

María Rodríguez Garrido
DNI: 49081518-R
07.09.2015



LA CIUDAD DEL PUERTO, EL PUERTO DE LA CIUDAD



el caso de Huelva en la integración urbana de los espacios portuarios

Grupo TFG-3

Tutores: Francisco Ortega Riejos
Nieves María Martínez Roldán
Teófilo Zamarreño García

Trabajo de Fin de Grado

Grado en Fundamentos de Arquitectura
ETSA de Sevilla
Curso 2014/2015

Agradecimientos

A mis tutores,
que han puesto a mi disposición su experiencia en la compleja tarea de plantear el camino a seguir.

A Ana María Mojarro,
por su acogida en los Archivos del Puerto.

A Joséphine Picard,
por su infinita ayuda.

A mi familia,
por su apoyo incondicional, y a mi madre por su lectura crítica.

A mis amigos y compañeros,
por haber acompañado estos años de estudio.

Resumen

La ciudad de Huelva es portuaria desde sus orígenes, sin embargo hoy día vive de espaldas a su río, olvidada de su condición portuaria. El puerto, punto de relación de la ciudad con el agua en la antigüedad, se ha convertido con el paso de los años en un espacio cerrado, ajeno a la ciudad y privándola de su frente fluvial. Pero esta situación está cambiando: el puerto está en proceso de integración con la vida urbana.

Con una mirada retrospectiva de la evolución del puerto y la ciudad, la situación actual se nos presenta como consecuencia de un modelo de desarrollo general seguido por las ciudades portuarias. Un análisis de la condición de la interfaz a lo largo de la frontera puerto-ciudad permite establecer un diagnóstico en el estado actual de la relación puerto-ciudad en Huelva. El uso de indicadores se propone como criterio de evaluación de la relación puerto-ciudad. Se plantean cuatro posibles análisis: de dependencia económica, de permeabilidad de la interfaz, de convivencia de los usos públicos y portuarios y de mixtidad de usos.

Este trabajo pretende ser un punto de partida en la definición de las oportunidades del caso de Huelva en el complejo proceso de la integración urbana de espacios portuarios.

Palabras clave: relación puerto-ciudad, ciudad portuaria, frente fluvial, reconversión urbana, espacios portuarios, indicadores

Résumé

La ville de Huelva est une ville portuaire depuis son origine, néanmoins elle évolue aujourd'hui en tournant le dos à son front maritime, loin de sa condition portuaire. Le port, point de contact de la ville avec l'eau durant les temps anciens, s'est converti chemin faisant en un espace fermé, étranger à la vie urbaine créant un écran au front fluvial. Cependant, cette situation est en train de changer : le port est en processus d'intégration avec la vie urbaine.

Depuis un point de vue rétrospectif de l'évolution du port et de la ville de Huelva, la situation actuelle se présente comme la conséquence d'un modèle de développement général appliqué aux villes portuaires. Une analyse de la nature de l'interface tout au long de la limite ville-port permet d'établir un diagnostic de l'état actuel de la relation ville-port à Huelva. La définition d'indicateurs propose plusieurs critères d'évaluation de la relation ville-port. Quatre applications sont proposées : la dépendance économique, la perméabilité de l'interface, la co-existence d'activités publiques et portuaires ainsi que la mixité des usages.

Ce travail prétend être un point de départ dans la définition des opportunités qu'offre le cas concret de Huelva dans le processus complet de l'intégration urbaine des espaces portuaires.

Mots clefs : relation ville-port, ville portuaire, front fluvial, reconversion urbaine, espaces portuaires, indicateurs

Imagen de portada: vista aérea del puerto de Huelva

Fuente: www.puertosdeandalucia.es

INDICE

INTRODUCCIÓN

sobre los motivos y los métodos

Motivación e interés personal	6
Objetivos	7
Metodología de trabajo	8
Parte 1. ORÍGENES DEL PUERTO Y SUS TRANSFORMACIONES	
un fenómeno urbano de las ciudades marítimas	10
1.1. El puerto como extensión urbana ligada a un desarrollo urbano imprescindible (preindustrial)	14
1.2. El puerto como zona de intercambio (industrial)	16
1.3. El puerto como zona de producción masiva (posindustrial)	20
Parte 2. INTERFAZ PUERTO - CIUDAD	
del puerto independiente al waterfront integrado	24
2.1. La experiencia en las transformaciones de los waterfronts. El contexto internacional	26
2.2. Proceso de integración puerto-ciudad en Huelva. El contexto local	28
2.3. El borde, punto de tensión entre ciudad, puerto y ría. Tipologías de la interfaz	34
Parte 3. HACIA LA RECUPERACIÓN DEL PUERTO	
un puerto ciudadano	42
3.1 Estudio de casos. Málaga, Bilbao y Nantes	44
3.2 Las claves del puerto de Huelva. Los recursos existentes en el contexto local	48
3.3 Evaluación de la relación puerto ciudad. El uso de indicadores como criterio de análisis	54
Parte 4. CONCLUSIONES	
el puerto como identidad ciudadana	56
BIBLIOGRAFÍA	60

INTRODUCCIÓN

Sobre los motivos y los métodos

Motivación e interés personal

Las inquietudes que me llevan a realizar este trabajo no provienen de unos conocimientos previos, sino de una experiencia personal. Los conocimientos específicos los he ido adquiriendo con la propia investigación para el desarrollo de este trabajo, siendo el punto de partida un sentimiento como ciudadana onubense, sin saber todo el marco teórico que abarca este tema, la relación puerto-ciudad.

Huelva se sitúa en un espacio físico singular, entre dos ríos, el Tinto y el Odiel, que desembocan en el Atlántico formando un estuario. El estuario conforma un rico espacio natural, en el que se entremezclan islas, marismas, rías y esteros, siendo incluso difícil decir dónde empieza el mar y termina el río. Este entorno forma el frente fluvial de Huelva, con apariencia de río pero vegetación y mareas propias de ambientes marítimos.

La ciudad de Huelva es portuaria, pero ya dos generaciones han conocido una ciudad que vive de espaldas al río. Desde los años 60, el puerto es una larga franja estanca e inaccesible, que se interpone entre la ciudad y su río. El límite entre la ciudad y el puerto, en su zona más urbana, es una valla que cierra los espacios del muelle y una gran avenida que da el acceso terrestre al puerto. Así, la ciudad ha sido negada de su carácter marítimo y alejada de su entorno natural, las marismas.

Este contexto vivido me llevó a preguntarme sobre las huella de aquel pasado de vocación marítima, pero sobre todo me llevó a poner en cuestión este lugar que es el puerto, fundamentalmente en su parte en contacto con la ciudad, el muelle de Levante.

Durante mucho tiempo, las ciudades y sus puertos han tenido una relación de interdependencia, que se reflejaba tanto en la trama urbana como en la cultura del lugar y la forma de vida de su gente. La evolución de la forma de funcionamiento de los puertos, de una naturaleza principalmente tecnológica, han ido transformando la relación puerto-ciudad. En la actualidad, los puertos se alejan de las ciudades, buscando mejores condiciones para su actividad. Los muelles cercanos a la vida urbana, con escaso uso o incluso abandonados, se convierten en espacios a reconquistar por la ciudad para reencontrarse con el mar.

Desde las primeras experiencias en los años 60, han sido muchas reflexiones las que se han hecho en torno a la integración urbana de los espacios portuarios. Hoy día, se pone en valor la integración del puerto activo en la ciudad como el medio para reencontrar el carácter portuario de la ciudad.

Desde hace unos años, Huelva ha empezado el proceso de transformación. Ya se han realizado algunos proyectos con ambición de acercamiento, sin embargo aún queda camino por hacer.

En una ciudad como Huelva, falta de una identidad propia con la que identificarse, la integración del puerto debe ser el momento de encontrarse con su propio pasado y poner en valor estos lugares con contenido histórico que le han sido heredados.

Este trabajo se encuentra en este contexto de cambio: un puerto que se está integrando a la ciudad, una ciudad que se está reencontrando con la ría.

Objetivos

El objetivo de este trabajo es reconocer y entender la identidad portuaria de Huelva capital, el crecimiento urbano experimentado a lo largo del tiempo asociado a los usos del puerto y, especialmente, la evolución de los espacios de fricción entre el puerto y la ciudad para llegar a entender la desconexión actual entre la vida urbana y la actividad portuaria.

