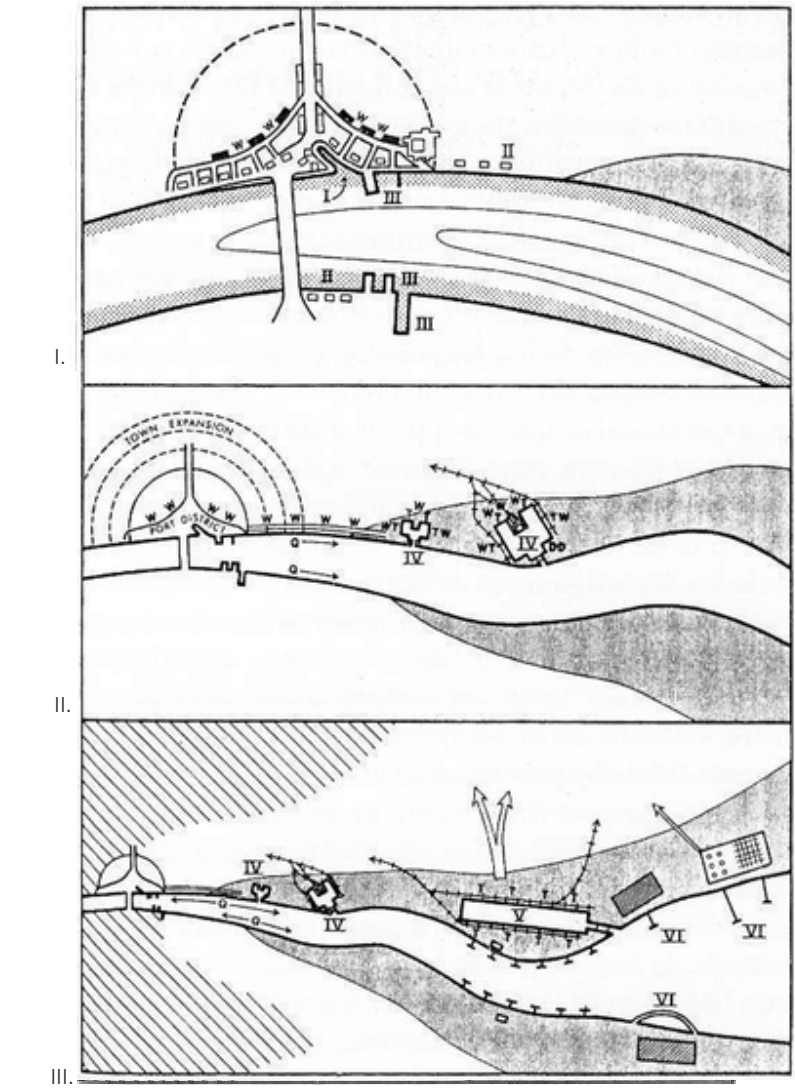


Figura II.1. Anyport, Modelo de Bird (1971)

- 1. I. El puerto primitivo se ubica donde un afluente de la margen izquierda ha causado una ensenada, en gran parte seca durante la marea baja (punteado grueso en el estuario) y aguas arriba de las marismas estuarinas (punteado fino a la derecha del diagrama).
- II. Extensión del muelle marginal, aguas abajo y frente al núcleo anterior.
- III. Elaboración del muelle marginal, embarcaderos y cortes en la orilla del río.
- W. Almacenes: edificios junto al muelle, almacenes o cobertizos de tránsito; muralla semicircular de la ciudad con fortaleza donde el muro se encuentra con el estuario aguas abajo.
- 2. I-III. Como en punto 1.
- IV. Época de elaboración del muelle aguas abajo.
- DD. Dique seco asociado con muelles posteriores; Q, continuación de la extensión del muelle marginal.
- T y W. Cobertizos de tránsito y almacenes.
- 3. I-IV. Como en punto 2.
- V. Muelle lineal simple, más de 500 m en una línea, con un mínimo de 8-5 m de costado.
- VI. Muelle especializado, notable en los muelles de cabecera y en los grandes embarcaderos del río.
- T. Cobertizos de tránsito, o en el río, muelles que sirven a un frente continuo de industria.

II.1.2. BRIAN HOYLE- SEIS ETAPAS EVOLUTIVAS (1988)

En 1988, Brian Hoyle desarrolla un modelo de diagrama en el que se complementa lo ya investigado por J. Bird para poder explicar la relación puerto ciudad a lo largo de la historia de las ciudades.

Al igual que en el modelo anterior, se destacan 6 etapas, en las que se incorporan la dimensión urbana y social. Se analiza desde el puerto primitivo, hasta la fase de transformación e integración de los espacios en desuso por el traslado de las actividades portuarias a lugares alejados de la ciudad.

Al contrario de lo que sucede en el modelo Anyport, este se desarrolla no solo hasta la desvinculación de la relación ciudad-puerto, sino que se llega a contemplar la reconexión entre ciudad y puerto a través de proyectos de reconexión urbana, especialmente en el waterfront, o frente marítimo. Por lo tanto, este modelo representa, tanto la ruptura, como la posible reanudación de esta relación.

Se trata de un modelo teórico que recoge las actuaciones de regeneración que estaban impulsándose en waterfronts europeos y americanos de la década de los 1980’s.

Figura II.2. Modelo de Hoyle (1988)

- I. Puerto primitivo, primeros asentamientos.
- II. Expansión del puerto y la ciudad, ampliación de la infraestructura del puerto.
- III. Modernización industrial del puerto ciudad, especialización de las infraestructuras del puerto para los nuevos usos.
- IV. Desuso del waterfront, por tanto, desvinculación completa entre el puerto y la ciudad.
- V. Regeneración del waterfront para nuevos usos.
- VI. Renovación de las relaciones entre puerto y ciudad.

STAGE	SYMBOL	
	City	Port
I Primitive port/city		
II Expanding port/city		
III Modern industrial port/city		
IV Retreat from the waterfront		
V Redevelopment of waterfront		
VI Renewal of port/city links		

II.1.3.YEHUDA HAYUTH- CONSIDERACIONES EN LOS SISTEMAS ESPACIALES, ECONÓMICOS Y ECOLÓGICOS (1988)

En ese mismo año, 1988, Yehuda Hayuth, geógrafo israelí, aporta una visión sobre la relación puerto-ciudad en la que vincula la concepción espacial, lo económico y lo ecológico. Como aporte diverso a los modelos anteriores, cabe destacar la importancia de la transformación paisajística debido al cambio de uso de los waterfronts con el desarrollo de las actividades portuarias en ellos.

Este lugar, pasa de ser un lugar de relación vinculado al mar, a ser un lugar de trabajo y de desarrollo de actividades industriales. Posteriormente, este quedará en desuso, por lo que pasará a ser simplemente una barrera para la relación de la ciudad con el mar.

Se podría decir, que además de identificar la separación espacial entre el puerto y la ciudad, esta visión contempla la separación funcional y ambiental entre las partes de esta relación. Anticipa así, debates actuales de sostenibilidad y de reconversión de los frentes marítimos.

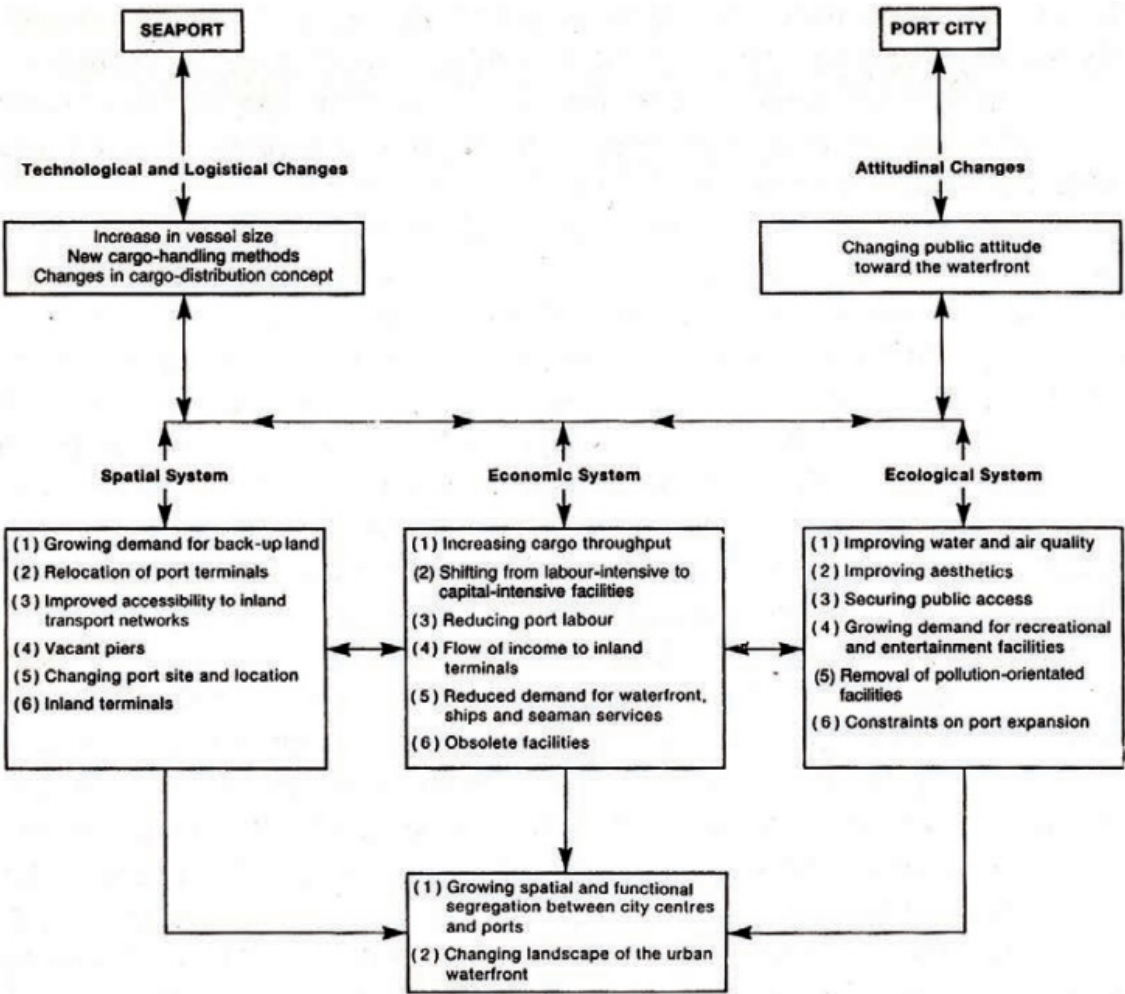


Figura II.3. Yehuda Hayuth (1988)

II.1.4.HAN MEYER- PUERTO Y CIUDAD EN RED (1999)

En este caso, Han Meyer ya en 1999, clasifica la evolución de las ciudades junto a sus puertos dividiéndola en cuatro fases, que corresponden en general con los modelos estudiados anteriormente, partiendo de un centro urbano muy relacionado con el mar, y llegando a una ciudad que funciona como núcleo de la red logística que precisa el puerto, y las actividades portuarias alejadas del centro urbano.

Es esto lo que lo destaca con respecto al resto de teorías, que concibe el puerto como nodos logísticos en una red, y que ve en la desvinculación del desarrollo portuario con la ciudad, como una oportunidad para el desarrollo de diferentes usos urbanos, planteando el redescubrimiento de los frentes marítimos.

Meyer da una visión diferente, en la que la ciudad y el puerto dejan de ser una visión lineal, y en la que su relación pasa a formar parte de una red policéntrica de alcance territorial o metropolitano.

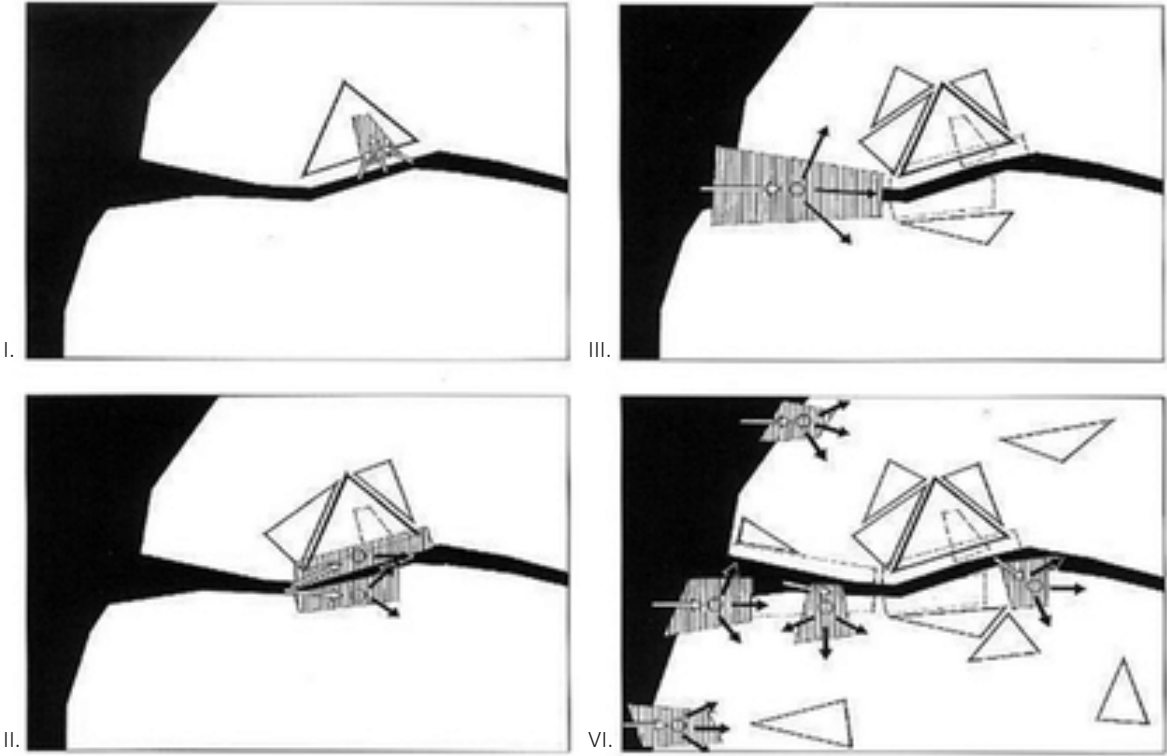


Figura II.4. Modelo de Han Meyer (1999)

Se plantean cuatro etapas.

I. Se comienza con una ciudad cerrada.

II. Puerto de tránsito.

III. Puerto industrial junto a una ciudad funcional.

IV. Puerto de distribución y ciudad red.

II.1.5. CÉSAR DUCRUET- MATRIZ DE RELACIONES PUERTO-CIUDAD (2009)

Con una visión de inicios del siglo XXI, César Ducruet, geógrafo e investigador francés, realiza una matriz de relaciones entre la ciudad y el puerto, a partir de la cual se puede analizar esta relación en un ámbito global.

En esta matriz se analizan dos factores: la Centralidad, según el rango o importancia del centro urbano, y la Intermediación, la relación baja, medio o alta, de la relación física entre la ciudad y el puerto.

Siendo las posibilidades más relevantes:
Port city: separación de dos realidades; Port-city / City-port: conexión parcial; Cityport: unión definitiva, con profunda y extensa integración.

Esto permite analizar la evolución histórica de los puertos, además de la comparación entre diferentes contextos, con la evaluación del grado de integración o desconexión en función del tráfico y la conexión territorial.

