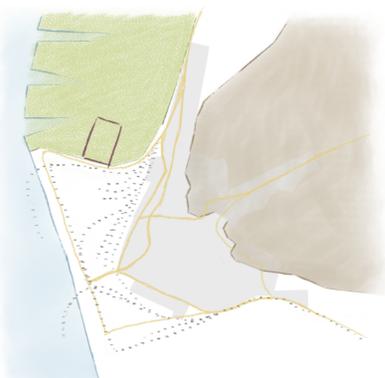
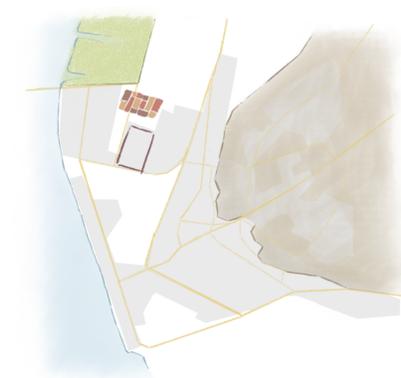




Segunda mitad del siglo XIX hacia 1870  
 Huelva, ciudad existente entre el río Odiel, sus marismas y el relieve de los Cabezos. Crecimiento de la ciudad hacia el norte, el sur y levemente hacia el este. Nuestro ámbito, exento de tierra firme, límite con el río Odiel, a su alrededor, se consolidan eras pertenecientes a recintos de producción salinera (marismas).



Primera mitad del siglo XX hacia 1920  
 Auge de la producción y exportación minera. Grandes cambios en la ciudad. Parte de la superficie de marismas es ocupada por una gran infraestructura de ferrocarril. La ciudad se consolida entorno a los Cabezos, y crece alrededor de los viarios principales. La ria se ve retraída y reduce su zona de marismas.



Segunda mitad del siglo XX hacia 1977  
 Crecimiento de la ciudad hacia el este y consolidación de su zona portuaria. Ria invadida por la ciudad, comienzan a aparecer construcciones del Barrio Molino de la Vega, por donde se recupera la producción de sal. Construcción del puente de Santa Eulalia, mejora de la comunicación.

Esquemas evolución histórica Huelva



Perspectiva recorridos urbanos, conexión con el centro histórico de Huelva y los Cabezos



Plano análisis urbanístico

ANÁLISIS URBANO

El análisis urbanístico nos ha permitido encontrar las claves para el desarrollo del proyecto urbano. Este se basa en el estudio de la movilidad, tanto en vehículo individual como transporte público, desplazamientos mediante bicicleta, análisis del espacio dedicado en el viario para aparcamiento, entre otros aspectos. Con ello, hemos podido comprobar como nuestro ámbito se encuentra perfectamente comunicado mediante transporte público con otras zonas de la ciudad, ya que además de tener paradas de autobús a una distancia menor de 800 m, dispone en la zona sur del barrio de la estación de autobuses, por lo que además también se encuentra conectado con otros lugares de interés fuera de la ciudad de Huelva.

También se ha analizado la red de espacios libres, tanto del ámbito de intervención como los SG a nivel ciudad, la densidad de árboles de la red de calles de nuestra zona, siendo escasa en algunos puntos y nula en otros. En cuanto al sistema de equipamientos y uso terciario, se ha detectado un exceso de equipamientos docentes y un déficit de equipamiento culturales.

IDEACIÓN URBANA

Tras el análisis realizado, comprobamos como nos encontramos en un punto clave de la ciudad, intermedio entre la Ria, las marismas y los Cabezos. Por ello proponemos crear una red interconectada de estos espacios libres a nivel ciudad, que a su vez derivarán en una menor red de espacios libres a nivel barrio. Así, se propone la conexión entre el parque de Zafra y el Sistema General de las marismas mediante la ampliación del bulevar de la Avenida Molino de la Vega. Actualmente este se conforma tan solo como separación vegetal entre los carriles de tránsito rodado. Esta ampliación, además de dotarla de mayor vegetación y variedad, permitiría el paso peatonal y se vería apoyada por la peatonalización de la calle Jose Manuel Carrión, situada entre el C.C. Aqualon y el Parque de Zafra. Cabe destacar también la creación de dos supermanzanas (aprox. 400 x 250 m) que nos permitan eliminar tanto el tránsito de automovil, como el aparcamiento de este en la vía pública.

En la dirección transversal este-oeste, se propone también una conexión que enlazaría desde la Avenida Andalucía, pasando por la calle Santiago Apostol, hasta adentrarse en nuestro ámbito. Esta conexión conectaría además la parte alta e histórica de la ciudad con el barrio mediante la peatonalización de dicha calle, la cual cuenta con gran cantidad y variedad de comercios.

Con todo ello, el proyecto urbano se concibe fundamentalmente desde dos líneas de reflexión. Por un lado, propiciar continuidades urbanas entre el verde urbano y el verde rural-natural, las marismas y, entre la parte alta de la ciudad y la parte baja, conectando el centro histórico de la ciudad con la zona oeste, hacia el Río Odiel. Esta conexión se plantea desde dos recorridos, cuyo trazado, sección del viario, dotación y vegetación, nos permiten recordarlos como viarios principales idóneos para llevar a cabo esta conexión (perspectiva recorridos urbanos).

Por otro lado se crea una red secundaria de espacios libres que permite oxigenar tanto al nuevo fragmento urbano como al preexistente. Como hemos visto en los esquemas de evolución histórica, la trama de las salinas ha tenido a lo largo de la historia muchas idas y venidas en el ámbito de nuestro lugar de intervención, por ello, se establece un vínculo con el lugar y su historia trayendo al presente la capa histórica de las salinas y utilizándola de matriz generadora de la propuesta.