El puerto tiene que ser entendido como una infraestructura urbana esencial de la ciudad. A través del estudio de las etapas de desarrollo del puerto, pasando de una instalación puntual dedicada a la pesca local hasta una franja industrial dedicada a intercambios internacionales, intentamos obtener las claves para la recuperación de una identidad portuaria como medio “potenciador” de la ciudad.

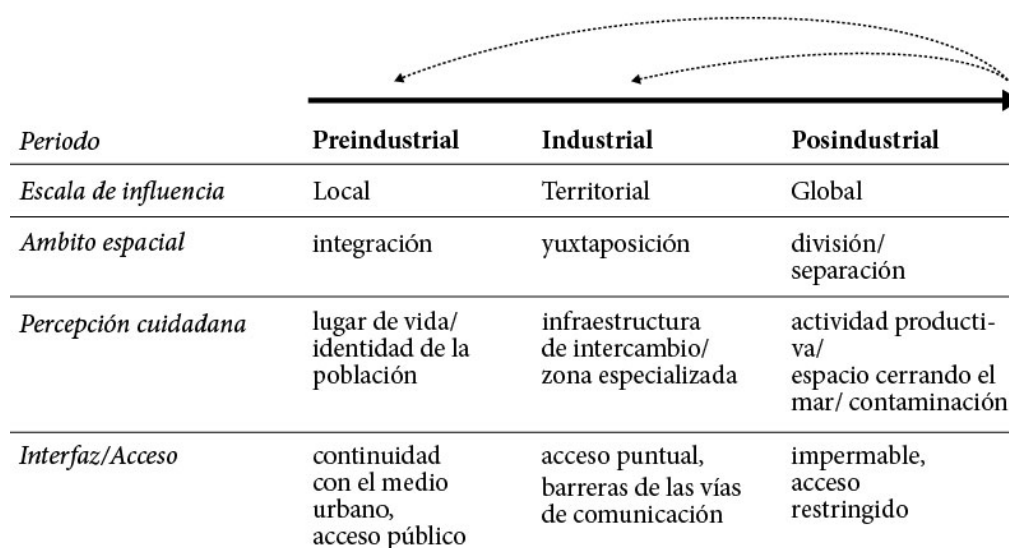
Se trata también de entender la evolución de las relaciones entre las figuras arquitectónicas del puerto y sus percepciones por parte de los ciudadanos. Cómo el puerto ha pasado de ser una entidad digna, de la cual la población se sentía orgullosa y representada, hasta ser un objeto ajeno a la vida cotidiana, que a veces incluso provoca el rechazo.

En este contexto surgen varias preguntas.

¿Qué factores han llevado a esta situación de rechazo social?

¿Cómo se puede revertir esta situación e imaginar una nueva relación entre el puerto y la ciudad?

¿Cuáles son las claves para hacer convivir puerto y ciudad?



Esquema 1. Definición de las características asociadas a las distintas etapas en el proceso de evolución del puerto en las que dividiremos el estudio de la relación puerto - ciudad para el caso de Huelva.

Fuente: elaboración propia.

El contexto teórico internacional y los casos elegidos, tres ejemplos distintos de ciudades portuarias tanto marítimas como fluviales, ayudan a la comprensión de la evolución del puerto de Huelva y permiten destacar pautas claves para enfocar su reintegración a la vida urbana.

Son importantes las referencias que se hacen de las distintas épocas de la historia para comprender cómo las transformaciones ocurridas en la ciudad de Huelva respondían directamente a las necesidades de su puerto, que a su vez se adaptaba a acontecimientos internacionales.

Los objetivos específicos del caso de estudio son:

- Analizar la evolución histórica del conjunto puerto-ciudad, distinguiendo y caracterizando las diferentes etapas en esta relación.
- Desvelar los lugares que surgieron como consecuencia de la actividad portuaria y marítima de la ciudad y que constituyen la memoria de una ciudad que un día fue portuaria y que hoy día está privada de su carácter portuario.
- Diagnosticar, en qué punto se encuentra actualmente el proceso de integración urbana del puerto y de acercamiento al mar de la ciudad mediante el cartografiado y clasificación de los espacios portuarios en su estado actual.
- Establecer unas pautas claves para mejorar la identidad portuaria de esta ciudad, con referencia a la experiencia de los casos de referencia seleccionados y con criterio sobre las características y posibilidades concretas del caso de Huelva.

Metodología de trabajo

Las cuestiones sobre puerto y ciudad implican dos realidades muy diferentes. Por un lado, el puerto significa transporte, flujos marítimos, economía. Por otro lado, la ciudad es un medio más humano, en la que entran cuestiones de urbanismo y población, con todas las corrientes de reflexión que la conciernen. Sin entrar ni en una ni en otra, este trabajo se centra en el espacio que las une, la interfaz, como espacio representativo de la relación puerto-ciudad.

Para generar el discurso, se utiliza el orden cronológico. La Parte 1 habla de la evolución de Huelva como consecuencia de la presencia y de la evolución propia del puerto en un amplio ámbito temporal. La Parte 2 se centra en el estado actual de los espacios del puerto. Las distintas áreas en las que dividimos el conjunto del puerto para su análisis las veremos primero representadas en el plano, analizando los usos y proyectos realizados o propuestos, y posteriormente haremos un análisis más en profundidad de la interfaz a lo largo de la frontera ciudad-puerto. Para terminar, la Parte 3 propone un marco teórico de reflexión y valoración de la integración urbana de los espacios portuarios, según el cual poder ver las potencialidades y características de cada uno de los espacios del puerto de Huelva.

Para cada parte la metodología será diferente. Para la evolución histórica se usa fundamentalmente la cartografía como recurso gráfico, donde ver las dinámicas de crecimiento del puerto y la ciudad e intuir diferentes interfaces en cada época. Para un análisis de la interfaz en el estado actual, se propone el trabajo en sección por las diferentes áreas homogéneas identificadas, acompañadas de fotografías donde hemos marcado en cada caso las áreas accesibles, cuando las hay. La sección permite ver dos conceptos importantes en la definición de la interfaz: el límite y la continuidad. Mediante un análisis de la accesibilidad y los usos de las diferentes franjas

definidas en la sección, así como de la relación entre el puerto y el borde fluvial, podremos revelar varias situaciones. Para terminar, y como un punto abierto a continuar desarrollando en un futuro trabajo, se plantea el uso de indicadores como herramienta de evaluación de los aspectos más relevantes de la relación puerto-ciudad desarrollados a lo largo del trabajo.

La referencia internacional nos permite situarnos en un contexto más amplio en el debate actual sobre la relación puerto-ciudad. En el trabajo se hace referencia a tres casos que he considerado de interés dentro de la tendencia actual en la transformación de los espacios portuarios: el puerto de Málaga, la reconversión de la ría de Bilbao y la recuperación de las zonas industriales en desuso del puerto de la isla de Nantes. Más que elegir un abanico de casos similares al de Huelva, estos tres puertos reflejan situaciones y escalas muy diferentes, con éxitos distintos. El caso de Bilbao es un ejemplo de cómo una ciudad industrial, además principalmente minera, puede beneficiarse de ese pasado para cambiar su imagen. El puerto de Málaga es un éxito en hacer convivir puerto activo y ciudad. La isla de Nantes es un referente en la reconversión de los espacios industrialo-portuarios en un contenedor cultural, donde en los viejos edificios portuarios conviven actividades públicas y portuarias.

En estos años de experiencia del fenómeno de integración urbana de espacios portuarios, desde los inicios en los años 60 a hoy día, se han hecho muchas evaluaciones críticas de casos concretos de reordenación de ciudades portuarias. Es en este tipo de información en la que me he basado para la investigación y creación de un marco teórico.

En lo que respecta a Huelva, la investigación bibliográfica sobre su historia y evolución se ha complementado con conversaciones espontáneas con ciudadanos onubenses. En esta etapa han sido de gran ayuda los días pasados en el Archivo del Puerto de Huelva (APH), donde la directora del archivo, Ana María Mojarro Bayo, me ha recibido y puesto a mi disposición gran cantidad de documentación bibliográfica y fotográfica. Para el estado actual ha sido importante la búsqueda de información en periódicos, las charlas con personal del puerto y las diversas publicaciones de la página web de la Autoridad Portuaria. Sin embargo el peso mayor lo tienen las vistas realizadas, no sólo durante el tiempo de este trabajo, sino todas ellas, desde que me pregunté por primera vez por aquella valla. Naturalmente existe un grado de subjetividad como ciudadana onubense.