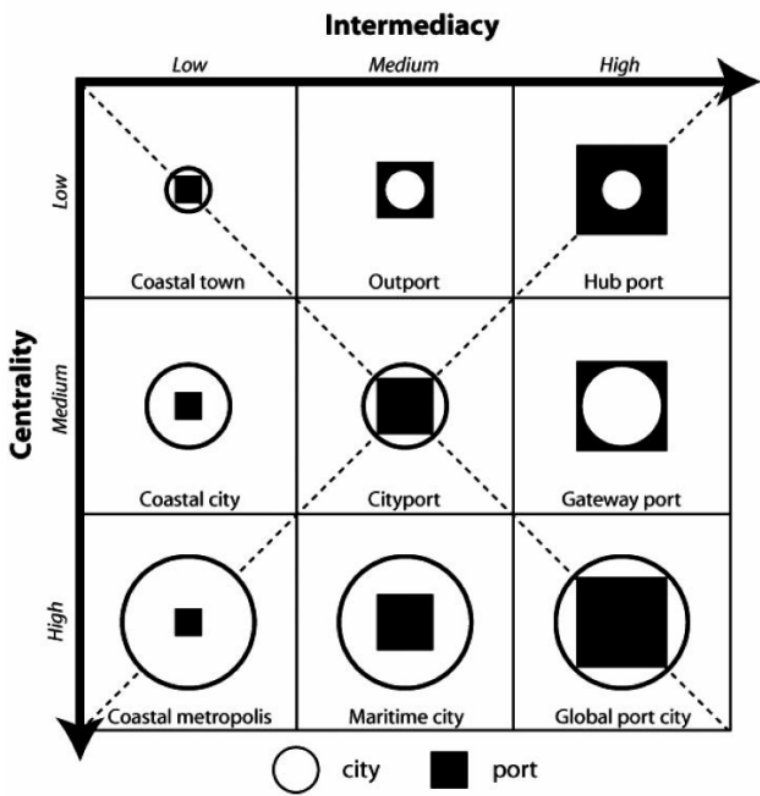


Figura II.5. César Ducruet (2009)

Esta secuencia de propuestas o teorías constituye el marco teórico de referencia del trabajo, y además permite adquirir el conocimiento necesario para interpretar la evolución en particular de la ciudad de Huelva, poniéndola en relación con procesos ocurridos internacionalmente más amplios.

II.2. CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS DE LA RELACIÓN CIUDAD PUERTO. VISIÓN GENERAL.

Los modelos estudiados tienen una expresión de cierta abstracción, pero precisamente por ello se permite su aplicabilidad a muchos casos particulares. A continuación, se realiza un resumen o visión general, realizada a partir de los modelos expuestos, con una referencia más conectada a cuestiones de construcción urbana y configuración urbanística general.

II.2. 1. PUERTO PRIMITIVO

En las primeras fases históricas, el puerto y la ciudad formaban una unidad funcional inseparable. El puerto formaba parte del tejido urbano, y la vida comercial y marítima condicionaba directamente la estructura de la ciudad, su disposición, y la vida en ella. La ciudad era, en cierto modo, una prolongación del muelle, y viceversa. Coincide esta fase con la fundación de muchas ciudades históricas, como pueden ser Venecia, Lisboa o Cádiz, ciudades donde la trama urbana nace del puerto.

El puerto nace en zonas protegidas de mar abierto, como estuarios o marismas, donde se intercambian las mercancías, se almacenan y se distribuyen dentro de la propia ciudad. Las edificaciones del puerto, como almacenes, embarcaderos o fortificaciones, eran elementos habituales del paisaje urbano, e incluso las murallas o el borde construido dialogaban directamente con el mar.

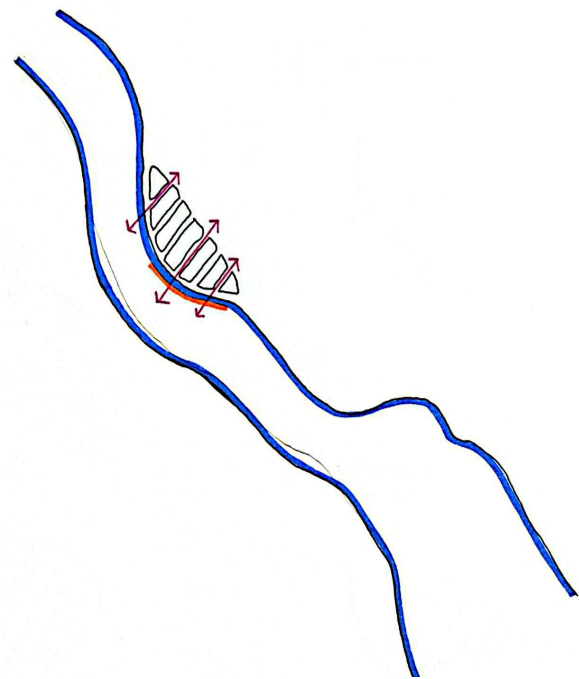


Figura II.6. Puerto primitivo. Diagrama de evolución de la relación puerto-ciudad (Fuente: Elaboración propia)

II.2.2. DISTANCIAMIENTO

Con el crecimiento del comercio, la ciudad, y la necesidad de mayor superficie para las actividades portuarias, comienza la etapa de distanciamiento. La ciudad crece hacia el interior, mientras que el puerto se expande hacia áreas más funcionales y accesibles, sin dejar de lado las infraestructuras ligadas a la ciudad. Aumenta la especialización de usos e infraestructura, y comienzan los primeros conflictos espaciales y funcionales entre las actividades de la ciudad y las del puerto.

Paralelamente, la ciudad se transforma en una unidad independiente, más metropolitana, con expansiones dispersas, y con accesos al frente marítimo cada vez más restringidos. Es en este momento en el que surgen los primeros planes urbanísticos modernos, a partir de los cuales se prioriza la ciudad frente a la convivencia con el puerto, que tiene agente de gestión y entidades de poder diferenciadas.

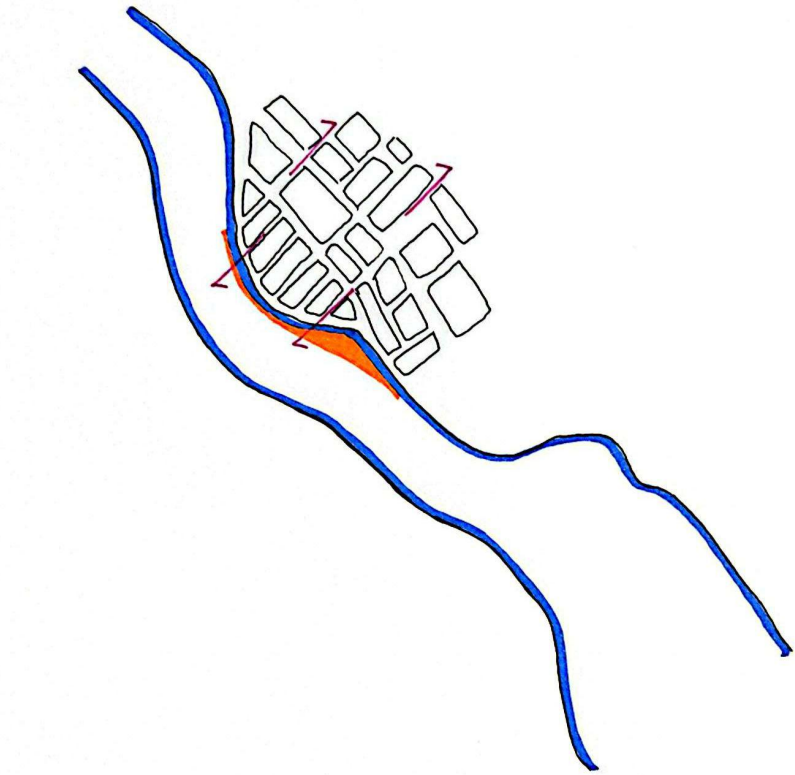


Figura II.7. Distanciamiento. Diagrama de evolución de la relación puerto-ciudad. (Fuente: Elaboración propia)

II.2.3. AISLAMIENTO

En esta tercera fase, el puerto se convierte en una infraestructura altamente especializada, por lo que se produce la separación casi por completo del tejido urbano. Es el momento del puerto industrial, con nuevas grandes infraestructuras, recintos cerrados y restricciones de acceso. El crecimiento de la actividad logística y la mecanización del transporte contribuyen a este proceso de aislamiento funcional y espacial.

Las infraestructuras del puerto relacionadas con la ciudad quedan en desuso, por el traslado de estas y de los nuevos servicios necesarios, a áreas periféricas o a mar abierto, buscando así espacios con calados más profundos y superficies más amplias para las nuevas instalaciones portuarias. De este modo, las áreas destinadas previamente a actividades portuarias cercanas al centro de la ciudad quedan en desuso y en la mayoría de los casos abandonadas. Esto supone la desconexión total de la relación de la ciudad con el río o mar con el que linda.

Este momento coincide con la industrialización, por tanto, con la llegada del ferrocarril a las ciudades o la gran expansión de este. Esto acentúa la separación física entre la ciudad y el puerto, y hace que el paisaje cambie drásticamente en el frente de las ciudades. Además, en muchos casos, este gran desarrollo industrial conlleva un cambio ambiental muy grande, a partir de cual, las ciudades pasan a ser mucho menos naturales y a tener una gran contaminación.

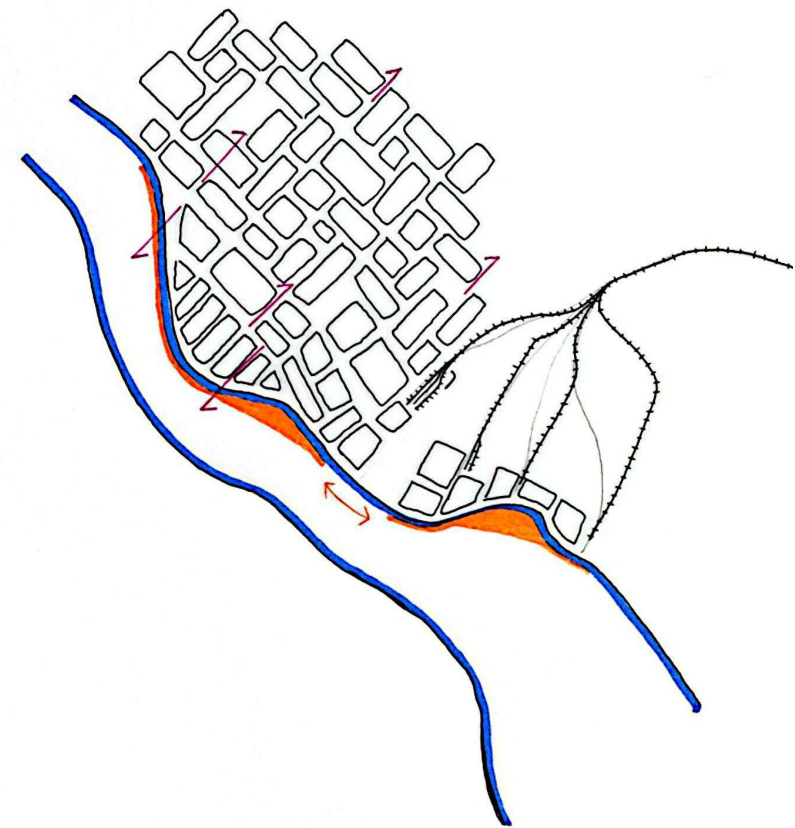


Figura II.8. Aislamiento. Diagrama de evolución de la relación puerto-ciudad. (Fuente: Elaboración propia)

II.2.4. INTEGRACIÓN

No es hasta finales del siglo XX (a partir de los años 80 según Hoyle) y principios del siglo XXI, cuando muchas ciudades comienzan un proceso de recuperación e integración del frente marítimo. Esta etapa corresponde con un doble impulso: por un lado, la relocalización de las actividades portuarias más técnicas a espacios exteriores aguas abajo; con condiciones adecuadas para las nuevas tecnologías de clasificación de mercancía, calados para embarcaciones de mayor tamaño, etc.; por otro lado, el deseo de reconectar la ciudad con un mar o río mediante proyectos de regeneración urbana.

Es en este momento, en el que, desde las ciudades, se detecta la gran importancia de la conexión de la ciudad con el mar, de la recuperación de infraestructuras del frente marítimo. Para ello se debe tener un claro diálogo entre el puerto y la ciudad, ya que en general surgen conflictos de espacios públicos y privados del puerto.

Este fenómeno se conoce como revitalización del waterfront, y se caracteriza por la reutilización de estos antiguos espacios portuarios para usos terciarios, como restauración, cultura, esparcimiento, comercio, o museos. Es, por tanto, un cambio de modelo económico y espacial, donde se prioriza la calidad urbana, el acceso ciudadano y la sostenibilidad ambiental.

De esta manera se consigue que la trama urbana que en un principio llegaba al mar, y que había dejado de hacerlo, se recupere, con herramientas como planes urbanísticos y proyectos urbanos de transformación espacial, y la propia arquitectura. Se produce un cambio en la escala de las infraestructuras urbanas en el frente marítimo, más cercanas a la escala de ciudad y no a la industrial como sucede con la escala de las infraestructuras relacionadas con las actividades principales del puerto. Esto supone un cambio paisajístico en la imagen de las ciudades, cambios en su morfología.

Esta etapa lleva también a conflictos de interés, económicos y ambientales, en los que hay que tomar decisiones sobre cuál es el futuro que se desea para la ciudad. Cabe destacar, la gran importancia que ha adquirido este proceso en los últimos años, la regeneración de frentes portuarios o waterfronts. Ha conseguido y sigue consiguiendo que la integración entre puerto y ciudad sea mayor, en algunas ciudades realizado ya con éxito, como puede ser Barcelona, y en otras se mantiene este conflicto por resolver.

Tanto los modelos teóricos como los ejemplos más relevantes llevados a cabo muestran cómo el camino seguido hacia la recuperación de la relación estrecha entre el tejido urbano y el puerto, hacer que sean uno, y que el puerto se desarrolle en puntos alejados de la ciudad, permitiendo así que el ciudadano recupere su espacio y su vinculación con el mar.

Es una relación que no es lineal, sino que tiene procesos de expansión, alejamiento, recuperación, etc.

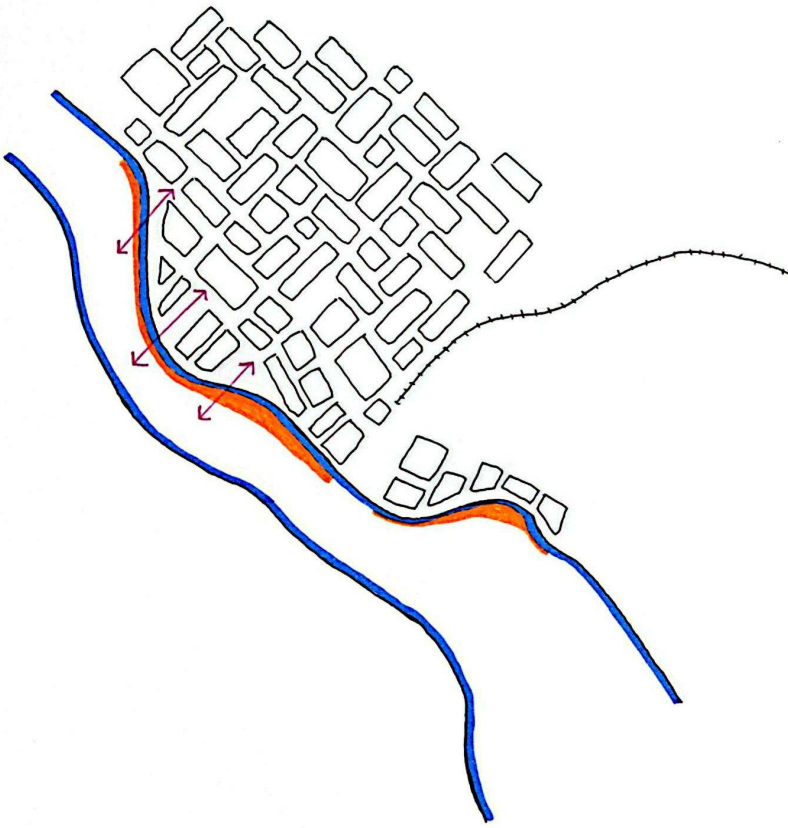


Figura II.9. Integración. Diagrama de evolución de la relación puerto-ciudad. (Fuente: Elaboración propia)

II.3. ZONAS PORTUARIAS COMO ESPACIOS DE OPORTUNIDAD EN LA CIUDAD

Las zonas portuarias siempre han sido un espacio de oportunidad, desde que eran lugares relacionados con la pesca, y con un fuerte vínculo con la trama urbana y los habitantes de los pueblos o ciudades que se desarrollaban junto a ellas, y en gran parte de los casos, gracias a ellas.

Los frentes portuarios, o también conocidos como waterfronts, se van a nombrar a lo largo del desarrollo del trabajo, entrando en concreto en qué es, qué partes tiene y cómo ha sido su evolución y desarrollo a lo largo de la historia.

En la actualidad, tomando como referencia los escritos de Rinio Bruttomesso, se comprenden los frentes portuarios como lugares que no son una barrera entre el mar y la ciudad, y, por ende, su trama urbana, sino que se conciben como un lugar de transición activa, en el que se desarrollan numerosos intercambios.

Es en estos lugares en los que se debe comprender la memoria histórica de la ciudad, y permite ser consciente de los orígenes de las ciudades y de por qué están situadas en esos lugares estratégicos.