Parte 1. ORIGEN DEL PUERTO Y SUS TRANSFORMACIONES

un fenómeno urbano de las ciudades marítimas

Comprender la situación actual en el debate de la relación entre el puerto y la ciudad requiere un acercamiento retrospectivo a la evolución de esta relación hasta nuestros días. El objetivo de esta primera parte es contextualizar la situación actual de la relación entre la ciudad de Huelva y su puerto, a través de un análisis de las principales fases que han marcado su desarrollo y las mutaciones que han tenido a lo largo de su historia hasta el periodo potsindustrial.

Estando un principio intrínsecamente unidos, ha sido con el paso de los años que la ciudad y el puerto se han ido distanciando. Hasta la era industrial, la importancia del transporte por barco justificaba la localización de las ciudades en la proximidad de vías navegables. El puerto se encuentra así vinculado al origen del asentamiento urbano de las ciudades portuarias, que se han desarrollado en torno a las actividades que ofrece el puerto y se han visto influenciadas en su morfología y el modo de vida de su gente por la presencia del puerto.

La ciudad portuaria y el puerto urbano constituyen una unidad inseparable. La ciudad no puede ignorar a su puerto, y viceversa.

Partiendo de la definición de puerto como la “infraestructura de intercambio entre el medio marítimo y terrestre”¹, entendemos la mutación que han sufrido a lo largo del tiempo para irse adaptando a la evolución de las tecnologías del transporte marítimo y de los intercambios comerciales.

A su vez, la ciudad portuaria se ha visto fuertemente influenciada por estos cambios como soporte del sistema de infraestructuras terrestres que el puerto necesita, y al mismo tiempo se ha ido desarrollando y transformando según los requerimientos de su población

La tecnificación y especialización de la actividad portuaria vivida en este periodo ha tenido como consecuencia directa el traslado o la expansión de las actividades portuarias hacia la proximidad de grandes vías de comunicación y zonas de desarrollo de actividades logísticas e industriales, dejando en la mayoría de los casos los espacios del puerto tradicional abandonados o con poca actividad, convirtiéndose en espacios de oportunidad urbana. Por otro lado, se ha producido el cierre de los espacios del puerto hacia la ciudad, convertidos ahora en espacios altamente especializados y en muchos casos explotados por entidades privadas que no permiten una interacción con la vida cotidiana de la ciudad.

1 Definición de Alejandro Luis Grindla y Moreno en el artículo “Ciudades y Puertos” para la revista Ciudades, nº 11. Interesa en este punto esta definición tan puramente funcional para generar la imagen de puerto que facilite el seguimiento y comprensión de este apartado.

Este largo periodo se puede subdividir en tres momentos claves en la evolución de los puertos: el periodo preindustrial, el industrial y el posindustrial. Estas etapas diferentes quedan delimitadas por acontecimientos puntuales que suponen una modificación en el modo de funcionamiento del puerto y conllevan una transformación tanto en la morfología del puerto como de la ciudad.

Existen varios estudios realizados sobre la evolución de los espacios portuarios que constituyen un conjunto de esquemas interpretativos exportables y aplicables a la mayoría de las ciudades-puerto. Estas teorías simplifican este complejo proceso en diferentes etapas en la historia condicionadas por acontecimientos de carácter internacional.

El primero de ellos fue el concepto *Anyport* de Bird², un modelo teórico que describe a través de esquemas cómo las infraestructuras del puerto han evolucionado a lo largo del tiempo y se ha ido modificando el frente marítimo (Figura 1.1). El concepto *Anyport* se desarrolló a partir del estudio de la evolución de las ciudades portuarias inglesas, con el que Bird propone tres etapas de desarrollo estándar en la historia de los puertos.

- *setting*. Unidad urbano - portuaria: simbiosis

El marco inicial del puerto depende estrechamente de las condiciones geográficas. En la mayoría de los casos, el puerto inicial se compone de infraestructuras de pesca y corresponde con el último punto navegable en un estrecho o desembocadura al mar. El puerto está acompañado de las infraestructuras primarias a su actividad (recinto pesquero, mercado, vías,...) e incluye varios diques (1). Durante varios siglos, antes de la revolución industrial, los puertos permanecían como infraestructuras reducidas y rudimentarias en términos de servicios. El puerto es un punto en continuidad urbana con el centro de la ciudad, la puerta de entrada desde el mar al mundo terrestre.

- *expansion*. Distanciamiento puerto-ciudad: yuxtaposición

La revolución industrial ha provocado cambios tecnológicos que han repercutido en las actividades del puerto. Diques, dársenas y muelles se han desarrollado para adaptarse al crecimiento de mercancías y pasajeros y también a otros tipos de barcos más grandes (2). El tamaño de los barcos ha cambiado radicalmente, y la construcción de ellos se ha convertido en una actividad portuaria que requiere la construcción de una zona de astilleros (3).

Al mismo tiempo, el puerto ha integrado los términos de ferrocarril, principales infraestructuras de comunicación capaces de adaptarse a la importancia del tráfico marítimo.

En relación con el puerto se han desarrollado las actividades industriales con sus muelles correspondientes, situados río adentro donde el fondo es más profundo. En este periodo se crea una relación diferente entre el puerto y la ciudad, muy marcada por el límite de las vías ferroviarias.

- *specialization*. Aislamiento puerto-ciudad: disociación

Los puertos se han dedicado a una actividad industrial todavía más especializada (comercio de containers, de granel, productos minerales, gas, petróleo...) que implica un espacio mayor de manipulación y la construcción de pantalanes y muelles específicos (4). El tamaño de los barcos implican fondos navegables más profundos aún. Los pantalanes se extienden lejos de los diques para garantizar un acceso navegable. Esta evolución implica el desplazamiento de los equipamientos nuevos fuera del recinto portuario original.

A su vez, los puertos antiguos se convierten en espacios residuales y obsoletos, que a veces

2 Bird, J. (1963) *The Major Seaports of the United Kingdom* Hutchinson University Library. London

incluso son abandonados. Aquí surgen oportunidades de revitalización de esas partes urbanas, rehabilitación de los puertos antiguos con otras funciones: parques marítimos, nuevos barrios integrados... (5)

Parece interesante entender este modelo teórico como herramienta de comparación del desarrollo de los puertos actuales y no como una lógica urbana estricta. Este modelo ha sido adaptado a varios casos (Hoyle, 1967): cada caso tiene sus particularidades en el detalle, pero el modelo *Anyport* responde al desarrollo morfológico general de las ciudades puerto.

Para completar el modelo *Anyport*, Hoyle ha desarrollado un diagrama descriptivo sobre la relación puerto-ciudad diferenciando seis etapas (Figura 1.2): la primera corresponde con el periodo preindustrial, la segunda con el desarrollo industrial y, a diferencia del modelo *Anyport*, la época posindustrial la divide en 4 etapas: una mayor expansión urbana, el traslado de las actividades portuarias quedando en desuso el puerto primitivo, la regeneración del puerto histórico y, por último, la integración del puerto regenerado a la ciudad.

Ignorando el intervalo de fechas que establece el modelo de Hoyle, podemos situar el caso de Huelva en la V etapa, en proceso de reconversión de los espacio del puerto contiguos a la ciudad. En esta primera parte del trabajo, veremos el desarrollo de las etapas previas.

Estas tres etapas en el caso concreto de Huelva se corresponden con tres momentos diferentes en su historia delimitados por acontecimientos puntuales: la capitalidad de la provincia, la colonización británica para la explotación minera y el establecimiento del Polo de Promoción Industrial. Estos momentos marcan tres periodos diferentes en la vida del puerto con grandes repercusiones en la ciudad.

Manuel Martínez Chacón define este periodo como “la historia contemporánea de Huelva, que tiene algo más de 150 años, en la que se han dado esos fenómenos que denominamos impactos y que han tenido de común una misma realidad: la contra-simbiosis entre Huelva y su entorno provincial” (1992). Y es que el desarrollo industrial de Huelva ha tenido como protagonistas a agentes externos a la propia ciudad, y el desarrollo urbano se ha subordinado a los intereses de las potencias económicas en cada época. Un ejemplo es la falta de un plan con carácter y coherencia general que permita una estructura y un desarrollo ordenado y positivo para la ciudad hasta el año 1926, cuando se aprueba el primer Plan Urbanístico.