Han sufrido numerosos cambios de usos a lo largo de la historia, pero la conclusión a la que se ha llegado a día de hoy, y parece que es hacia dónde va encaminado el futuro de estos lugares de oportunidad, es a ser el vínculo y la conexión entre la ciudad y su puerto, entre la ciudad y su mar, y que debe ser un lugar en el que se desarrollen actividades de diferente naturaleza, pero donde realmente el ciudadano recupere la relación con el lugar.

En definitiva, los frentes portuarios, son lugares que recuperar con funciones originales, como lugar de relación de los ciudadanos, y de reconexión de la trama urbana con la ciudad.

II.3.1 DEBATE ENTRE ESPACIOS PÚBLICO- PRIVADOS

En estos casos de los frentes portuarios, y para su recuperación, surgen diferentes debates, y uno de los principales es aquel en el que se trata de conseguir el equilibrio entre los espacios públicos y los privados, y la relación entre las Autoridades Portuarias y el ayuntamiento de la ciudad.

En la mayoría de los casos, los terrenos y parcelas en los que se trata de reactivar esta relación puerto-ciudad tan estrecha, pertenecen al puerto, una entidad privada que debe ceder sus terrenos al uso público, para que la reconversión sea efectiva, y los ciudadanos recuperen la relación con el puerto.

Por lo tanto, es la autoridad portuaria la que debe hacer balance sobre cómo podría afectar a su economía y al desarrollo de sus actividades que esta cesión fuera efectiva.

II.3.2 ACTIVIDAD RECREATIVA VS. PRODUCTIVA

Otro de los debates más destacados en cuanto a la reconversión del waterfront de las ciudades es aquel en el que se deben decidir cuáles son las actividades para desarrollar en los espacios portuarios más ligados a la ciudad, para la reconexión de esta con el puerto.

En la mayoría de los casos, cuando se toma la decisión de desarrollar esta reconversión, el lugar se ha dejado en desuso, ya que lo más probable, como ya hemos analizado según las diferentes teorías, es que la actividad principal del puerto se haya desvinculado del centro urbano y haya sido desplazada a lugares más alejados, en los que poder ampliar el espacio para el desarrollo de actividades portuarias.

Estos lugares en desuso, desvinculados del centro urbano, pasaran a tener actividades que desarrollar como pueden ser turísticas, culturales, residenciales o recreativas, dependiendo del interés de cada ciudad.

La no contemplación del desarrollo de viviendas en estos frentes puede conllevar a un desarrollo del lugar vinculado únicamente a unos momentos del año concretos, o a unas horas del día concretas, ya sean de oficina, es decir, de trabajo, o de ocio, que pueden llevar a generar espacios residuales, o conflictivos.

Por lo tanto, los espacios privados del puerto, normalmente en desuso, se ceden a la ciudad para el desarrollo de diferentes actividades, para así poder recuperar el vínculo de la ciudad con el puerto. En el momento de decidir estas actividades se han de tener en cuenta numerosas cosas.

II.4. EL PAISAJE PORTUARIO: REGENERACIÓN DE ÁREAS INDUSTRIALES O PORTUARIAS

II.4.1. VALOR AMBIENTAL DEL PAISAJE PORTUARIO

El paisaje portuario es característico desde origen, ya que las maquinarias necesarias para el desarrollo de las actividades portuarias llevan a ello, por lo tanto, dan a la ciudad un carácter portuario, marinero, desde el comienzo del desarrollo de estas.

El gran desarrollo de estas actividades hace que se separe completamente la ciudad de estos espacios, haciendo de barrera entre la ciudad y el mar.

Se realizan además modificaciones de la morfología original de las marismas y de los frentes fluviales, con la realización de desecados o dragados, entre otros procesos, para desarrollar posteriormente actividades portuarias en estos espacios ganados al mar o al río. Esto conlleva un fuerte impacto ambiental, con cambio en el comportamiento de animales, y alteración de los movimientos originales de las corrientes de agua.

Esto hace que el desarrollo urbano original, es decir, el centro histórico de las ciudades, que en origen estaban vinculados directamente con el frente portuario, pasen a un segundo plano. Se comienzan en este punto a desvincular del desarrollo portuario, además de sufrir un gran cambio en el paisaje, debido al cambio de la morfología del terreno en contacto con el agua.

II.4.2. IMPACTO EN EL PAISAJE DE LA INDUSTRIA LIGADA AL PUERTO

Por otro lado, la llegada de la industria es uno de los puntos clave de desarrollo de las ciudades portuarias. Es esta la que atrae nueva población, y la que convierte la ciudad primitiva, en una ciudad industrial con un gran desarrollo en poco tiempo en carácter general.

Esta industria en un principio se desarrolla cercana a la ciudad, o en las zonas de puerto vinculadas a la trama urbana, esto hace que se produzca un gran impacto de la imagen de la ciudad, haciendo que para la ciudadanía el puerto pase a ser un elemento ajeno a ellos. Además del impacto paisajístico que supone, se produce un impacto ambiental con el que se modifica el valor de la zona.

Posteriormente es esta industria la que se desplaza a zonas más alejadas de la trama urbana debido a la necesidad de mayor superficie y unas conexiones diversas, por lo que se abandonan las infraestructuras o se trasladan a otros lugares, pero sea cual sea el nuevo uso de este espacio, la imagen del frente portuario debido a la industria cambia.

Actualmente la intención de la relación ciudad-puerto se encuentra en el punto el que se han desvinculado por completo las industrias de los frentes portuarios ligados a la trama urbana, y se debe regenerar la percepción del espacio, y, por tanto, nos encontramos en la etapa de regeneración de waterfronts como se ha tratado anteriormente.

III.1. El soporte territorial. Huelva, relación histórica con el puerto

III.2. Puerto primitivo: Huelva, ciudad marinera (hasta 1800)

III.3. Distanciamiento, puerto de la industria extractiva (1800-1950)

- III.3.1 Paseo de Muelle de la Junta 1915
- III.3.2. Plan Urbanístico de la Punta del Sebo 1926

III.4. Especialización, polo químico (1960-2000)

III.5. Integración, siglo XXI (2000-2025)

- III.5.1 Estado de reconexión y rehabilitación de waterfront

III.6. Regeneración paisajística y ecológica en la ciudad de Huelva

- III.6.1. Restauración del paisaje portuario
- III.6.2. La industria

III. EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE HUELVA

III.1. EL SOPORTE TERRITORIAL. HUELVA, RELACIÓN HISTÓRICA CON EL PUERTO

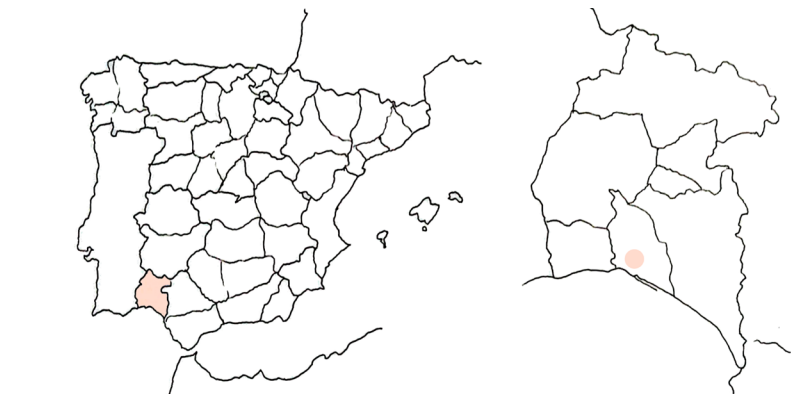


Figura III.1. Localización de la ciudad de Huelva.
(Fuente: Elaboración propia).

Huelva es una ciudad situada en el suroeste de la península Ibérica, actual capital de la provincia de Huelva. La historia urbana de la ciudad de Huelva no puede entenderse sin su estrecha —aunque cambiante— relación con el puerto. Desde sus orígenes como ciudad marinera, hasta su papel actual como importante nodo industrial y logístico, el puerto ha sido parte principal de la evolución territorial y urbanística de Huelva.

Desde los orígenes de la implantación de la ciudad, la ubicación geográfica de Huelva ha hecho que esté completamente ligada con el puerto. La ciudad se encuentra en un enclave estratégico, entre los ríos Odiel y Tinto, rodeada de marismas y a escasos kilómetros del Océano Atlántico. Esta posición, además, no solo le otorga un gran valor paisajístico y ambiental – con numerosas áreas protegidas por la Red Natura 2000 como las Marismas del río Piedras, la Flecha del Rompido o las Dunas del Odiel -, sino que también ha sido históricamente decisiva para su desarrollo portuario.

Se aprecia con claridad en el plano de 1755.



Figura III.2. Huelva, 1775. (Fuente: Junta de Andalucía)

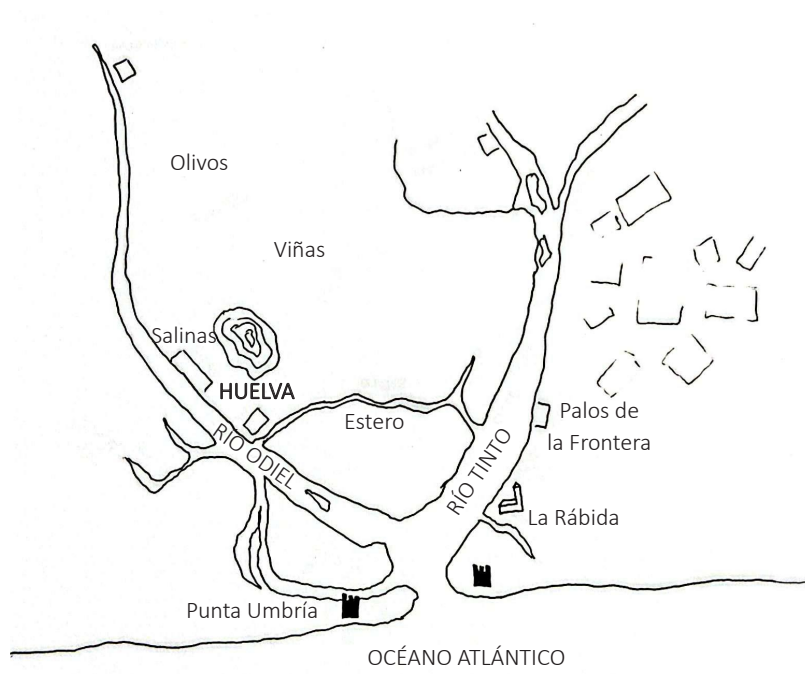


Figura III.3. Esquema del territorio 1775.
(Fuente: Elaboración propia).

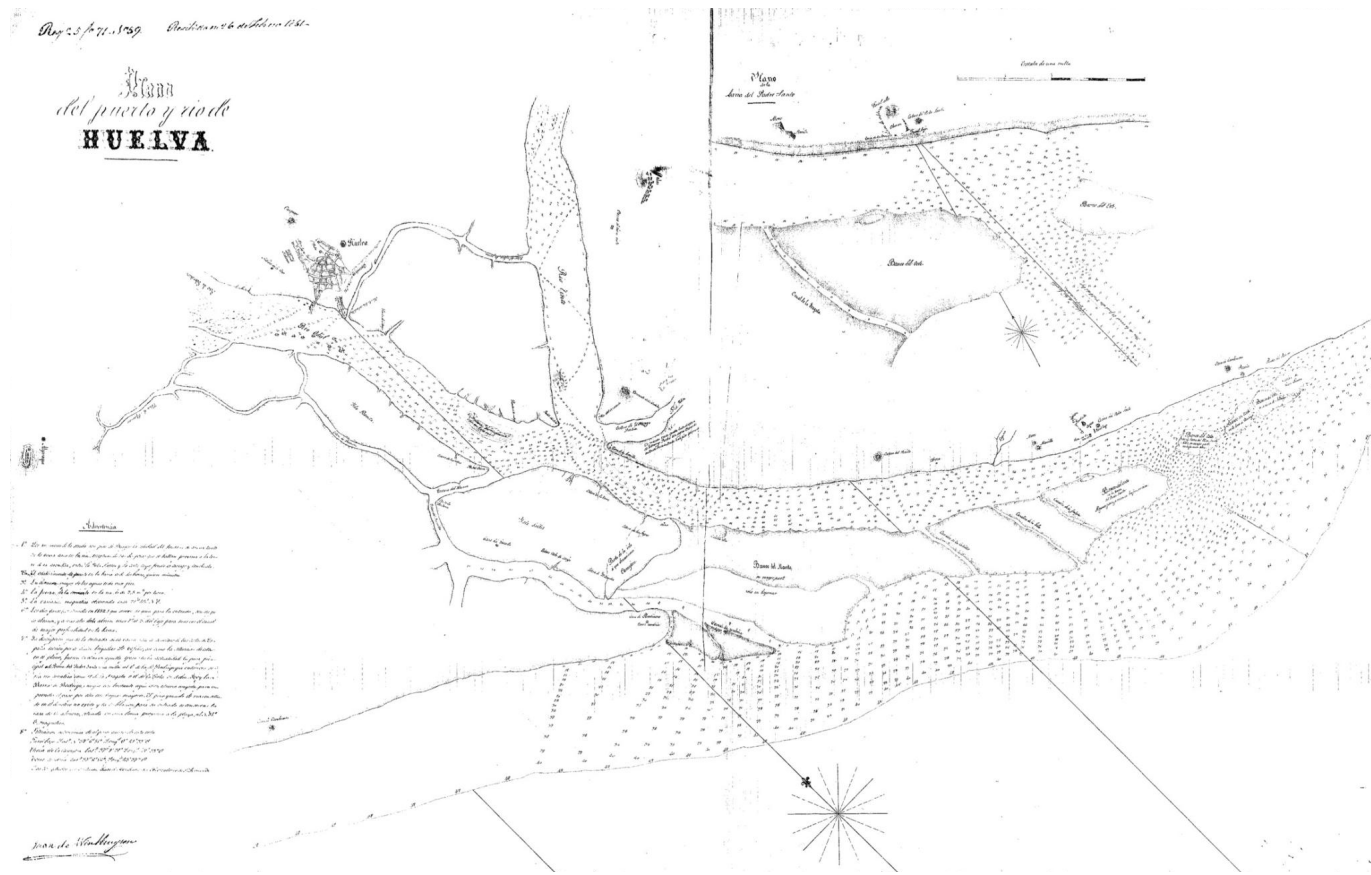


Figura III.4. Huelva, 1800. (Fuente: Junta de Andalucía)

La estrecha relación con los ríos y el océano ha marcado desde el inicio el carácter marítimo y portuario que posee la ciudad, condicionando su configuración urbana, sus actividades económicas, y su conexión con el exterior, siendo la actividad principal del puerto el intercambio de mercancías. El puerto, por tanto, no es solo un espacio funcional, sino un elemento estructural en la evolución territorial de Huelva.

A lo largo de la historia de la ciudad, con los cambios que han sucedido en el uso del puerto y su desarrollo de espacios para las diferentes actividades, la visión territorial de este paisaje portuario ha sufrido muchos cambios. La morfología del espacio ha variado, se han realizado procesos para ganarle terreno al mar, se han cambiado las actividades realizadas en el frente marítimo más cerca de la ciudad, y por tanto, los terrenos han variado su imagen, eso conlleva un gran cambio de la percepción del espacio y de la relación de la ciudad con su entorno más cercano, en este caso las marismas del río Odiel.

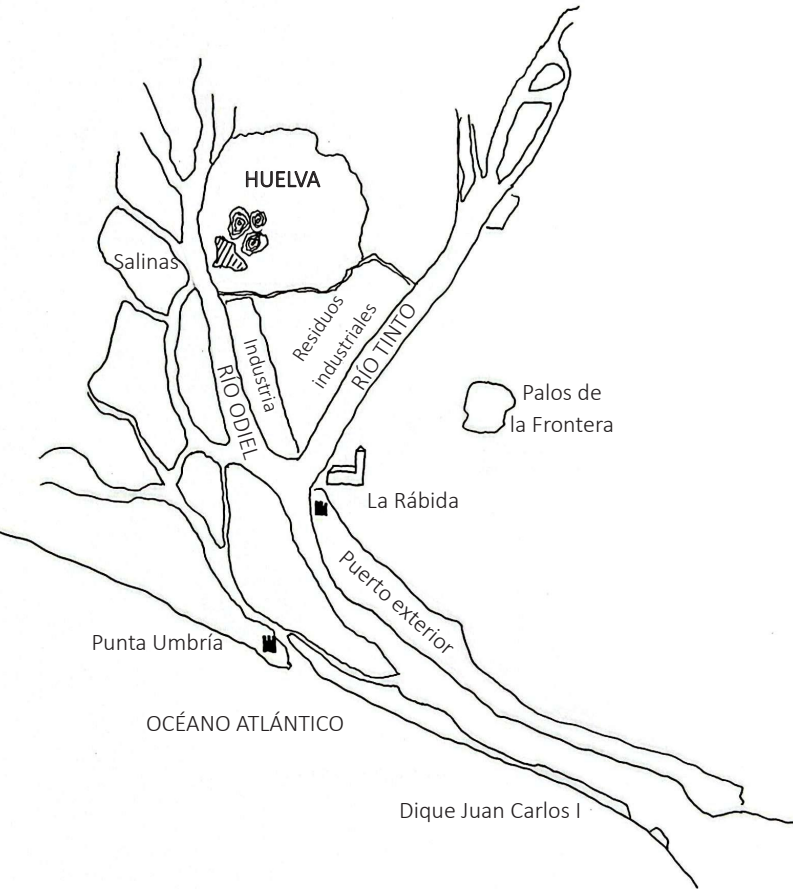
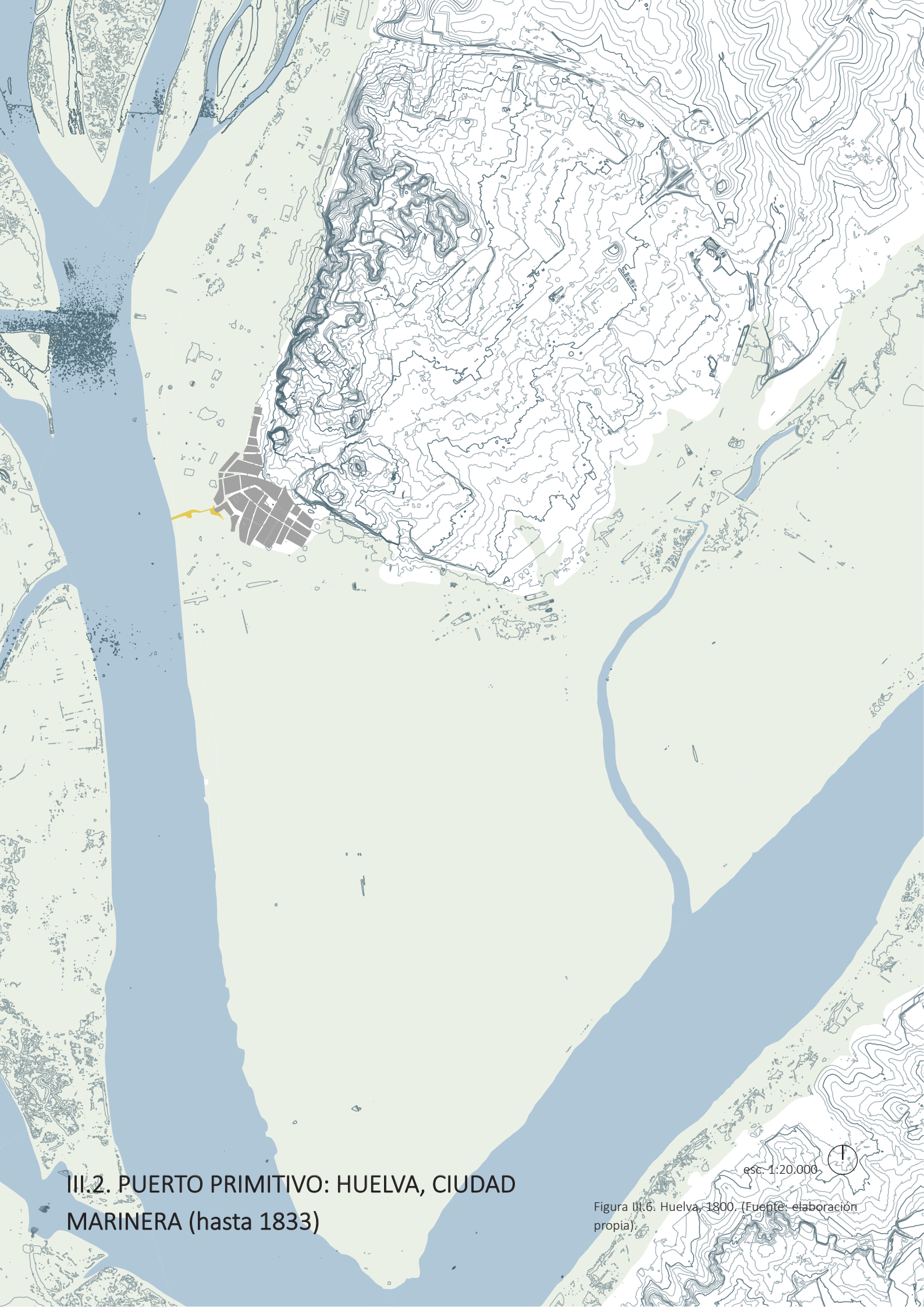


Figura III.5. Esquema del territorio 2025.
(Fuente: Elaboración propia).



III.2. PUERTO PRIMITIVO: HUELVA, CIUDAD MARINERA (hasta 1833)

Figura III.6. Huelva, 1800. (Fuente: elaboración propia)

III. EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE HUELVA

Hasta 1833, Huelva era una ciudad marinera, cuyo crecimiento urbano se había desarrollado en relación directa con el mar y la pesca. Las calles principales se trazaron de manera transversal hacia la marisma del río Odiel, donde se encontraba el principal punto de llegada a la ciudad por vía fluvial. La comunicación terrestre con Gibraleón y Sevilla existía, pero era secundaria frente a la gran relevancia que tenía el puerto como modo de conexión y de intercambio.

Huelva está situada en un abanico aluvial de tres “cabezos”, como comúnmente se conocen las colinas que caracterizan la morfología de la ciudad de Huelva. Estos condicionan la configuración de la ciudad y su dirección de expansión, ya que, desde los orígenes, se evita que la ciudad crezca en superficie hacia ellos, debido a que suponen una gran barrera física por su gran inclinación, aunque no posean una altura muy elevada.

Con la proclamación de Huelva como capital de provincia en 1833, se acelera el desarrollo urbano. Esto supone que, en apenas 14 años, se multiplican las construcciones residenciales, creciendo así la ciudad considerablemente. Aumenta el número de equipamientos, se comienza a empedrar las calles y a colocar luminarias.

Esto sucede con el desarrollo de la ciudad de modo que se producen rellenos en los terrenos de la marisma, consiguiendo así la desecación de estas, para ganarle terreno al río. Esto conlleva la pérdida de la estrecha relación entre las calles de la ciudad y su puerto, ya que se alejan de él.

Hasta 1800, el puerto servía como punto de encuentro cotidiano principalmente, era parte de la ciudad, parte del espacio público vivido por los ciudadanos. Se comienza a desvincular la población del puerto poco a poco, por el desarrollo del crecimiento de la ciudad hacia los “cabezos”, ya que las construcciones residenciales se comienzan a alejar de las calles principales perpendiculares al puerto.

Con la llegada de los intereses mineros y las infraestructuras ferroviarias, la relación puerto-ciudad se reconfigura bajo una lógica productiva y de extracción de minerales, alejándose del uso ciudadano del frente portuario.

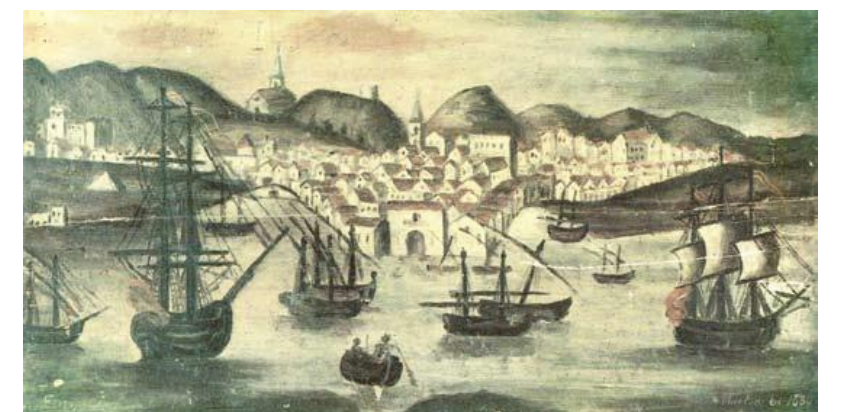


Figura III.7. Huelva en 1830. (Fuente: Hijos de Vázquez López, S.R.C. Figure 1. Huelva in 1830 (from Sons of Vázquez López, S.R.C).)

La llegada de capital inglés para la explotación minera en Riotinto marca un punto de inflexión clave. Huelva se convierte en el lugar estratégico de conexión terrestre-marítima para la exportación de minerales, y el puerto pasa a adquirir una dimensión industrial considerablemente grande. Esta transformación conlleva una expansión urbana acelerada, con la construcción de los principales edificios de la ciudad actual, y con la configuración de la urbanización de la ciudad con nuevas calles y la modificación de las existentes.

Como esquema general, la ciudad en ese momento estaba creciendo hacia el sur, hacia las marismas del río Odiel, rellenando y ganando terreno a la marisma. Es en este lugar en el que se colocaron las vías del ferrocarril que venía de las minas, en la sierra de Huelva. Esto supone una gran barrera para la ciudad, y un cambio en su imagen como ciudad portuaria, separándola además del entorno natural. El crecimiento de la ciudad continuó en dirección a los “cabezos”, hacia el este.

Esto se produce de manera irregular, sin ordenación ni planificación previa, por lo que surgen barrios con desigualdad social y de equipamientos, además, alejados del centro de la ciudad, y, por tanto, del puerto. Se marca ya en este punto una gran fractura social y espacial.

En este momento, se desvincula la gran relación que existía entre el puerto y la ciudad. El ferrocarril pasa a ser parte principal del frente marítimo de la ciudad de Huelva, y el puerto comienza a ampliar sus infraestructuras. Es así como el frente marítimo se convierte en un lugar hostil, con acceso controlado y no permitido a los ciudadanos, deja de ser un espacio de reunión y disfrute, a ser un lugar de trabajo.



Figura III.9. Huelva, 1943. (Fuente: Junta de Andalucía)

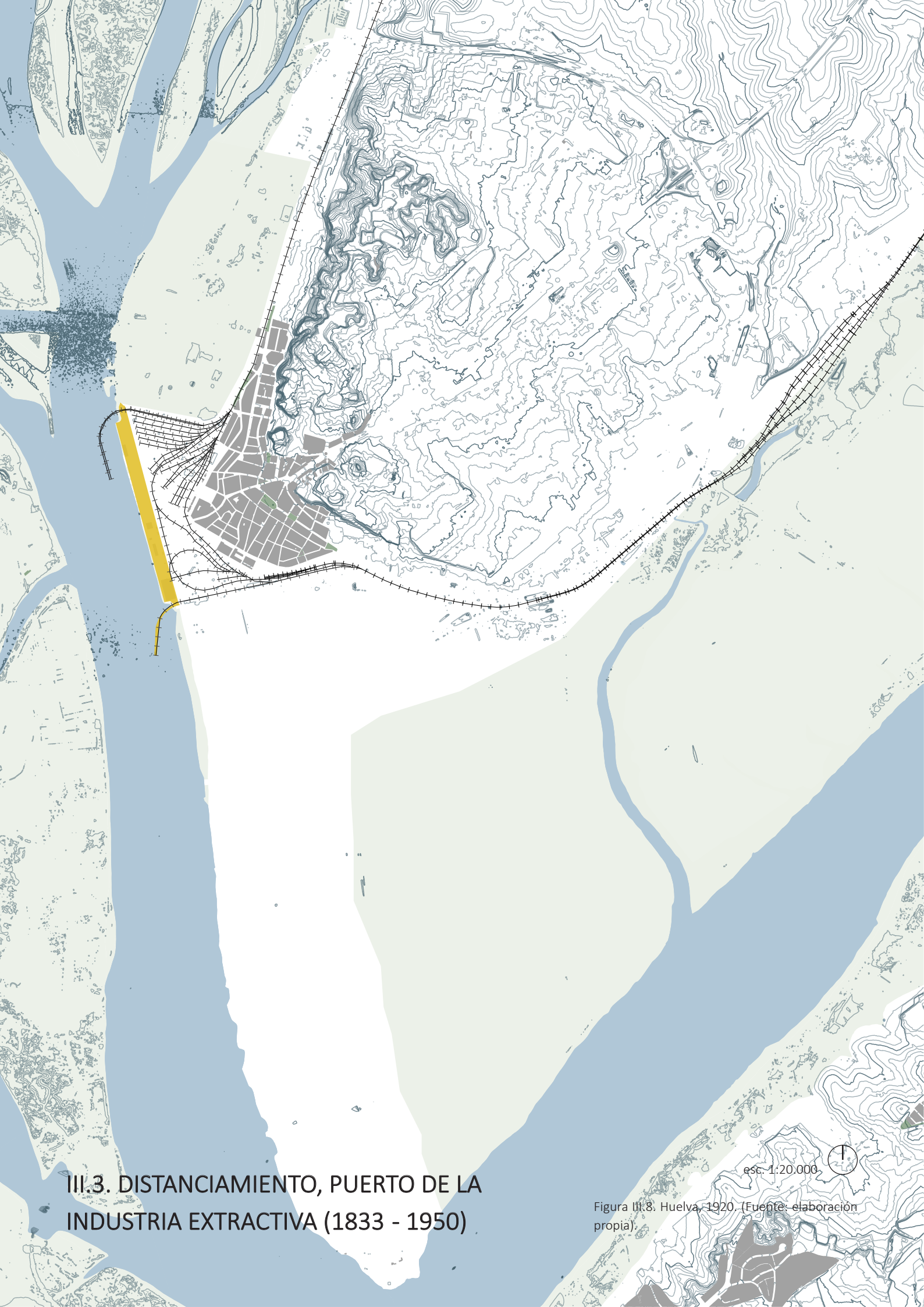


Figura III.8. Huelva, 1920. (Fuente: elaboración propia)

III.3. DISTANCIAMIENTO, PUERTO DE LA INDUSTRIA EXTRACTIVA (1833 - 1950)



Figura III.10. Vista de Huelva desde la ría a principios del siglo XX (Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva)



Figura III.11. Vista de Huelva y el puerto interior en 1950 (Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva)

Además de todo esto, el puerto pasa de ser un lugar de conexión con el río y la marisma, a ser en 1894 el lugar de desembocadura de la red de saneamiento de la ciudad, y es en puntos muy cercanos a los muelles donde se realizan los vertidos. El puerto, por tanto, deja de ser el espacio tranquilo al que acudir, a ser un gran foco de infecciones. Esto agrava la pérdida de relación que ya se estaba dando entre el puerto y la ciudad.

III.3.1. PASEO DEL MUELLE DE LA JUNTA 1915

En 1915 se realiza un paseo ameno y tranquilo a lo largo de la ribera del río Odiel, para conectar la ciudad con la Punta del Sebo. Este paseo se realiza sobre terrenos ganados al mar, pertenecientes al Puerto de Huelva, terrenos que posteriormente, una vez urbanizados, se ceden a la ciudad. Corresponde con la actual avenida de Francisco Montenegro, que une la ciudad con la Punta del Sebo.

A lo largo de este paseo, y por la tradición de actividades de recreo en las playas que habían traído hasta la ciudad los ingleses, se disponen numerosos balnearios y zonas habilitadas para el baño que pasan a formar parte del mobiliario de la ciudad. Esto consigue que la relación de la ciudad con el río Odiel sea muy estrecha en este punto, y este paseo se convierte en un gran punto de encuentro para los habitantes de la ciudad.

Además, se consigue la conexión directa de manera continuada de la ciudad con el océano, con Punta Umbría, que, en ese momento, e incluso en la actualidad, es el lugar de descanso, recreo y conexión con el mar de gran parte de los onubenses.



Figura III.12. Baños en la Ría, 1925. (Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva)

III.3.2. PLAN URBANÍSTICO DE LA PUNTA DEL SEBO

1926

Se realiza un proyecto para la ocupación de la Punta del Sebo, de esta manera, la ciudad hubiera bordeado las riberas de ambos ríos, tanto el Tinto como el Odiel. Este plan se descartó por el alto coste de cimentación en la marisma, problemas de saneamiento, etc. Se comenzaron las labores de dragado y de preparación para su construcción. Finalmente, en este emplazamiento se colocarían numerosas fábricas.