En este periodo de la historia de Huelva, el puerto pasa por tres etapas fundamentales a las que hemos asociado hasta este punto las siguientes características:

- El puerto pesquero, donde aparece el punto de conexión entre la ciudad y el río y está dedicado a una actividad fundamentalmente pesquera, con una escala de influencia que hemos llamado local.
- El puerto minero, como una infraestructura de exportación de la materia prima extraída en diversos puntos de toda la provincia, adquiriendo la escala de influencia que hemos denominado territorial.
- El puerto industrial, asociado a la producción masiva y convertido en un eslabón más en la cadena del transporte de escala global.

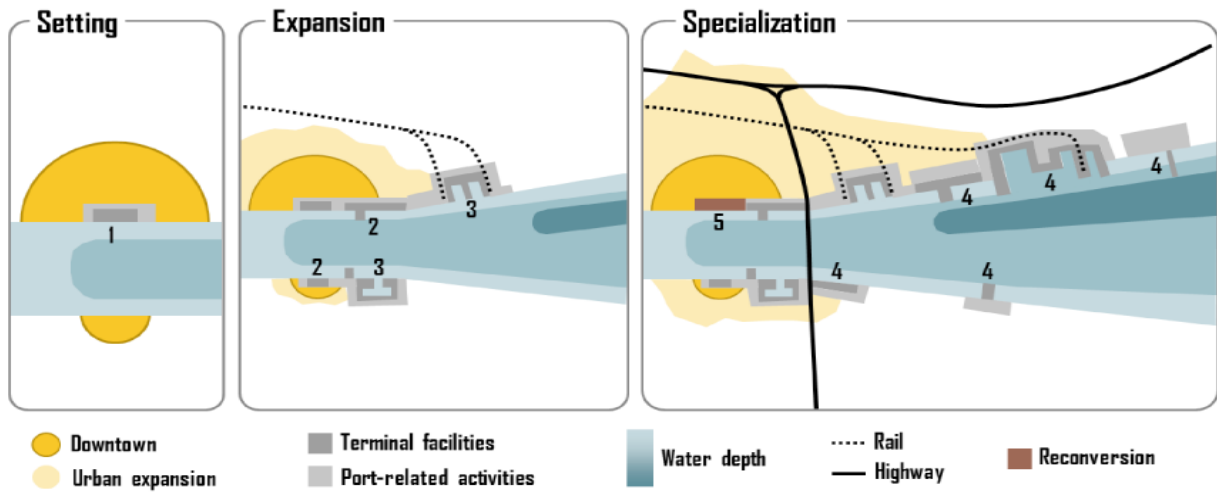


Figura 1.1. Esquema del concepto Anyport de Bird, 1963.

Fuente: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html>

Fase	Símbolo ○ Ciudad ● Puerto	Periodo	Características
I. Puerto-ciudad primitivo	○ ●	Edad media hasta el siglo IX	Estrecha relación espacial y funcional entre la ciudad y el puerto
II. Puerto-ciudad en extensión	○.....●	Finales siglo IX hasta principios del siglo XX	Crecimiento rápido del comercio y la industria: el puerto crece con diques lineales e industrias a granel
III. Puerto-ciudad industrial	○.....●	Primera mitad del siglo XX	El crecimiento industrial (especialmente la refinería) y la introducción de los containers requieren un mayor espacio de infraestructuras.
IV. Hacia un nuevo waterfront	○ ●	1960 -1980	El desarrollo de las tecnologías marítimas induce la creación de nuevas y distintas áreas industriales del puerto
V. Desarrollo del waterfront	○ ●	1970 -1990	La mayor escala del puerto moderno consume grandes áreas de tierra y agua. La ciudad empieza a transformar su centro histórico.
VI. Reactivación de la relación puerto/ciudad	○ ●	1990 - 2000...	La globalización y el intermodalismo uniformizan la identidad de los puertos. Se produce la reactivación de la relación puerto-ciudad por la recuperación de espacios abandonados.

Figura 1.2. Gráfico explicativo de la dinámica de evolución de los puertos de Hoyle.

Fuente: Hoyle, B. (1988) "Development Dynamics of the Port-City Interface". Traducción propia

1.1. El puerto como extensión urbana ligada a un desarrollo urbano imprescindible (pre-industrial)

el puerto pesquero, identidad profunda de Huelva



Figura 1.1.1 El puerto de Huelva hacia 1830 en un grabado de autor desconocido. Desde su origen tuvo una vida en relación con la actividad marítima, fundamentalmente el comercio. El núcleo aparece como una pequeña villa que se extiende entre los cabezos buscando el río, hacia donde se abre con el arco de Santa María de la Estrella como puerta de entrada a la ciudad.

«... réstanos decir que sus alrededores son tan bonitos y pintorescos, que la imaginación más monótona y triste encuentra objetos donde deleitarse, ya considerando la halagüeña perspectiva que forman sus ríos por los que surcan diferentes barcos de bastantes toneladas, que arriban con mercancías de diversos objetos de todos los puntos del Mediterráneo y del Atlántico».

Madoz , Atlas de España y sus posesiones de Ultramar (1848)

Los puertos históricos asumen un pasado urbano, junto al centro de las ciudades en el frente marítimo o fluvial. La situación de la ciudad de Huelva en el cruce de dos ríos, el Tinto y el Odiel, formando la ría de Huelva, ha sido determinante en el desarrollo de su puerto: último punto navegable en el río Odiel, puerta de entrada desde el Atlántico hacia el territorio interior de la península.

Los orígenes del asentamiento de Huelva se estiman en el siglo IX a C. con una cultura autóctona griega, distinta de la peninsular, que basaba su economía en el comercio con otros pueblos, fundamentalmente de productos metalúrgicos. Desde entonces, otras civilizaciones han pasado por ella: romanos, visigodos, musulmanes, cristianos. Con la reconquista, en el siglo XII se inicia el asentamiento de la ciudad actual sobre los restos de las anteriores (Martínez Chacón, 1992).

Durante este periodo, el puerto ha mantenido una actividad fundamentalmente pesquera y de comercio con otros puertos de localidades cercanas, especialmente con la costa gaditana y el norte de África. Un dato relevante de la importancia del puerto pesquero de Huelva es que a finales del siglo XVIII, dos terceras partes de la población activa se relacionan y dependen de la actividad pesquera (Monteagudo, 1999). Incluso hay datos de que la pesca representaba un

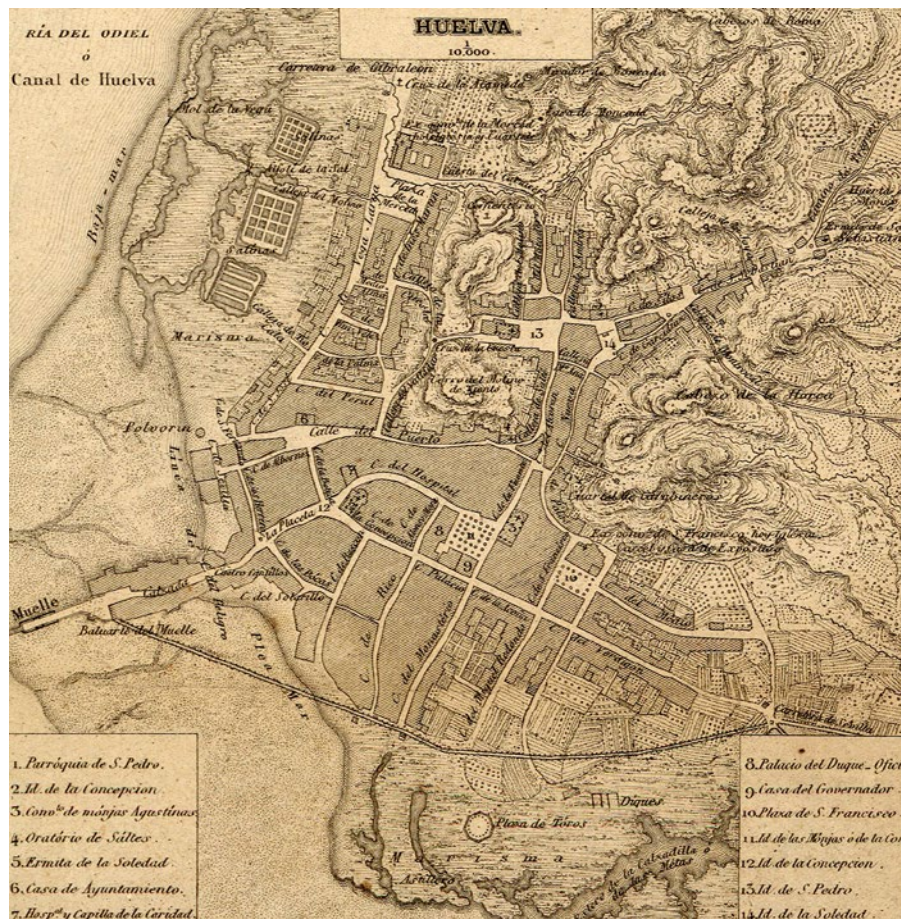


Figura 1.1.2 Plano de Huelva en 1869 realizado por Francisco de Coello y Quesada.
Fuente: APH

55,2% de la economía del Reino de Sevilla, en su mayoría proveniente de Huelva.

Aunque existen representaciones gráficas anteriores, el primer plano del núcleo urbano de la ciudad es de 1869 (figura 1.2.2). Muestra un conjunto urbano que se desarrolla en los terrenos llanos contenidos entre las marismas del río Odiel al oeste, las marismas del río Tinto al sur y los cabezos hacia el interior con un sistema de calles paralelas y perpendiculares a los bordes fluviales. Los esteros estaban explotados con salazones, diques pesqueros o astilleros de ribera. Utilizando la teoría de Martínez Chacón (1992), el desarrollo urbano de Huelva se produce en abanico, utilizando las calles Palos y Ginés Martín como líneas guías de crecimiento paralelas a los ríos.

En esta época se define el trazado del actual del centro urbano de Huelva, que aunque no se ha sabido conservar y valorar, sí ha mantenido su estructura general.

De la forma de su trama, con los tres ejes de crecimiento que parecen converger en el punto del puerto y un sistema de calles perpendiculares que buscan la apertura al río, podemos imaginar una relación directa de la vida de la ciudad con la actividad fluvial. El muelle parece la prolongación de una calle hacia el río. Refleja un claro periodo preindustrial de una simbiosis entre puerto y ciudad.

1.2. El puerto como zona de intercambio (industrial)

un puerto minero, identidad de un territorio



Figura 1.2.1. Vista aérea del puerto de Huelva. El puerto ha pasado de ser una infraestructura básica puntual a consolidarse ocupando todo el frente fluvial. En la imagen vemos el muelle de Tharsis, al otro márgen del río, el muelle Norte y parte del muelle del Tinto. La imagen del puerto cambia bruscamente con el muelle de Levante, una línea de 1200 metros construída sobre la orilla del Odiel. La ruptura que crea entre la ciudad y la ría sigue presente hoy día.

Fuente: Fototeca digital de la Biblioteca universitaria de Huelva

«Sobre el ancho paisaje fluvial, silencioso y cristalino, que convierte a Estuaría en singularísima población lacustre, se levantan en el arcén de la ría unos muelles férreos y monstruosos donde empiezan a sumarse los millones de la gran empresa nordetana explotadora del país: cargueros con grúas de mandíbula y de imanes, transbordadores y viaductos, insisten en las marismas con formidables plataformas apoyadas en vigas de celosía y columnas de fundición».

Concha Espina, *El metal de los muertos* (1920)

La revolución industrial provocó un antes y un después en la relación puerto-ciudad. Las actividades portuarias adquieren una dimensión y un ritmo que ya nada tiene que ver con la escala humana, siendo las ciudades incapaces de contenerlas (Andrade, 2014).

Este periodo está marcado por dos fenómenos importantes que se producen en 1873. Por un lado, la venta de las minas a las compañías extranjeras, que son las que van a tener el control sobre la ciudad durante este tiempo, conocido como la colonización inglesa. Por otro lado, la creación de la primera Junta de Obras del Puerto - lo que se conoce actualmente como la Autoridad Portuaria, órgano de gestión propio, distinto e independiente de la ciudad- con lo que se impulsó la consolidación del espacio del puerto, pero que también supuso el inicio de la separación de intereses entre la ciudad y el puerto.

Ambos proyectos, explotación mineral y consolidación portuaria al servicio de la exportación mineral, van a desarrollarse en paralelo pero independientemente, con consecuencias en la sociedad y en la ciudad, plenamente subordinadas a ambos (Monteagudo López-Menchero, 1999).



Figura 1.2.2. Vista aérea de Huelva hacia 1920. El cerco de infraestructuras ferroviarias rodea la ciudad separándola de sus marismas.

Fuente: APH

El puerto durante este periodo se especializa para la recepción y exportación del mineral extraído en las minas de la provincia, hasta donde se transporta en tren. Marca un cambio brutal a nivel de su territorio y de su economía. Huelva pasó de ser un puerto pesquero a una exportadora a nivel internacional de mineral de cobre.

La ciudad entra en un proceso de transformación industrial con el desarrollo de las grandes infraestructuras portuarias y ferroviarias, sin embargo no lo hace de la forma característica de la Revolución Industrial que sí se daba ya en el resto de Europa. Esto se debe a que la mayor parte del mineral extraído se exportaba como materia prima al resto de Europa, sin producir riquezas locales, mientras que Huelva se convierte en foco de inmigración de mano de obra del sector primario (Martínez Chacón, 1992).

Mientras el puerto va desplegando su sistema de infraestructuras según sus propias necesidades y ajeno a un sentido global de ciudad, la ciudad tiene que responder al rápido crecimiento demográfico³ que se da durante estos años. La falta de un sistema de planificación integral -recordemos que no existió un plan urbano hasta 1926- y el tipo de población que llegaba a Huelva, da lugar a un crecimiento urbano disgregado y generalmente espontáneo y en malas condiciones, donde se evidencian los problemas de desigualdad y marginación social que se inician durante estos años. De hecho surgen muchos barrios obreros que marcaron la identidad actual de algunos barrios de Huelva, como es la zona de las Colonias al norte, el Matadero al suroeste y Corrales al otro margen del río Odiel, todos ellos en las proximidades de las marismas. La vivienda obrera fue surgiendo en zonas relacionadas con la actividad portuaria.

³ Según recoge Monteagudo López-Menchero (1999), de 1860 a 1900 la ciudad triplica la población, y de 1900 a 1920 la duplica. Es el mayor crecimiento demográfico que se da Andalucía en estos años.

Un acontecimiento importante fue la construcción de una vía de tren de más de 84 kilómetros que permitió el tránsito de los materiales mineros desde las minas de la provincia de Huelva hasta el puerto de la ciudad. En su llegada al puerto, las vías rodean y contienen la ciudad por sus dos bordes fluviales (figura 1.2.2), materializando un límite con las marismas del que aún hoy día siguen existiendo partes.

Se construyeron tres muelles hacia el interior del agua, buscando un nivel del río más profundo, navegable para los nuevos barcos, más grandes y con más calado que en épocas anteriores, que permitían cargar los materiales directamente desde los trenes.

De estas obras, reminiscencia de la vida industrial de la ciudad, queda en pie el Muelle de Río Tinto⁴ y el de Tharsis⁵.

Interesa destacar la construcción del muelle de Levante en 1914, que representa el cierre definitivo del centro urbano de la ciudad hacia el río Odiel (figura 1.2.1). Un muelle terrestre de gran longitud sobre terrenos rellenos en el borde fluvial, interponiéndose entre la ciudad y el río por el lugar por el que históricamente se había volcado a él.

Con la posguerra, el puerto entra en un periodo de recesión de su actividad y parte de las infraestructuras empiezan a quedar obsoletas. Ante la presión de una ciudad que necesita terrenos para crecer y ubicar servicios básicos y el continuo crecimiento demográfico⁶, el puerto comienza la cesión al ayuntamiento de parte de sus terrenos próximos al centro urbano, tal es el caso de los Jardines del Muelle y la zona de Pescadería.

El Plan Urbano de 1926 plantea una extensión urbana entre los límites impuestos por el tren y una zona industrial hasta la Punta del Sebo. Aunque no llegó a realizarse, marcó las líneas generales de los futuros planes de la ciudad.

Una consecuencia de lo aquí descrito a remarcar es que el frente fluvial de la ciudad pasa a ser gestionado por la Junta de Obras del Puerto e incluso por las compañías mineras en terrenos con régimen de concesión, con intereses ajenos a los de la propia ciudad. Digamos que la ciudad pierde el control sobre los espacios de la ría y las marismas. Las vías de acceso terrestre -en esta época fundamentalmente el ferrocarril-, muelles, almacenes, etc. se hacen sin ningún tipo de consideración con el medio urbano (Monteagudo López-Menchero, 1999), formándose lo que se ha conocido como *la cortina de hierro*. La ocupación de estos terrenos no fue bien aceptada, considerándola un impedimento en el deseo de la ciudad de acercarse a la ría.