Con este proyecto surgen los muelles definitivos, ya más alejados de la ciudad, perdiendo la vinculación directa, debido a la necesidad de grandes infraestructuras para el desarrollo de las actividades del puerto.

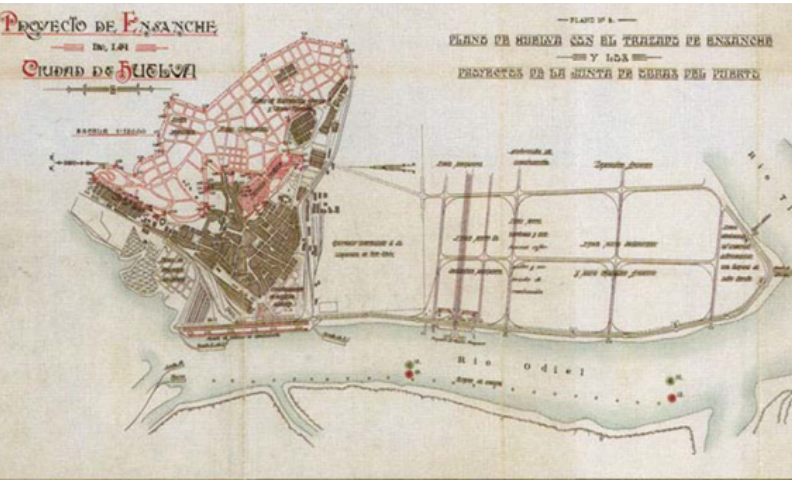
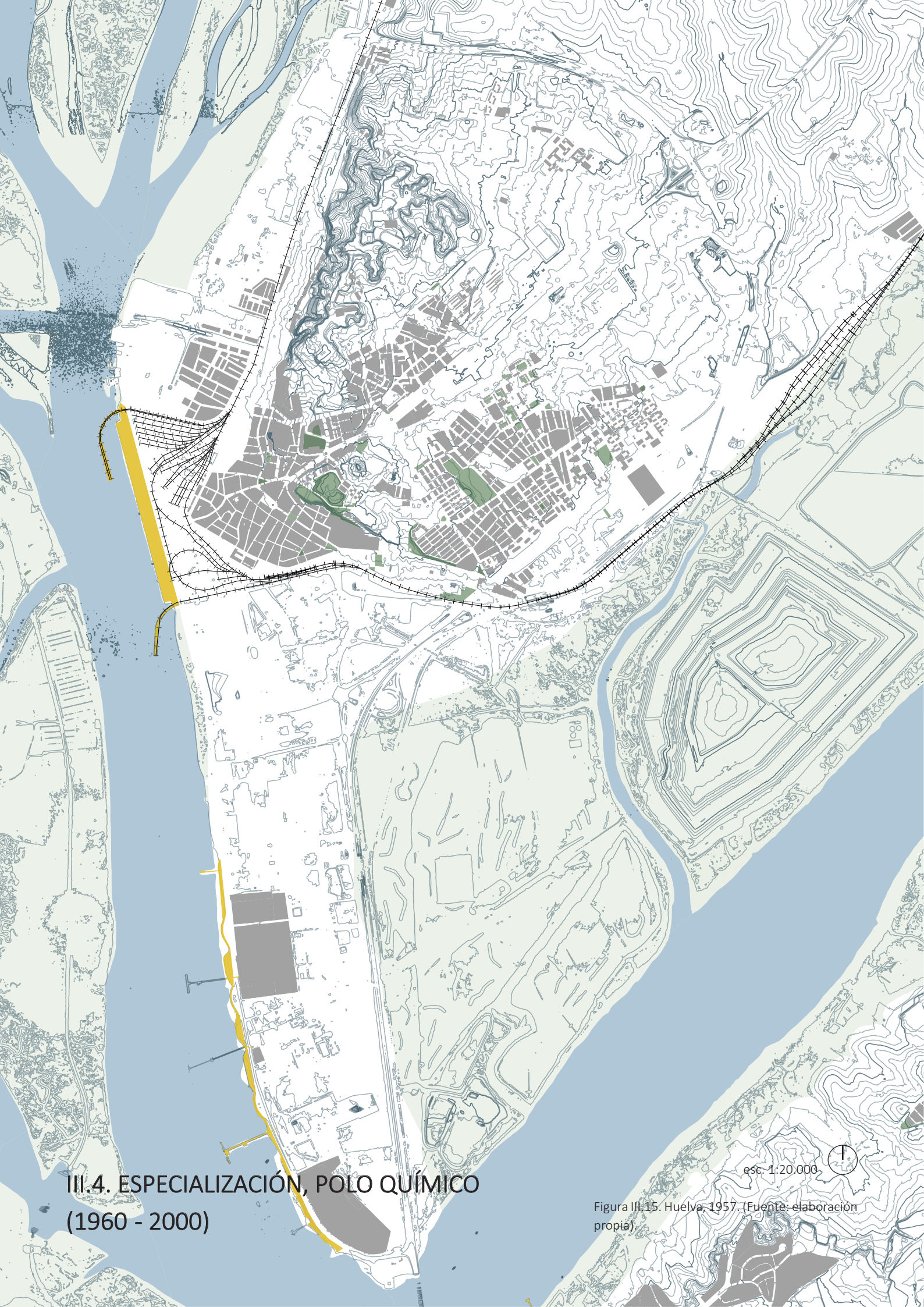


Figura III.13. Propuesta de ensanche para la ciudad de Huelva en 1926. (Fuente: Historia del Puerto: 1873-1930).

Podemos analizar en esta propuesta de trazado de ensanche de 1926, cómo por la llegada del ferrocarril y su gran relación con el centro urbano original, este último pierde la estrecha relación con el puerto que tenía en origen, y es a partir del desarrollo de la Punta del Sebo como espacio urbanizado, y como lugar de desarrollo de la industria, cuando la ciudad ya no puede continuar creciendo hacia el sur. Y por esto, se propone el crecimiento de la ciudad hacia el este, y se desvincula del puerto. El ferrocarril supone una gran barrera entre el centro histórico y la nueva zona urbanizable donde se desarrolla la industria.



Figura III.14. Paseo a la punta del Sebo, avenida Francisco Montenegro. (Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva)



III.4. ESPECIALIZACIÓN, POLO QUÍMICO (1960 - 2000)

Figura III.15. Huelva, 1957. (Fuente: elaboración propia)

III. EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE HUELVA

A partir de la llegada de los ingleses la dispersión es enorme, y la ciudad se encuentra en el siguiente estado de desarrollo:



Figura III.16. Huelva en 1964. (Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Huelva de Alejandro Herrero).

La localización del polo químico en la ciudad, y, por tanto, de grandes industrias situadas en la Punta del Sebo, exige la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana en 1964 en el que se prevé un gran crecimiento de la población de la ciudad. En este plan se trata de acoger los núcleos dispersos que se habían formado en el periodo anterior, y además acoger la población prevista.

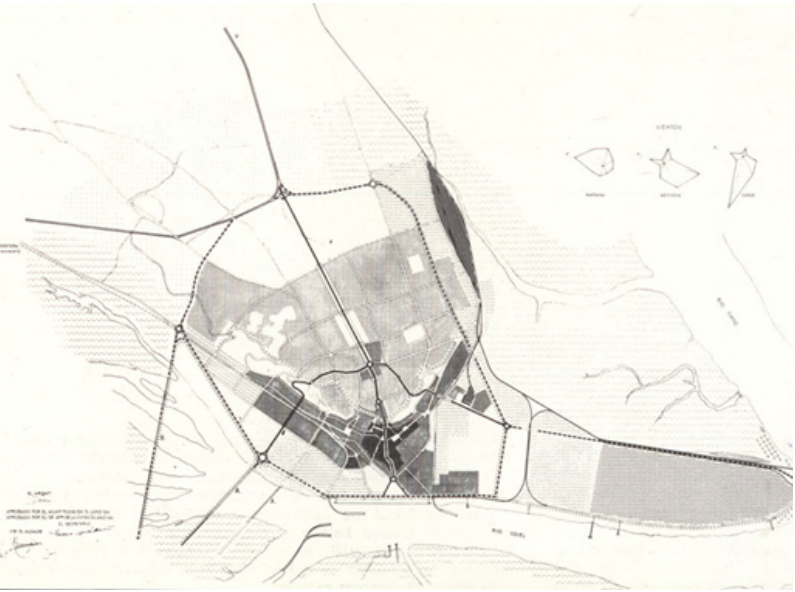


Figura III.17. Plan General de Ordenación Urbana de Huelva 1964. (Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Huelva de Alejandro Herrero).

Este plan no se desarrolló por completo, y sufrió varias modificaciones a lo largo de los años, alejando las zonas industriales de la ciudad, mejorando así la calidad de vida, ya que la contaminación de los espacios estaba suponiendo graves problemas en la población.

Además, con la rápida industrialización del terreno, se realizaron diferentes balsas de acumulación de residuos, que hoy en día se mantienen, y suponen un gran impacto ambiental. En algunas de ellas se ha tratado de realizar una descontaminación del terreno, pero ha quedado finalmente como espacios residuales, y no como lugares con posibilidad de transformación urbana.

En este momento de la evolución de la ciudad, la desconexión con puerto-ciudad es cada vez mayor, se aumenta la superficie necesaria para las infraestructuras del puerto, y por ello este se desplaza hacia el sur, en una zona, además, más cercana al océano. Esto conlleva a la desvinculación de la ciudad y el puerto.

FRAGMENTACIÓN Y FALTA DE PLANIFICACIÓN

El primer paso clave para la relación puerto-ciudad en esta etapa es la falta de planificación con la que se desarrolla gran parte de la ciudad, y cómo esta crece sin ordenación, y evitando en todo momento el vínculo con el puerto, ya que en este se desarrollaban actividades relacionadas con el desarrollo industrial, por lo que no era un lugar en el que se desarrollara parte de la vida de la ciudad.

Este crecimiento se produce de manera muy rápida, de forma que es aún más complicado el control de lo que aquí ha sucedido. Con la llegada del polo químico, se generan varios planes de ordenación y de crecimiento de la ciudad hacia el sur, tratando de desarrollar esta hacia la Punta del Sebo.

Con el Plan General de Ordenación Urbana realizado por Alejandro Herrero en 1964, se trata de unificar la ciudad y limitar los crecimientos desperdigados de barracones y barrios sin buenas condiciones de salubridad que habían ido surgiendo en el momento en el que aumenta la cantidad de trabajo considerablemente.

Tras este primer Plan General, surgen otros planes en los que se revisa la relación con las zonas industriales, y por ende con el puerto, ya que estas principalmente se desarrollaban en la Punta del Sebo, territorio perteneciente al puerto.

Como podemos observar, en este momento ya no se tiene en cuenta la relación de la ciudad con el puerto, ya que se dedican parcelas en terrenos ganados al río a partir de secados de la marisma, a la industria, y por ello, podemos concluir que no se contempla el desarrollo de la relación ciudad puerto, es el momento en el que esto se pierde.

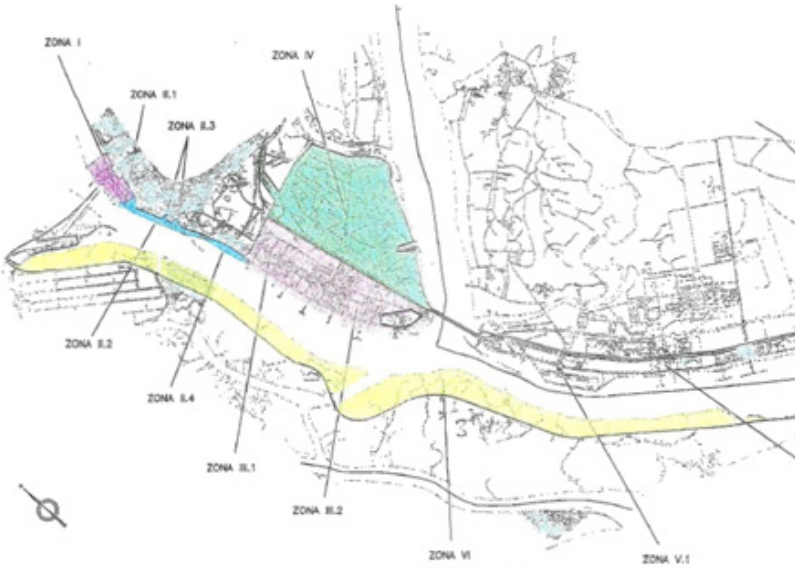


Figura III.18. Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva de 1998 (Fuente: PEOP).

El nuevo Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva en 1998 en el que se tiene en cuenta el desarrollo de las diferentes zonas del puerto, y de su relación con la ciudad y la trama urbana, se trata ya en este momento de reconectar la ciudad con el río, con un paseo marítimo, en la parte en la que es mayor la conexión puerto-ciudad. Pero no es hasta 2016, como se desarrollará más adelante, cuando este paseo se completa.



III.5. INTEGRACIÓN, SIGLO XXI (2000 - 2025)

Figura III-19. Huelva, 2025. (Fuente: elaboración propia)

La ciudad de Huelva está en proceso de reconexión con lo que en un momento fue su punto de partida, y con lo que ahora mismo sigue siendo uno de sus motores principales de economía, por trabajo, turismo y algunos otros puntos.

Tras el Plan de Ordenación Urbana de 1999 se trata de regenerar los barrios existentes, se retoma el ensanche sur que se dejó de construir por la gran contaminación de los humos provenientes de las fábricas del polo químico situado en la Punta del Sebo.

En todo momento se trata de reconectar la ciudad con el puerto, y con el río. Para ello se realiza el paseo de la ría, y se proyectan diferentes proyectos de restauración del espacio urbano en los que se prevé la cesión de espacios que actualmente pertenecen al Puerto de Huelva, a la ciudad.

La mayor parte de la actividad actual del puerto es desde el punto de vista del desarrollo de las fábricas, en las que se importa mercancía, se transforma, y se exporta. Estas fábricas son del sector petrolero, químico y petroquímico, y conllevan la necesidad de grandes infraestructuras, y por ello fueron trasladadas a lugares en los que se permite un desarrollo más amplio. Además, funciona como intercambio de pasajeros, teniendo conexión directa con las Islas Canarias.

Todo esto tiene lugar en el Puerto Exterior, con aproximadamente nueve kilómetros de frente fluvial aguas abajo, más cercano al océano, que permite la realización de las actividades principales del puerto. Gracias a esto, el frente fluvial con mayor relación con la ciudad de Huelva, puede estar destinado a otras actividades.

III.5.1 ESTADO DE RECONEXIÓN Y REHABILITACIÓN DEL WATERFRONT

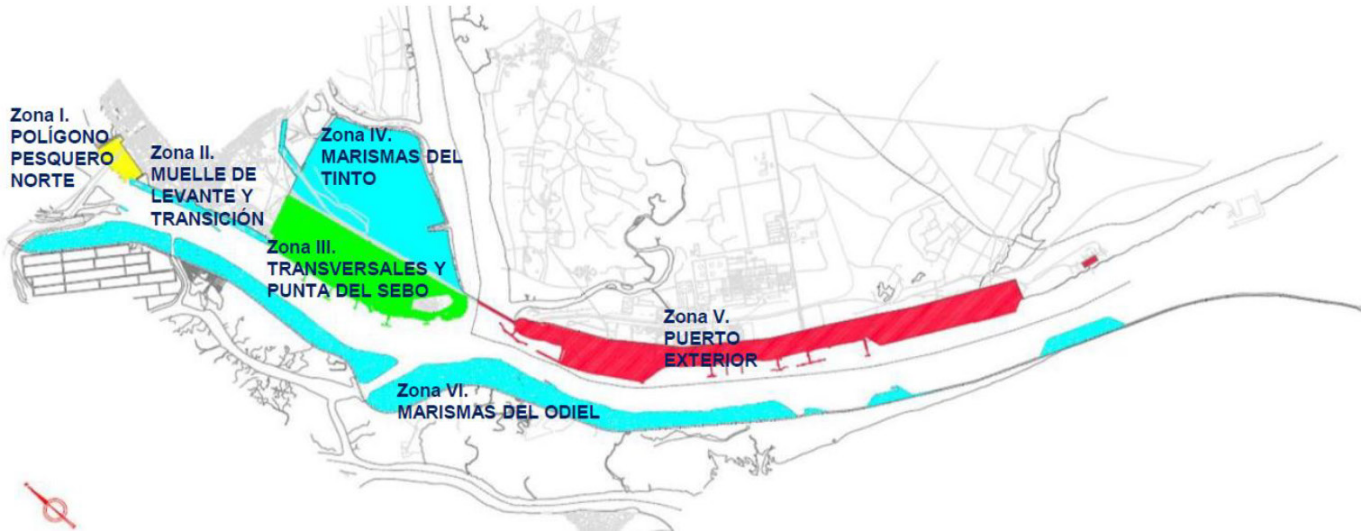
En el caso de la ciudad de Huelva, la cesión los terrenos para el desarrollo público y del desarrollo de diferentes actividades en el frente portuario más ligado al centro urbano, ha sido parcial hasta el momento, pero se contempla con los nuevos proyectos y con la visión de la relación puerto-ciudad en la estrategia del Puerto de Huelva con visión a 2050, que se amplie esta superficie de relación, y se termine conectando por completo la ciudad con los espacios del puerto, y por tanto, con su marismas y su río. Esto sucederá cuando el proyecto del Muelle de Levante esté completado.