La ciudad perdió su borde fluvial, pero se potenció el uso recreativo de la ría en la parte hacia el sur con el proyecto de paseo fluvial hasta la Punta del Sebo, la Avenida Francisco Montenegro. A lo largo del paseo se acondicionaron balnearios y el club náutico, e incluso hubo un tren que llegaba hasta la playa de la Punta del Sebo. Como la orilla era fangosa, en mitad de la ría se ponían balsas de madera que permitían el baño con la marea baja. La población se sirve de la ría como lugar donde pasar sus momentos de ocio (figura 1.2.3).

4 Popularmente en Huelva se conoce como el muelle del Tinto. Realmente, este muelle está en el río Odiel, y su nombre deriva de que perteneció a la compañía de Río Tinto.

5 El muelle de Tharsis, en la margen izquierda del Odiel, pertenece aún a la compañía minera, en régimen de concesión hasta 2022.

6 De 56.427 habitantes en 1940, pasa a tener 86.796 en 1965. Un crecimiento del 54% en 25 años (Monteagudo López-Menchero, 1999)



Figura 1.2.3. Playa de la Punta del Sebo y balsa de madera en 1950. Fue la playa de la ciudad hasta el auge industrial. La zona costera de Punta Umbría era aún poco accesible, ya que hasta 1969 no existió ningún puente que conectase por carretera. El monumento a Colón se realizó en 1929.
Fuente: Archivo Histórico del Puerto de Huelva

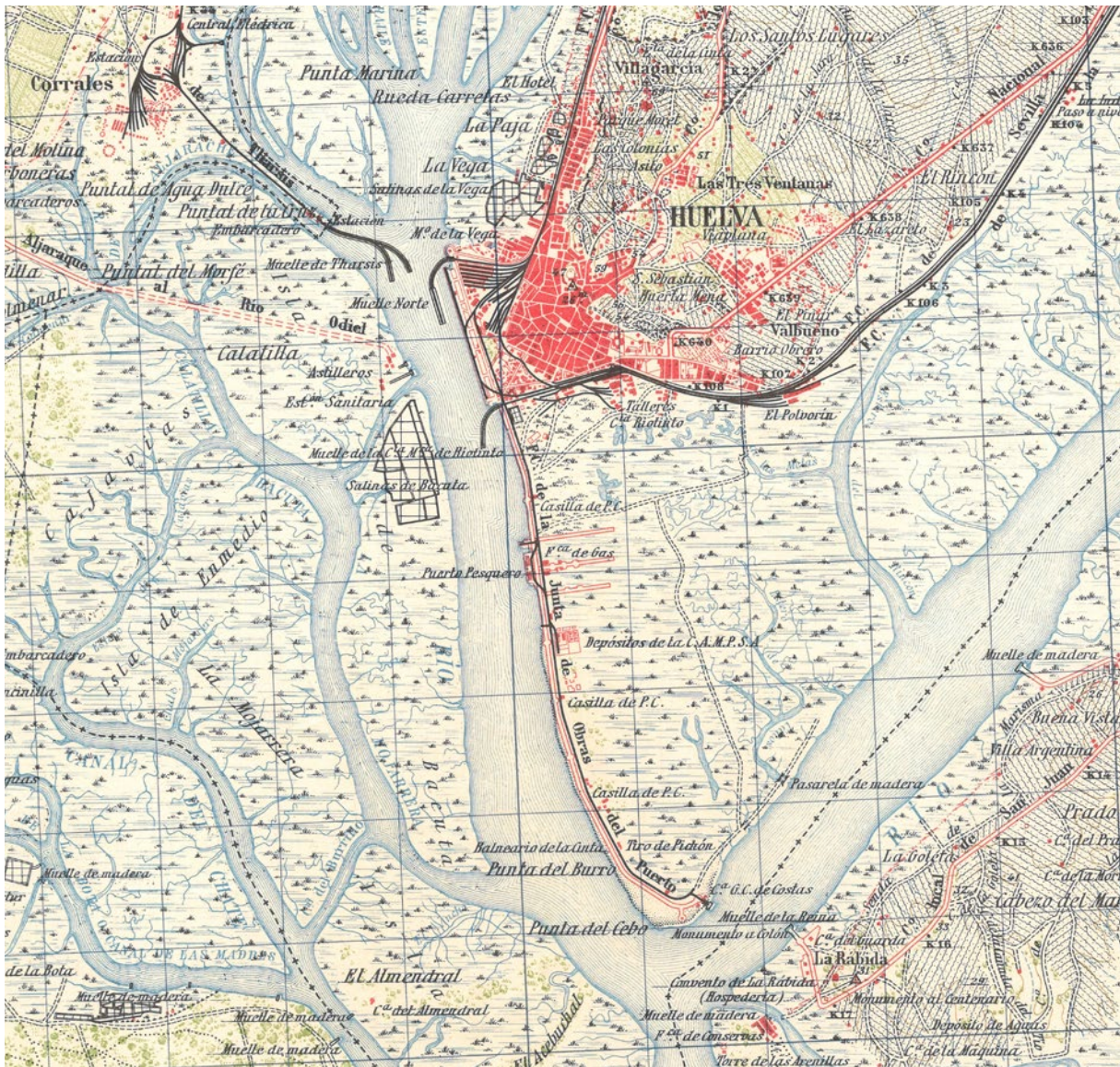


Figura 1.2.4. Plano militar de Huelva en 1946. La ciudad ha continuado su dinámica de crecimiento en el sentido paralelo a los bordes fluviales.
Fuente: Cartoteca de la Biblioteca General de la Universidad de Huelva

1.3. El puerto como zona de producción masiva (posindustrial)

un puerto industrial, identidad de las multinacionales



Figura 1.3.1. Vista aérea de Huelva a finales del siglo XX. La ciudad ha comenzado una dinámica de crecimiento interior, al haberse impedido su crecimiento próximo a la ría. El cerco de vías de tren ha desaparecido, apareciendo en la imagen como terrenos baldíos entre la ciudad y el puerto. Se han asentado astilleros y el polígono pesquero norte junto a los puentes que cruzan el Odiel. Al fondo de la imagen se ve la gran balsa de vertido de fosfoyesos junto al río Tinto, principal factor contaminante de las marismas y la ría.

Fuente: huelvabuenasnoticias.com

Con la disminución del rol de la minería y la política estatal de subvención para el desarrollo de industrias en estos años, Huelva es elegida para el asentamiento del Polo de Promoción Industrial en las proximidades del puerto en 1964.

La designación de los nuevos espacios de servicio del puerto para el desarrollo de las industrias supone la mayor expansión territorial de su historia. A los terrenos que ya tenía en su dominio, se suman los terrenos hasta la Punta del Sebo -puerto interior- y se prolongan hasta la desembocadura en el Atlántico -puerto exterior- para la localización de las grandes plantas industriales.

Este asentamiento hacia el sur se fundamenta principalmente en las características de comunicación e infraestructuras que ofrece: profundo canal navegable para los nuevos buques de mayor calado, disponibilidad de extensas parcelas próximas a la ría para las industrias, posibilidad de crear grandes vías de comunicación terrestres sin interferir con la ciudad. Además, aprovecha que ya la ciudad tenía impedido el crecimiento al sur con las vías ferroviarias. Así, la zona de mayor actividad se traslada a las afueras de la ciudad, quedando el puerto histórico para las mercancías limpias y el sector pesquero.

Durante este periodo, se producen grandes cambios en la lógica de movilidad regional por la crisis de los sistemas ferroviarios, la construcción de carreteras pavimentadas y, fundamentalmente, el incremento del transporte de mercancías por carreteras.

En este contexto, de cambio en la territorialidad de Huelva y de previsión de un gran crecimiento poblacional por los puestos de trabajo que se iban a crear, se necesita un nuevo Plan General, que realiza Alejandro Herrero en 1964. Los temas más importantes tratados son las áreas destinadas

al uso industrial, las grandes zonas previstas para extensión de la ciudad y la reestructuración del territorio mediante una retícula de vías. La intención es aprovechar los espacios vacíos del área urbana para el crecimiento de la ciudad y crear un sistema de vías principales de acceso que lleguen hasta el puerto, donde una gran vía paralela a la ría recorre todo el nuevo área portuario, marcando un fuerte límite aún hoy presente entre el puerto y la ciudad.

Este plan tuvo un desacierto importante, ya que ni la población ni la industria alcanzaron el crecimiento previsto, provocando una hipertrofia y encarecimiento del suelo urbano (Monteagudo, 1999).

Con la crisis industrial de los años 80 y el comienzo de las críticas medioambientales al modelo de desarrollo industrial que se ha venido dando estos años atrás, la ciudad empieza a reclamar el acceso a la ría por el muelle de Levante y a mostrarse contraria al cerco de industrias previsto en el Plan General.

Frente al cese del crecimiento de las áreas industriales, al desuso del cerco ferroviario del puerto y cierre de la estación de Zafra⁷, así como a la nueva conciencia social que ha surgido, se redacta un nuevo Plan Urbano en 1982. En cuanto a las áreas industriales, este nuevo plan corrige el exceso del anterior y plantea la desaparición de las industrias de la Punta del Sebo. En el medio urbano destaca la recuperación de las áreas del cerco ferroviario en desuso y su reconversión en un barrio residencial como primer paso de la ciudad hacia los terrenos del puerto. Ninguno de estas dos propuestas llegaron a realizarse durante este periodo, pero su interés es indudable, más cuando el siguiente PGOU las vuelve a tener en cuenta, como veremos más adelante.

Durante este periodo, el puerto ha sufrido una gran transformación. Se ha convertido en un espacio industrial que ha ido ocupando todo el frente fluvial. Las distintas industrias han ido construyendo sus instalaciones propias de embarque con muelles y pantalanes privados, generalmente con permisos de cesión temporal. La orilla derecha de la ría se consolida como corredor industrial.

Sin embargo, lo que fue percibido como un generador de riqueza y calidad de vida, pronto mostró su cara más amarga, ya que la contaminación del agua y del aire alcanzaron niveles intolerables para la población. Socialmente se convirtió en una amenaza. La ciudad pierde su frente fluvial como lugar de esparcimiento y baño.

⁷ La estación de tren de Zafra (1889), en las inmediaciones del puerto, era el punto de llegada del tren desde Gibraleón. Durante estos años de crisis de la minería y del sistema ferroviario, se abandona esta línea y se desvía hacia la estación de Sevilla (1880), que es la que se conserva hoy día como estación de pasajeros.

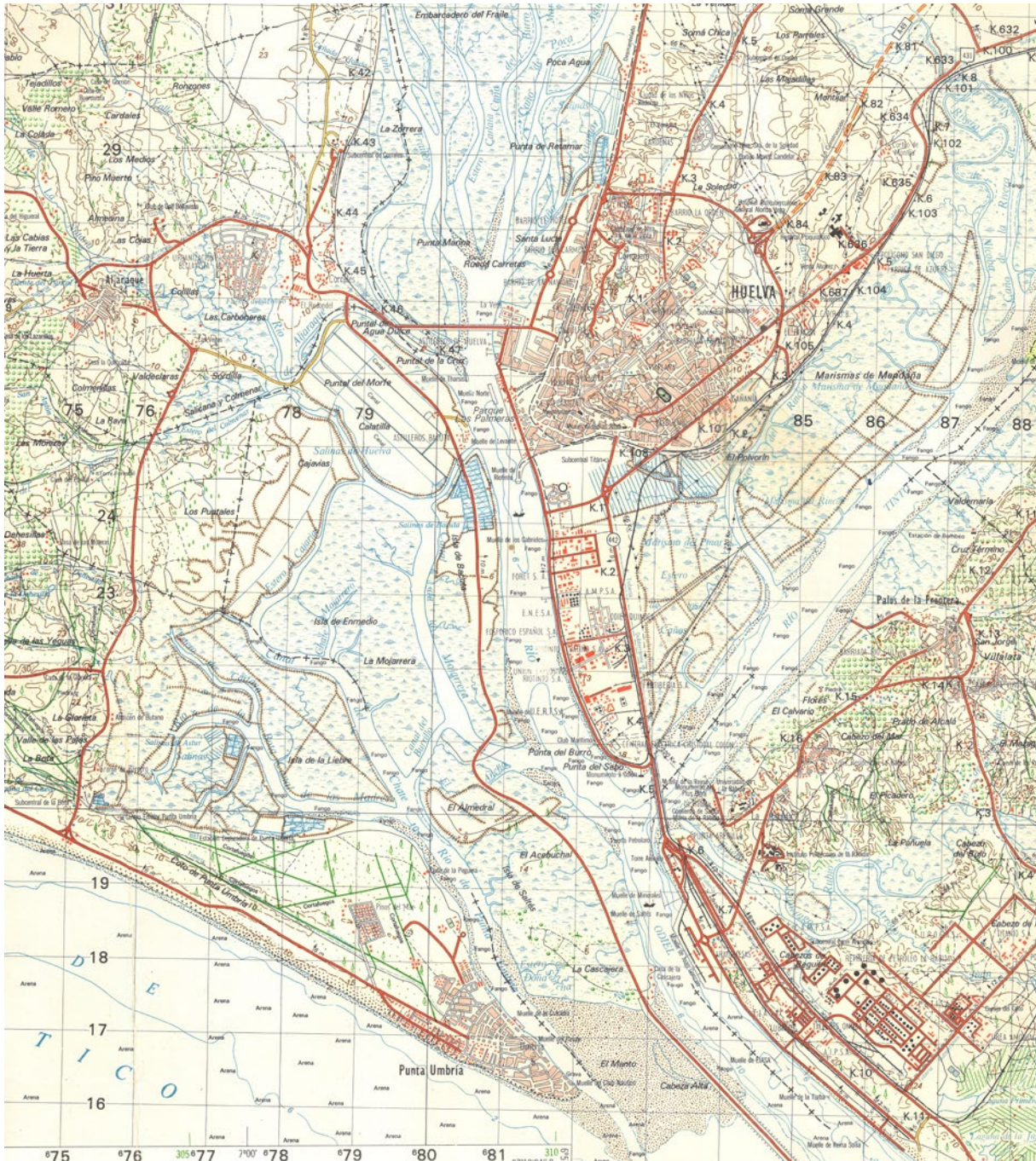


Imagen 1.3.2. Plano militar de Huelva en 1988. Las industrias del polo químico se ha construido al sur de la ciudad, ocupando todos los terrenos del borde fluvial hasta la desembocadura de la ría en el Atlántico.

Fuente: Cartoteca de la Biblioteca General de la Universidad de Huelva

Parte 2. INTERFAZ PUERTO-CIUDAD

del puerto independiente al *waterfront* integrado

En estas últimas décadas estamos asistiendo a la reconquista de aquel puerto que un día se encerró en sí mismo y que a través de las operaciones de *waterfronts*⁸ retorna a los ciudadanos (Andrade, 2014). El apogeo en estos años de la transformación del frente marítimo está marcado por la aparición de los baldíos portuarios y la degradación de la zona de unión entre la ciudad y el puerto, es decir, la interfaz ciudad/puerto⁹.

Las áreas de contacto entre el puerto y la ciudad suelen tener unas características urbanísticas especiales con una composición y geometría distintas de otras partes de la ciudad. Son el resultado del confronto entre una fachada urbana y una gran infraestructura técnica de transportes (Alemany, 2006).

El concepto de interfaz puerto-ciudad, desarrollado principalmente por B. Hoyle, es muy utilizado en los estudios sobre la disociación de puerto y ciudad. Entendido como “el espacio de fricción entre las ciudades y los puertos” (P. Benitez, 2006), podemos establecer un paralelismo entre la evolución en el tiempo de la interfaz y la teoría de evolución de los espacios portuarios de Bird, dividiéndose en épocas marcadas por los mismos acontecimientos generales:

1. Las nuevas tendencias de la migración de los términos portuarios hacia áreas periféricas más adaptadas a las capacidades intermodales contemporáneas.
2. La rehabilitación de los espacios residuales portuarios que resultan de la migración del puerto
3. La nueva articulación entre la ciudad y su puerto.

El concepto de interfaz revela varias realidades: morfológica (espacial), económica (sistema global y estandarización), simbólica y cultural.

El esquema 2, desarrollado por M. Gravari-Barbas para ilustrar la teoría de interfaz de Hoyle, permite visualizar en cinco diagramas el concepto de interfaz en las diferentes etapas de evolución del sistema puerto-ciudad. Centrándonos en el aspecto morfológico, la interfaz pasa de ser porosa y común a ambas entidades en una etapa pre-industrial, a ser una barrera impenetrable impuesta por el sistema de carreteras y el cierre de los espacios del puerto característicos de la época post-industrial.