Teniendo en cuenta que desde la Autoridad Portuaria se ha puesto en valor la relación puerto ciudad desde hace muchos años, cabría destacar que este desarrollo ha sido y está siendo realizado lentamente.

Podemos decir, por lo tanto, que el desarrollo urbanístico de la ciudad de Huelva con respecto a su relación puerto-ciudad, aunque se ha tenido en cuenta la recuperación y la mejora de esta desde finales del siglo XX, ha sido un desarrollo mucho más tardío en relación a lo sucedido en otras ciudades, como puede ser, por ejemplo Barcelona o Bilbao (Monclús, 2016; Martí et al., 2018).

El estado actual del desarrollo de la rehabilitación del waterfront, o frente portuario, está en proceso. Se han realizado proyectos en los que esto se desarrolla, con diferentes niveles de acercamiento, algunos ya realizados, y otros por realizar, por lo que podemos decir que no está completada la recuperación de la relación de la ciudad con su puerto y su río, como ocurría en origen, pero se está tratando de conseguir.

Para el desarrollo del frente portuario de la ciudad de Huelva, podemos comenzar comprendiendo cuál es la división que realiza la Autoridad Portuaria sobre las diferentes zonas que lo conforman. Estas serían de norte a sur: Polígono Pesquero Norte, Muelle de Levante y Transición, Punta del Sebo y Marismas del Tinto, del Odiel, y Puerto Exterior.



Como un primer paso, en el **Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva de 1998** se comienza a tener en cuenta la posible recuperación de la buena relación puerto-ciudad, *“necesaria y paulatina resolución de los temas puntuales de interrelación Puerto-Ciudad en el marco de una reflexión amplia”*(1), pero sin embargo, no se contempla en ningún caso la realización de ningún proyecto en relación a ello.

A comienzos del siglo XXI, todavía la actividad industrial del puerto cercana al centro urbano era bastante elevada, pero ya en el **Plan Estratégico 2012-2017 del Puerto de Huelva** se comienza a hablar de la integración Puerto-Ciudad, y se estudia cuáles son las posibilidades de cada uno de estos puntos en relación a completar este gran proyecto de integración, *“En las zonas de interferencia Puerto-Ciudad, establecer propuestas que vayan contribuyendo a estructurar futuros desarrollos.”*(2)

Para ello se tienen en cuenta las facilidades como el desarrollo de las actividades industriales más desvinculadas del centro urbano, como las dificultades del desarrollo de actividades en suelos privados. *“A medio-largo plazo se admite el planteamiento de renovación y recualificación de las zonas que pudieran entrar en conflicto con el desarrollo urbanístico de Huelva, con la voluntad de canalización paulatina de la demanda industrial-portuaria hacia el Puerto Exterior y el Polígono Industrial Nuevo Puerto y reconsideración de las actividades de los suelos que vayan quedando vacantes.”*

Figura III.20. Zonas principales del puerto en relación con la ciudad (Fuente: Plan Estratégico de Ordenación del Puerto de Huelva 2023)

1. Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva de 1998.
2. Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012 - 2017.

Actualmente, ya con el **Plan estratégico de 2023-2030 del Puerto de Huelva**, la integración completa del centro urbano con el frente portuario está contemplada, y se tratará de mejorar y llevar a una integración completa.

Se van a analizar las zonas del puerto con mayor relación con el desarrollo urbano de la ciudad, donde en los últimos años se han realizado varios proyectos, y se han propuesto otros que están en proceso de desarrollo.

III.5.1.1. PASEO HASTA LA PUNTA DEL SEBO

Como se contempla ya en el Plan Estratégico del puerto de Huelva de 2012-2017, *“La zona de transición hacia Punta del Sebo se encamina teniendo en cuenta su vocación de integración con la ciudad, dada la reestructuración urbanística que propone la ciudad para el PAU Ensanche Sur.”* (3)

Es este caso el proyecto se desarrolló en 2018, y consistió en renovar un paseo que ya existía en su momento, y que daba lugar a numerosos encuentros sociales, para poder reconectar la ciudad con la Punta del Sebo. Actualmente, es uno de los lugares principales a los que acude la población de la ciudad a hacer ejercicio, pasear, y a reconectar con la marisma.

Este proyecto consistió en habilitar un paseo paralelo a la vía rodada ya existente, para el cual se tuvieron que desarrollar diferentes zonas verdes, modificar la iluminación, generar nuevas zonas de aparcamiento, además de restaurar pasarelas ya existentes y modificar servicios de drenaje y potabilización de agua ya existentes.



Figura III.21. y figura III.22. Trazado del paseo hasta la Punta del Sebo. (Fuente: Google Earth, 2025)



III.5.1.2. PASEO DE LA RÍA, 2016

RECONEXIÓN SIMBÓLICA Y FÍSICA CON EL ODIEL

Proyecto realizado por los arquitectos José Antonio Martínez Lapeña y Elías Torres en 2016, que ha conseguido que la reconexión directa del centro urbano con la ría sea eficaz. Es en este lugar en el que se desarrollan numerosas actividades.

Funciona como el inicio del anterior proyecto, ya que es lo que conecta la ciudad con el paseo de la Punta del Sebo, y que posteriormente, si se termina desarrollando, conectará el nuevo Ensanche Sur directamente con la ría.

El proyecto en este caso consistió en ganarle terreno al río, en el desarrollo de diferentes plataformas para aumentar la superficie disponible, y alternar diferentes espacios de recreo infantil, con zonas verdes con sombras dadas por árboles o por diferentes estructuras ligeras dispuestas alrededor de espacios de reunión o anfiteatros, que se unen a dotaciones de infraestructura como bares o aseos públicos.

Este conjunto de posibilidades da al paseo un carácter amable para todos los públicos y ha conseguido su principal objetivo, vincular la ciudad con el río Odiel, con una relación más estrecha como tenía en origen.

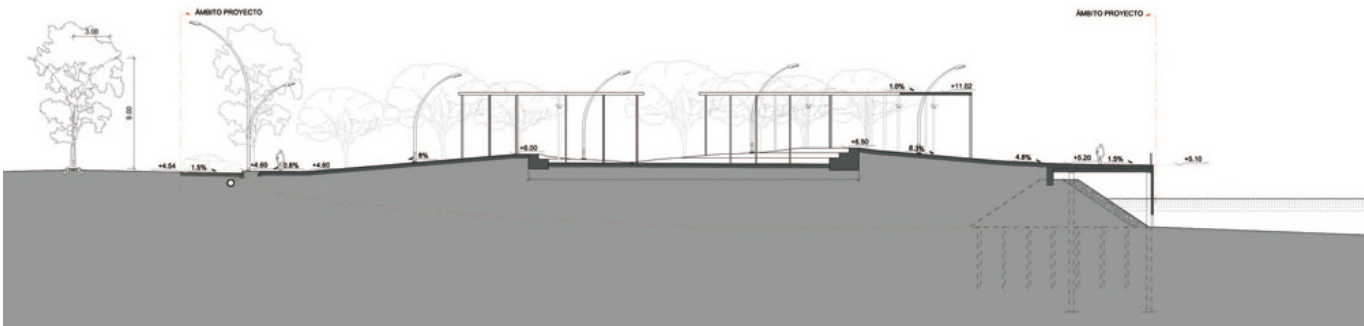


Figura III.23. Sección del paseo de la ría. (Fuente: On Diseño)



Figura III.24. Paseo de la ría. (Fuente: On Diseño)

PLAN PARCIAL ENSANCHE SUR, 2004. MODIFICADO, 2016.

Existe un plan parcial de ordenación de la zona sur de la ciudad de Huelva, que actualmente se encuentra en desarrollo de la FASE1-2, con la urbanización realizada por completo, como se puede comprobar en el estado actual.

El desarrollo de este nuevo ensanche conlleva a conseguir la unión de la ciudad con una zona que desde un principio había estado desvinculada del sur, debido al original ferrocarril que surgió con la llegada de los ingleses. El desarrollo de esto había llevado a que la ciudad no creciera hacia el sur, sino que, en todo momento, su crecimiento estuviera ligado al desarrollo hacia el este, y por tanto hacia los “cabezos”.

Con el cambio de lugar de la estación de tren, y la eliminación de las vías que conectaban con el muelle del Tinto, dejando este como memoria histórica de la estrecha relación de la ciudad con la minería, se consigue restablecer la conexión de estas dos partes.

Este plan está vigente, y a medio o largo plazo esta zona se urbanizará siguiendo esta ordenación, y se edificará. A través del paseo de la ría, consigue toda esta nueva zona de la ciudad su gran conexión con el río Odiel, y su vinculación, por tanto, con los terrenos del Puerto de Huelva.

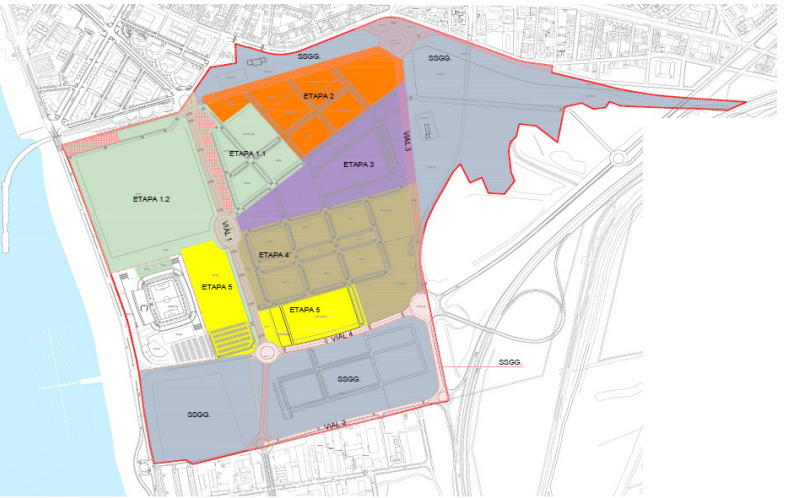


Figura III.25. Plan Parcial Ensanche Sur. (Fuente: PP Ensanche Sur, modificación 2016).



Figura III.26. Ensanche Sur, ciudad de Huelva (Fuente: Google Earth 2025).

III.5.1.3. MUELLE DE LEVANTE

Podemos decir que el muelle de levante es actualmente el punto crítico de esta relación puerto-ciudad, debido a que es el espacio que más relación tiene con el centro urbano, pero, sin embargo, la barrera más grande que posee actualmente la trama urbana de la ciudad de Huelva para su relación con el puerto, y el río Odiel.

Es un espacio que actualmente *“Acoge usos específicos portuarios relativos al tráfico de pesca en su parte norte y de mercancía general en la sur, con un espacio intermedio entre ambas para usos urbanos de índole dotacional y de carácter recreativo.”* (4). Ha dejado de lado sus funciones originales en cuanto al desarrollo de las actividades portuarias industriales, y es un lugar donde se encuentran muchos edificios en desuso y maquinaria portuaria de gran escala abandonada, cabría decir que es uno de los espacios que queda en desuso de los terrenos pertenecientes al puerto por el traslado de sus actividades a zonas más alejadas de la ciudad, río abajo en la zona exterior del Puerto de Huelva.

Esto viene ocurriendo desde principios de siglo XXI, ya que es a partir del plan estratégico del Puerto de Huelva de 2012-2017 cuando se comienza a tener en cuenta el desuso de este espacio, y por tanto, su posible conexión con la ciudad. *“El muelle de Levante es una infraestructura de relevancia en la interfase con la ciudad. Se encuentra sometida a las mayores tensiones derivadas de su colindancia con el desarrollo urbano, lo cual hace plantearse un proceso de reestructuración.”* (5).

Como avance sobre esto, en el plan estratégico del puerto de Huelva 2023-2030, donde ya se contempla la recuperación total del vínculo de la ciudad de Huelva y su trama urbana, *“Las actuaciones puerto-ciudad más relevantes planificadas a corto plazo son el proyecto del Muelle de Levante como espacio para el desarrollo de actividad cultural, náutica, cruceros, restauración y comercial.”* (6). Se comprende a partir de estas afirmaciones, que la intención de la Autoridad Portuaria sería llevar a término las propuestas de este proyecto.

Se contempla, por tanto, que el Puerto de Huelva cedería el terreno privado para el uso público de estos espacios, permitiendo así el desarrollo de la importante conexión puerto-ciudad.

Una de las principales aportaciones de este proyecto es la reconexión del actual parque de Zafra con la zona portuaria, con el soterramiento de un kilómetro de vía de circulación, permitiendo así que la conexión sea mucho mayor. Además de esto, se generan diferentes espacios vinculados a la universidad, a actividades comerciales, puerto deportivo, terminal de cruceros, entre otros.

Esto daría un carácter diverso al espacio portuario, y permitiría el desarrollo de diversas actividades, pero, sobre todo, la recuperación del vínculo estrecho entre la trama urbana y el frente portuario.

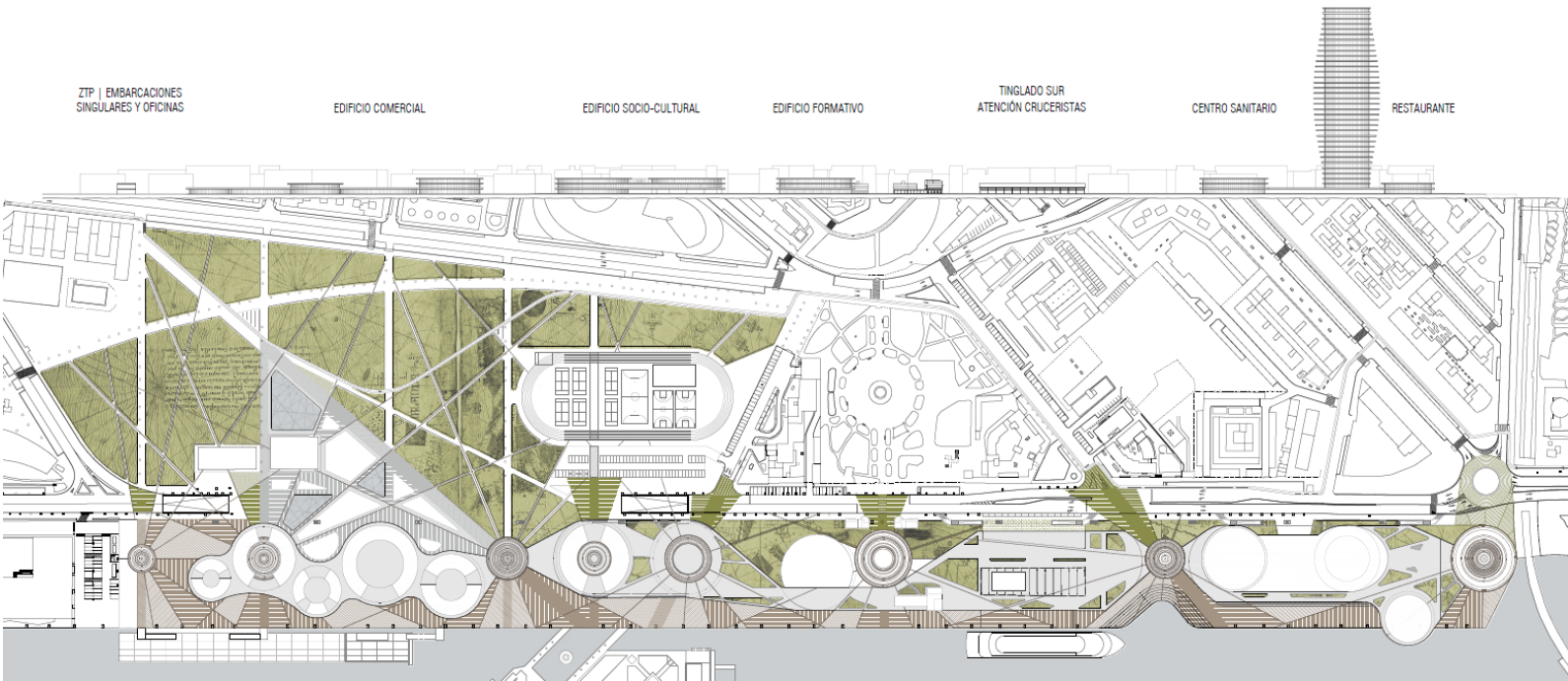
Con visión crítica, se pueden analizar diferentes aspectos de este proyecto, como por ejemplo pueden ser la posible desvinculación del tráfico rodado principal con esta zona, dejando así unas vías con menos importancia, sin necesidad de realizar el soterramiento de la vía. Para ello se debería realizar un análisis exhaustivo de las circulaciones y modificar las actuales.

Además, se podría tener en cuenta el hecho de que en ningún caso se contemplan en este proyecto la realización de viviendas en el lugar, lo que podría producir un posible vínculo más cercano entre las personas que habitan el lugar, y las actividades desarrolladas en él.

El desarrollo actual de este proyecto es muy limitado, pero se han comenzado a realizar diferentes puntos en los últimos años, como puede ser la construcción del nuevo edificio de la Lonja, el muelle deportivo, o la demolición de algunos edificios actuales para la posterior construcción de los contemplados en el proyecto.



Figura III.27. y figura III.28. Proyecto del Muelle de Levante. (Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva).



- 4. Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012 - 2017.
- 5. Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012 - 2017.
- 6. Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2023- 2030.



Figura III.29. Muelle de Levante, junio 2016 (Fuente: Google Earth 2016).



Figura III.30. Muelle de Levante, febrero 2025 (Fuente: Google Earth 2025).

III.5.1.4. POLÍGONO PESQUERO NORTE

Espacio vinculado a la ciudad, en particular a las circulaciones de entrada y salida de la ciudad en dirección a playas o ciudades dormitorio, como pueden ser Corrales o Aljaraque, posee una gran conexión también al peatón gracias al nuevo carril bici desarrollado por el Puerto de Huelva, que permite la llegada a la Playa de la Bota desde la ciudad de Huelva en unos 11 kilómetros.

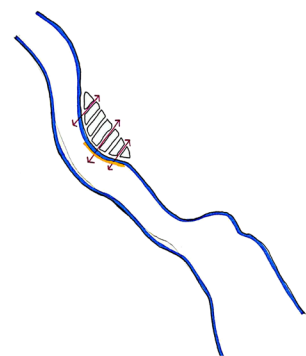
Con un carácter de polígono industrial dedicado a la pesca y las actividades relacionadas con ella, no se contempla el cambio de la zona. Sin embargo, se ha desarrollado el proyecto de la ciudad del marisco, siendo esta una apuesta por el acceso de los ciudadanos de Huelva a este espacio.



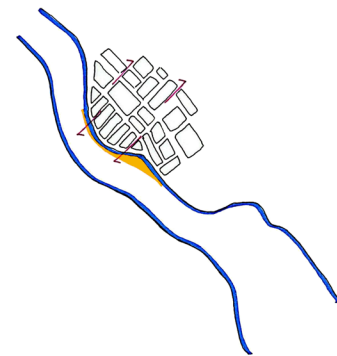
Figura III.31. Ciudad del Marisco (Fuente: Diario del Puerto).



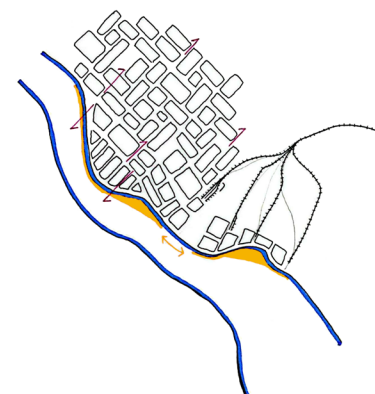
Figura III.32. Polígono pesquero norte. (Fuente: Google Earth 2025).



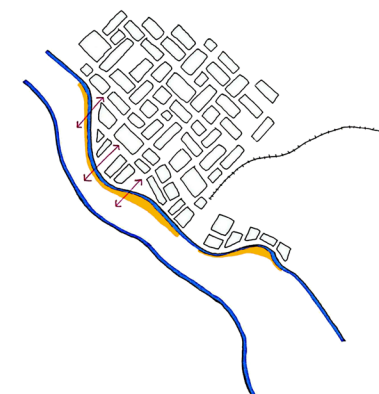
PUERTO PRIMITIVO,
HUELVA, CIUDAD
MARINERA



DISTANCIAMIENTO,
PUERTO DE
LA INDUSTRIA
EXTRACTIVA



ESPECIALIZACIÓN,
POLO QUÍMICO



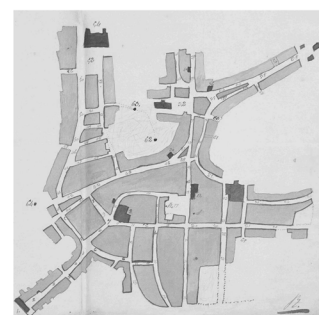
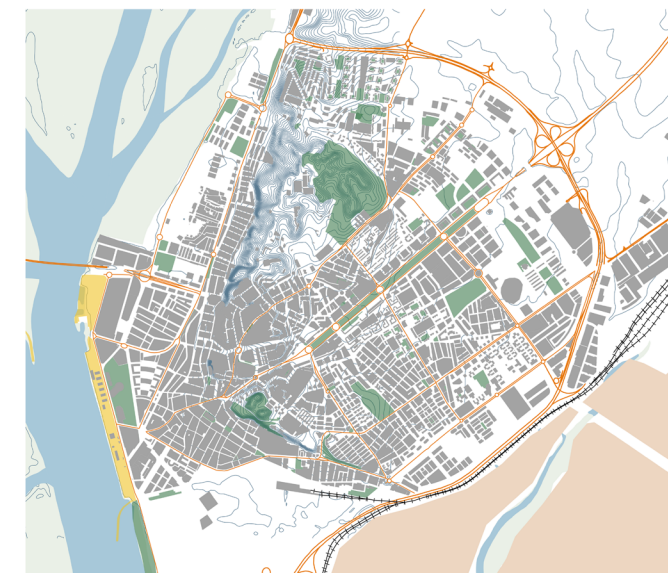
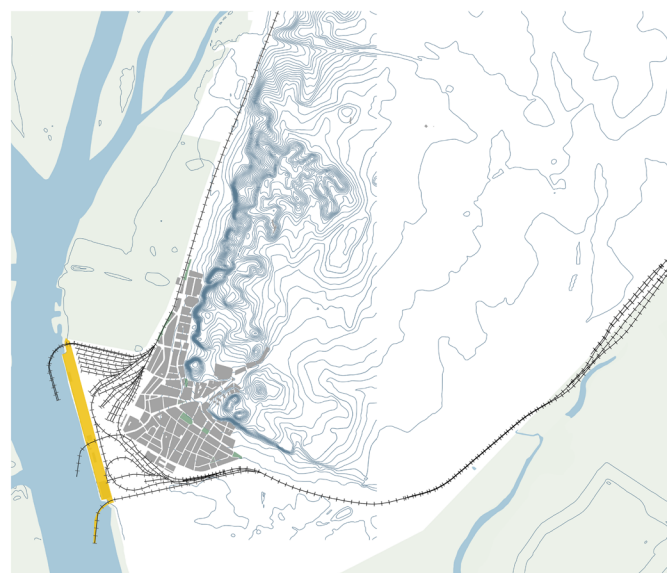
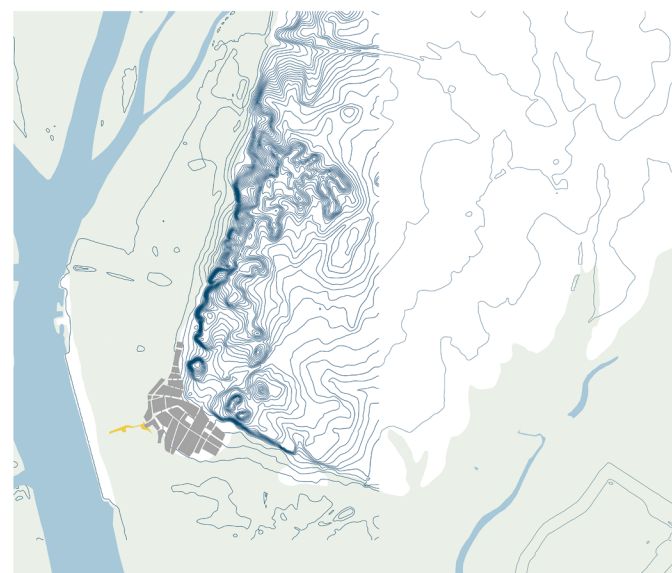
REGENERACIÓN,
SIGLO XXI

1800

1920

1957

2025



Huelva, 1800.



Huelva, 1869.



Huelva, 1943.



Punta del Sebo, 1922.



Huelva, 1964



PGOUHuelva, 1964.



PGOUHuelva, 1999.



Paseo de la ría.



III.6. REGENERACIÓN PAISAJÍSTICA Y ECOLÓGICA EN LA CIUDAD DE HUELVA

En el caso de la ciudad del Huelva, el paisaje portuario ha variado a lo largo de su historia, debido al aumento de la superficie dedicada a las actividades del puerto, al gran desarrollo industrial, al posterior abandono de espacios portuarios, y a la actual voluntad de recuperar el frente portuario para la ciudad.

Por ello también, se ha modificado el valor ambiental de la zona, en algunos momentos sin tener en cuenta qué repercusiones tendrían las actividades realizadas en el puerto, y actualmente, una profunda preocupación por recuperar la fauna perdida, y el hábitat natural que suponía este espacio para numerosas especies. Se podría decir que la intención del Puerto de Huelva es de dejar de ser un puerto pasivo ambiental, a ser un puerto ecológico y social. (1)

En el plan estratégico del Puerto del Huelva de 2012-2017 se tiene ya en cuenta la integración del frente portuario, y, por tanto, de su paisaje, con el entorno. Se trata de conseguir el equilibrio entre la sostenibilidad ambiental, que es un punto fuerte del puerto de Huelva, ya que conforma uno de los humedales más importantes de Europa, y el desarrollo de la actividad económica en el puerto que es lo que ha permitido que la ciudad de Huelva crezca considerablemente desde los años 60 del siglo XX.

En el plan estratégico del puerto de Huelva de 2023-2030 se trata más profundamente la relación puerto-ciudad, pero además se tiene en cuenta el cambio de la imagen de la ciudad, “25.2 *Mecanismo de seguimiento y monitorización de la percepción de la ciudadanía sobre el puerto de Huelva*” (2), siendo este uno de los puntos a desarrollar del plan estratégico.

Gran parte de la superficie perteneciente al puerto está protegida por diferentes aspectos de la Red Natura 2000, lo que hace que el valor ambiental del paisaje sea aún mayor, y con un carácter más restrictivo a cumplir de conservación. En el último plan estratégico del puerto de Huelva vigente, de 2023-2030, con visión a 2050, se plantea la realización de una estrategia de recuperación ambiental en 2024, y su posterior implantación con un periodo amplio hasta 2030.

1. Portusonline.
2. Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2023-2030.

III.6.1. RESTAURACIÓN DEL PAISAJE PORTUARIO

Se puede concluir este punto teniendo en cuenta cuáles han sido las actuaciones del puerto de Huelva en los últimos años para la modificación y restauración del paisaje portuario, y su valor ambiental, y, por tanto, de su intención de recuperación de la relación puerto-ciudad. Estas son:

- La gestión de los sedimentos recogidos por los dragados realizados en espacios habilitados para depositar sedimentos contaminados y así no verterlos al Océano Atlántico.

- La mejora ambiental de la ría, que se encontraba muy deteriorada por las actividades industriales realizadas en la ciudad a partir de los años 60, se han recuperado ecosistemas y se consiguió ya en 2017, la restauración de esta margen izquierda del río Odiel.

- La realización del paseo de la ría, como acercamiento del río Odiel a la ciudad, también en 2017.

- La Lonja y la ciudad del marismo como lugar de conexión con los ciudadanos.

III.6.2 LA INDUSTRIA

La cercanía de la localización del desarrollo de la industria a la ciudad ha marcado el carácter de ésta, y, por tanto, la imagen que se tiene de este lugar, completamente desvinculado de la ciudad.

En algunos momentos de máximo desarrollo de esta industria, la calidad del aire que se respiraba en la ciudad era muy baja, haciendo así que bajara la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Además, de los numerosos vertidos al mar de residuos, cuando aún no se controlaban, y de la cantidad de superficie de las marismas destinada a almacenar estos residuos, contaminando así las aguas ligadas a la ciudad, han hecho que la imagen para la ciudad de la industria sea negativa.

En la actualidad, la actividad industrial en estas zonas de la Punta del Sebo ha disminuido, y en algunos casos se ha trasladado a zonas de puerto exterior, por lo que ha permitido mejorar la calidad del aire de la zona, la relación de la ciudad con el frente portuario debido a su restauración, pero no se ha realizado un cambio en el paisaje industrial de esta zona de la ciudad.

En las marismas del Río Tinto, otra de las partes principales en las que se divide el puerto y su intervención puerto-ciudad, se desarrolla como solución a la gestión de residuos de las industrias las balsas de los fosfoyesos, espacios de depósito de residuos contaminantes y perjudiciales para la salud, que equivalen aproximadamente a la superficie de la actual trama urbana de la ciudad de Huelva.

Esto ha supuesto un gran impacto ambiental en las marismas del río Odiel y Tinto. Ha supuesto una mala calidad del agua de los ríos, y el desperdicio de un gran espacio aprovechable.

Actualmente existe un proyecto de regeneración de este lugar en el que a partir de diferentes procesos se plantea recuperar el paisaje de marisma previo a los vertidos de residuos, con la recuperación de la vegetación autóctona. Para ello se realizan los siguientes procesos (1):

- Drenaje del agua interna del yeso
- Sellados varios para evitar el vertido de residuos al agua y la posible contaminación de esta.
- Recuperación paisajística del emplazamiento con la adición de sustrato vegetal, con su propia evacuación de aguas pluviales sin contacto con los productos contaminados.

Todo esto se prevé que se desarrolle hasta obtener una clausura completa de los residuos, para su posterior desarrollo de vegetación en un plazo de 30 años.

En las zonas 1 y 3 se consideran ya como restauradas, en la 5 no se han realizado vertidos en ningún momento, y faltarían por sellar las zonas 2 y 3 (2).

Por lo tanto, podemos decir que se recuperaría el paisaje de marisma, pero no se conseguiría la posibilidad de conexión de la ciudad con este lugar, no se permitiría al ciudadano el disfrute de un espacio limpio, en la naturaleza, en relación con el río Tinto.



1. Restore 2030
2. Consejo de Seguridad Nuclear

Figura III.34. Zonificación de la zona de residuos (Fuente: Consejo de Seguridad Nuclear).

IV.1. Puerto- ciudad

IV.2. Evolución de la ciudad de Huelva

IV.3. Reflexión crítica y visión futura

IV. CONCLUSIONES

IV.1. PUERTO - CIUDAD

La relación puerto-ciudad es una relación cíclica, en la que, con carácter general, con las cuatro fases que la caracterizan (Unidad, Distanciamiento, Aislamiento e Integración) podemos comprender cuál ha sido la historia de una ciudad portuaria desde su origen de asentamiento hasta la actualidad.

Cada uno de los puntos de vista analizados en este contexto nos lleva a concluir que, si bien existen unas primeras fases en las que se pierde el contacto entre la ciudad y el mar, debido a distintos factores, se plantean unas fases porteriores en las que los elementos de conexión e integración entre estos dos elementos se revalorizan, y se recuperan.

Este proceso es en el que actualmente se encuentran los puertos, la revitalización del frente portuario, o waterfront, con el que no solo desde el carácter económico es positivo para el puerto, sino que consigue recuperar la identidad urbana, desarrollar la sostenibilidad y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

IV.2. EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE HUELVA

La posición estratégica que ocupa la ciudad con respecto a su posición entre los ríos Odiel y Tinto, condicionó su asentamiento, y sigue condicionando el desarrollo, aun habiéndose desarrollado como ciudad sin un vínculo directo y estrecho con ellos en algunas fases.

Este vínculo directo se perdió sobre todo con los rellenos realizados en la marisma, la llegada del ferrocarril, el polo químico y la gran expansión portuaria desarrollada hacia el sur, aguas abajo. Todo ello ha contribuido a una desconexión física, visual y social importante.

También cabe destacar la rapidez de la reconexión, y de la ocupación de los espacios del ferrocarril originario, con una nueva zona de la ciudad, aunque aún sin reconectar completamente con el río debido al desarrollo de actividades portuarias en el Muelle de Levante.

La regeneración urbana del frente portuario es uno de los temas que comprometen al puerto actualmente, donde se han realizado y se están realizando varios proyectos, con intención de reconectar ciudad y puerto. Actualmente esta relación aún se encuentra limitada por actividades industriales y logísticas que se desarrollan en este frente portuario, y que no han sido desplazadas o redistribuidas en él.

La desconexión ha conllevado un conflicto de percepción para la ciudadanía, en la que la imagen del puerto ha sido de contaminante y de barrera física, aunque esta haya sido el motor económico para el desarrollo de la ciudad. Este punto de vista, con el cambio de paisaje y de percepción del Puerto de Huelva desde la ciudad es uno de los retos actuales.

IV.3. REFLEXIÓN CRÍTICA Y VISIÓN FUTURA

Teniendo en cuenta lo estudiado y analizado en el marco teórico aplicado a la ciudad de Huelva, se han analizado los puntos en los que este caso concreto coincide con la norma general, y aquellos en los que dista un poco de lo común y se ha desarrollado de manera diferente, manifestando especificidades particulares de la ciudad de Huelva.

En general, el asentamiento de la ciudad, y lo que se ha denominado puerto primitivo, coincide con la norma, con un solo punto de conexión con el río, y un desarrollo de las edificaciones cercanas a este y con una gran relación.

Desde el punto de vista de crecimiento de la ciudad, al contrario que en los casos generales, Huelva ha sido construida sobre terreno ganado a la marisma, ciudad marismeña, en la que se ha modificado con diferentes procesos, el borde fluvial.

Esto ha llevado a una separación física entre la ciudad original, o centro histórico, y el río Odiel, ya que los terrenos ocupados de la marisma para el ferrocarril, que actualmente han sido recalificados con diferentes usos, (también esto desarrollado de manera diferente, ya que la industrialización en Huelva y la llegada del ferrocarril y su efecto en la ciudad se produjo en Huelva de manera mucho más temprana que en otras ciudades españolas), los han alejado del río.

El reto del Puerto de Huelva no es solo logístico y económico, sino que es también urbano y social. Se debe encontrar el equilibrio entre su función industrial y exportadora, con su integración en la ciudad y con los ciudadanos.

Para que el vínculo entre el puerto y la ciudad mejore se debe realizar una planificación compartida, en la que se consiga abrir nuevos espacios públicos, integrar el paisaje portuario en la ciudad y diversificar usos, como pueden ser terciarios, culturales y de ocio. Se debe conseguir que el frente portuario deje de ser una frontera, para que sea un espacio de oportunidad urbana.

La experiencia internacional y las diferentes teorías avalan que la recuperación de los frentes portuarios con una buena gestión se convierte en espacios con identidad ciudadana. Huelva aún se encuentra en proceso de reconversión del waterfront, y, por tanto, de recuperación de su identidad como ciudad portuaria.

El Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2023-2030 representa una oportunidad de reconversión de la relación entre ciudad y puerto, siempre y cuando termine teniendo participación ciudadana, se integren los proyectos a realizar con visión arquitectónica y urbanística, y se planifique a largo plazo con criterios de resiliencia y sostenibilidad.

En la actualidad, la próxima expansión de la ciudad de Huelva, prevista con el desarrollo del plan parcial ensanche sur, dista de esta intención de reconexión ciudad-puerto, ya que la ordenación propuesta a día de hoy no tiene en cuenta la conexión de esta nueva zona con la ciudad, ni de su propia conexión con el paseo de la ría. Por lo que se podría realizar una revisión de cómo esta nueva zona de la ciudad interactúa con la preexistencia, y cómo se relaciona con el frente fluvial.

Otro punto a tener en cuenta es cómo se va a tratar de recuperar la zona contaminada con el plan de regeneración ambiental. Actualmente, este espacio de enormes dimensiones, que previamente era una marisma limpia y segura, es un lugar contaminado, que está en proceso de reconversión.

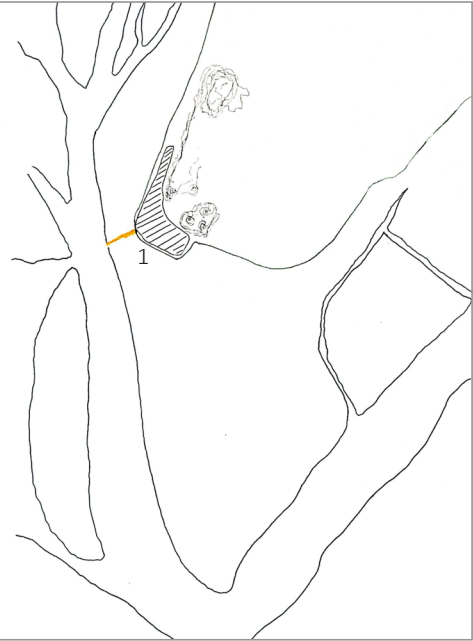
Huelva, a pesar de lo ocurrido en sus diferentes etapas, conserva la identidad que le da su localización, y la huella que dejó en su memoria la ciudad portuaria que fue en sus inicios.

La transformación real no viene únicamente de mano de la Autoridad Portuaria, sino que es una responsabilidad compartida con el Ayuntamiento de Huelva, que debe garantizar una adecuada integración de los proyectos en el proyecto general de la ciudad. Y también es responsabilidad de los ciudadanos, que deben liderar una reivindicación organizada, para volver a sentir el puerto parte de su ciudad, de su trama urbana, de su vida cotidiana.

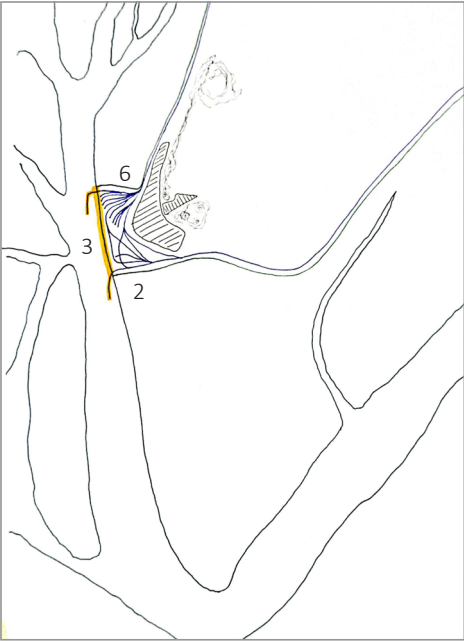
La reconexión con el frente portuario no implica únicamente la rotura de una barrera física, sino que permite recuperar la identidad perdida, la de la ciudad que nació mirando al río Odiel, y que ahora está teniendo la oportunidad de reencontrarse con él.

Figura IV.1. Diagramas explicativos de evolución de la ciudad de Huelva (Fuente: elaboración propia).

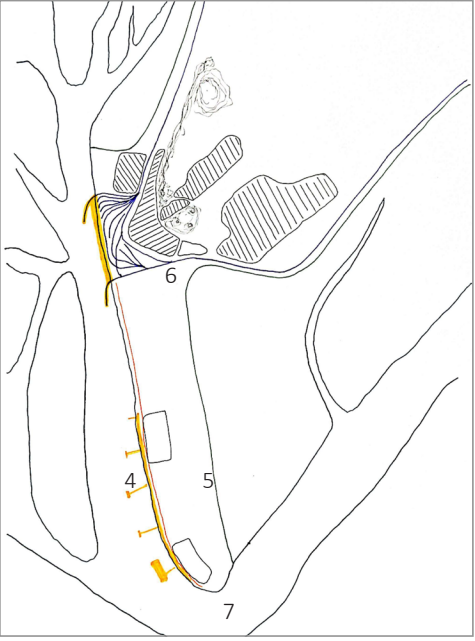
- 1. Puerto primitivo
- 2. Ocupación de la marisma
- 3. Muelle de Levante
- 4. Puerto industrial
- 5. Polo químico
- 6. Ferrocarril
- 7. Punta del Sebo
- 8. Recalificación urbanística
- 9. Residuos industriales
- 10. Paseo de la ría



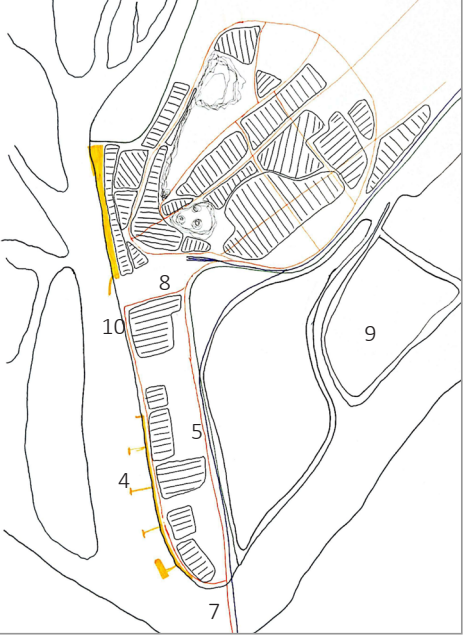
1. Integración puerto-ciudad



2. Distanciamiento



3. Especialización



4. Integración

V.1. Libros y artículos

V.2. Fuentes de las imágenes

V. BIBLIOGRAFÍA

V.1. LIBROS Y ARTÍCULOS

AL Futuro Arquitectura. (2021, 18 de enero). *Crecimiento y evolución de la ciudad de Huelva*. <https://alfuturoarquitectura.com/2021/01/18/crecimiento-y-evolucion-de-la-ciudad-de-huelva/>

Autoridad Portuaria de Huelva. (1998, diciembre). *Plan especial de ordenación del Puerto de Huelva* (Memoria de ordenación). Ayuntamiento de Huelva. https://www.huelva.es/pgou/planos/pe_tematicos/pe2-memoria-ordenacion.pdf

Autoridad Portuaria de Huelva. (2021, 11 de mayo). *Las estrategias del Puerto de Huelva para abrirse a la ciudad* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=2Dd2jljEPrU>

Autoridad Portuaria de Huelva. (2023). *Resumen ejecutivo del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2023–2030*. https://puertohuelva.com/wp-content/uploads/2023/11/PEHuelva_ResumenEjecutivo_DEF.pdf

Autoridad Portuaria de Huelva. (s.f.). *El proyecto [Descripción del proyecto y objetivos]*. Puerto de Huelva. <https://puertohuelva.com/el-proyecto/>

Autoridad Portuaria de Huelva. (s.f.). *Puerto de Huelva*. <https://www.puertohuelva.com/>

Ayuntamiento de Huelva. (2017). *Memoria de la Modificación Puntual Nº4 del Plan Parcial PAU-1 “Ensanche Sur”*. Ayuntamiento de Huelva. https://www.huelva.es/pgou/planos/pp_pau/pau1-pp-mp4-memoria.pdf

Ayuntamiento de Huelva. (s.f.). *Plan General de Ordenación Urbana*. <https://www.huelva.es/portal/en/paginas/plan-general-de-ordenaci%C3%B3n-urbana>

Bruttomesso, R. (2004). *Complejidad en la relación puerto-ciudad*. I.T., (67), 22–31.

Consejo de Seguridad Nuclear. (s.f.). *Restauración de las balsas de fosfoyesos en Huelva*. CSN. <https://www.csn.es/restauracion-de-las-balsas-de-fosfoyesos-en-huelva>

Deloitte. (2023). *Anexo I: Análisis y diagnóstico de la situación actual. En Plan estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022 (Anexo I)*. Puerto de Huelva. <https://puertohuelva.com/wp-content/uploads/2023/07/ANEXO-PLAN-ESTRATEGICO-2012-2017-PUERTO-DE-HUELVA.pdf>

Herrero, A. (1972). *Plan General de Ordenación Urbana de Huelva*. Revista Arquitectura (COAM), (168), 17–26. <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/1959-1973/docs/revista-articulos/revista-arquitectura-1972-n168-pag17-26.pdf>

Huelva Antigua. (s.f.). *Fotografía histórica de Huelva antigua* [Imagen adjunta] [Publicación en Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/HuelvaAntigua/photos/pb.100064480885581.-2207520000/623940894379551/?type=3>

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. (s.f.). *Cartografía histórica de Andalucía*. Junta de Andalucía. <https://ws089.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/cartoteca/>

Madruga Garrido, P. (2008). *Puerto y Ría de Huelva: Estudio para un proyecto de desarrollo turístico* [PDF]. Universidad Internacional de Andalucía. https://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/64/0048_Madruga.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Martí Ciriquíán, P., & García-Mayor, C. (2018). *Frentes marítimo-fluviales en ciudades españolas: nuevos espacios urbanos*. Bitácora Urbano-Territorial, 28(3), 71–79.

Monclús, J. (2003). *El “Modelo Barcelona” ¿Una fórmula original? De la “Reconstrucción” a los proyectos urbanos estratégicos* (1979-2004). Perspectivas urbanas / Urban Perspectives, 3.

Monclús, J. (2016). *Waterfronts y riverfronts: Recuperación de frentes de agua fluviales como proyectos urbanos estratégicos. El proyecto de riberas del Ebro*. Planur-e, (07), Verano 2016.

Mojarro Bayo, A. M. (2007). *La historia del Puerto de Huelva (1873-1930)* (Tesis doctoral, Universidad de Huelva). Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=13763>

Natali, L. (2016). *Soliloqui itineranti e «green cultural criminology»: Un approccio visuale e sensoriale alle esperienze di vittimizzazione ambientale*. Studi Culturali.

Peña López-Pazo, A. (2021, 19 de junio). *Puerto de Huelva: del pasivo medioambiental al Puerto ecológico y social*. Portus: The Online Magazine of RETE, 41. <https://portusonline.org/puerto-de-huelva-del-pasivo-medioambiental-al-puerto-ecologico-y-social/>

RETE. (2011). *La ciudad portuaria del siglo XXI: Nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad*. RETE. <https://www.reteonline.org>

Restore 20/30. (s.f.). *Proyecto de restauración ambiental de las balsas de fosfoyeso de Huelva*. <https://restore2030.com/>

Santofimia Albiñana, M. (2012). *“Huelva York”: El polo industrial de Huelva. Una cuestión patrimonial* [Acta de congreso]. Jornadas Andaluzas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública (1ª, 2010, Sevilla). Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4502627>

Zapata, J.; Romero Arquitectura, P.; Ayesa GDP (2022, noviembre). *Propuesta de urbanización y remodelación del Muelle de Levante, Huelva*. Anexo 1: Presentación global y planos (Propuesta técnica en proceso de licitación).

V.2. FUENTES DE LAS IMÁGENES

CAPÍTULO I:

Figura I.1. Autoridad Portuaria de Huelva.

CAPÍTULO II:

Figura II.1.- II.5. RETE, 2011, 104 - 109.
Figura II.6- II.9. Elaboración propia.

CAPÍTULO III:

Figura III.1. Elaboración propia.
Figura III.2. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
Figura III.3. Elaboración propia.
Figura III.4. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
Figura III.5.- III.6. Elaboración propia.
Figura III.7. Hijos de Vázquez López, 29.
Figura III.8. Elaboración propia.
Figura III.9. Junta de Andalucía.
Figura III.10.- III.12. Autoridad Portuaria de Huelva.
Figura III.13. Historia del Puerto: 1873 - 1930, 99.
Figura III.14. Autoridad Portuaria de Huelva.
Figura III.15. Elaboración propia.
Figura III.16.- III.17. Plan General de Ordenación Urbana de Huelva 1964, 18, 20.
Figura III.18. Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva de 1998, 37.
Figura III.19. Elaboración propia.
Figura III.20. Plan Estratégico de Ordenación del Puerto de Huelva 2023-2030, 12.
Figura III.21. - III.22. Google Earth 2025.
Figura III.23. - III.24. On Diseño.
Figura III.25. Plan Parcial Ensanche Sur, modificado 2016, 6.
Figura III.26. Google Earth 2025.
Figura III.27.- III.28. Autoridad Portuaria de Huelva.
Figura III.29. Google Earth 2016.
Figura III.30. Google Earth 2025.
Figura III.31. Diario del Puerto.
Figura III.32. Google Earth 2025.
Figura III.33. Elaboración propia.
Figura III.34. Consejo de Seguridad Nuclear.

CAPÍTULO IV:

Figura IV.1. Elaboración propia.