Es importante recordar que este modelo representa una dinámica propia de las ciudades norte-

8 Por definición de M.J Andrade, “el fenómeno de los *waterfronts* se refiere a las transformaciones de las infraestructuras de los puertos históricos que han quedado prácticamente sin uso, embebidos en el tejido urbano, tras el traslado de las actividades portuarias”.

9 Interfaz, por definición etimológica, es la conexión física y funcional entre dos sistemas independientes (RAE). Utilizar este concepto en la relación ciudad-puerto revela que son dos entidades que no pueden entenderse iguales, tanto por escala como por naturaleza propia.

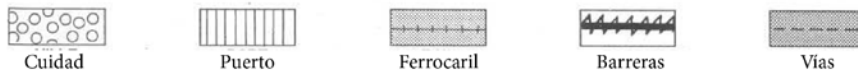
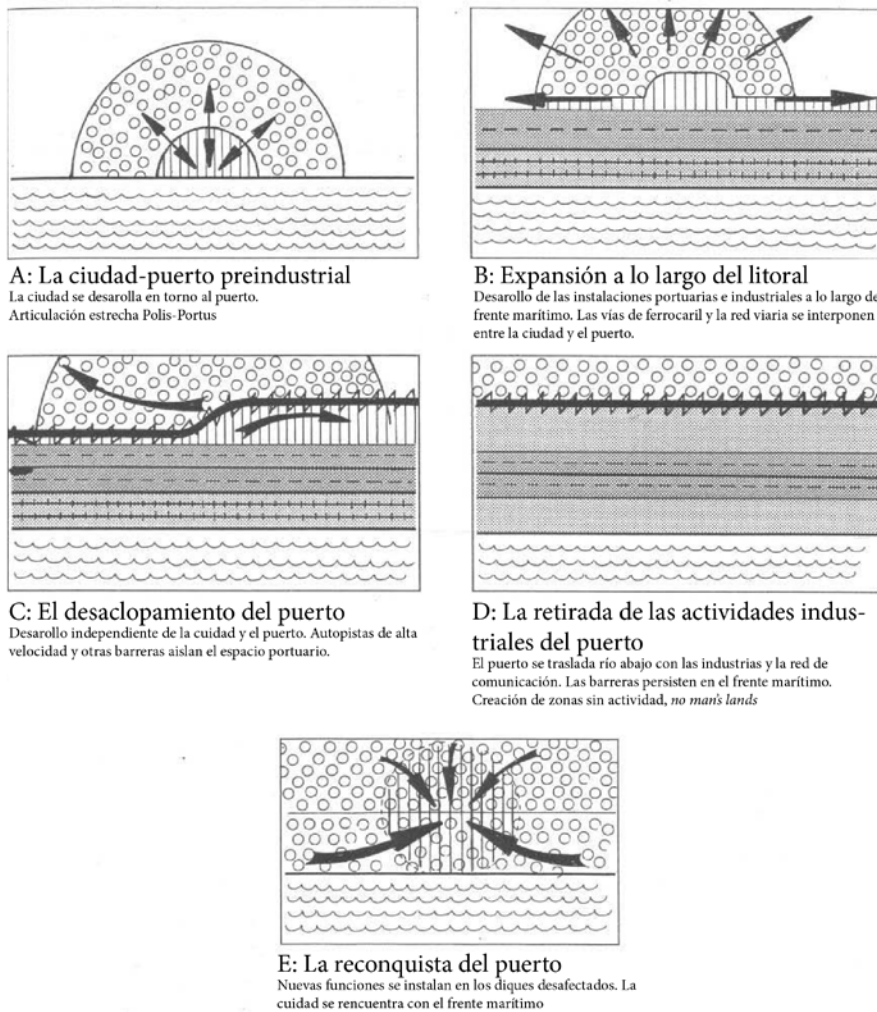


Figura 2.1. Esquema de evolución de la interfaz puerto/ciudad
Fuente: Traducción propia sobre el esquema de M. Gravari-Barbas, 1996

americanas. En Europa es común que la fase de recuperación urbana del puerto (fase E) surja aunque las actividades portuarias no se hayan mudado totalmente fuera de la ciudad (fase D). Se puede ver en el ejemplo de las ciudades de Málaga, Marsella, Nápoles, Rotterdam o Nantes, en donde el desafío urbano es de reconstruir el enlace puerto-ciudad conservando el puerto activo en el corazón de la ciudad.

En este punto se encuentra Huelva, donde existe la posibilidad de pensar y anticipar una nueva articulación entre la ciudad y el puerto manteniendo algunas funciones portuarias en el puerto histórico, contiguo a la ciudad, generando espacios complejos de gran potencial urbano.

En esta parte vamos a definir el estado actual de la interfaz puerto-ciudad de Huelva, con las transformaciones que ya se han realizado desde aquella gran expansión industrial.

2.1. La experiencia en las transformaciones de los waterfronts el contexto internacional

La experiencia del fenómeno de reconquista urbana de los waterfronts merece ser trazada desde sus inicios para comprender la evolución de las reflexiones que se han generando en torno a la relación puerto-ciudad, dando lugar a prácticas muy diferentes en distintos periodos y geografías. En este sentido, es posible hablar hoy día de cuatro generaciones diferentes (M. Henry, 2006; M.J. Andrade, 2012).

El origen se sitúa en los años 60-70 en América del Norte, cuando aparece la idea de *regeneración urbana* en respuesta al *deterioro urbano*, que se manifestó particularmente en los entornos portuarios (F. Muñoz, 2006). Así, Boston, San Francisco, Baltimore (figura 2.1.1), grandes ciudades industrialo-portuarias, fueron las primeras en vivir el proceso de traslado del puerto y recuperación de esos espacios abandonados en el centro de la ciudad. Estas experiencias se basaron en introducir en los viejos puertos funciones urbanas excepcionales, fundamentalmente culturales y recreativas (cines, hoteles, acuario). Este modelo de reconversión, el *festival market place*, tuvo gran éxito de cara al público y fue producido en serie en muchas otras ciudades norteamericanas, reconvirtiendo los grandes edificios portuarios en galerías lúdico-comerciales, lejos de su uso de tránsito comercial marítimo (Henry, 2006).

La segunda generación corresponde al traslado del modelo norteamericano a Europa hacia los años 80, siendo el Dockland de Londres (figura 2.1.2) el mayor representante. El modelo del *festival market place* se complementa introduciendo uso residencial, de forma que el waterfront adquiere un carácter más urbano. El modelo de Londres creó escuela a pesar de sus errores. En palabras de M. Collin, esta actuación es “una caricatura de la lógica especulativa inmobiliaria, carente de un plan maestro”, a la que define como un *no man's land* por la falta de urbanidad y que, según ella, “ha marcado el modelo a evitar en las actuaciones sucesivas” (Collin, 2007).

En los años 1990 surge una nueva ola de transformaciones, donde ya con una conciencia más madura de la ventaja que supone una fachada marítima, se llevan a cabo remodelaciones del frente marítimo a la ocasión de grandes eventos internacionales. Tal es el caso de Barcelona para las Olimpiadas de 1992 (figura 2.1.3), donde se podría decir que se mejoró el modelo londinense al basarse en un plan estratégico con visión de futuro. Una de las grandes apuestas de este proyecto fue la inclusión de usos recreativos en relación al mar, como la adecuación de la playa de la Barceloneta y el puerto deportivo.

La última generación, que sin poder establecer fechas fijas sería la correspondiente a los últimos años, ha encontrado la imagen de su frente marítimo en su propia identidad. Marca una tendencia a conservar la vocación marítima de la ciudad intentando mantener ciertas funciones portuarias en ellas y valorando el patrimonio portuario heredado. En esta generación se sitúa Hamburgo o Copenhague (figura 2.1.4-5), que han conseguido una verdadera integración del puerto en la vida cotidiana de los habitantes.

En esta breve historia, se puede ver una evolución en la forma de valorar estos espacios recuperados por la ciudad, pasando de “la integración como una nueva pieza urbana unitaria a la búsqueda de una nueva articulación entre el espacio portuario y la ciudad” (Rodríguez Malta, 2007). Es decir, en un principio los espacios heredados del puerto se usaron para concentración de edificios destinados al ocio y al comercio y en las últimas experiencias se ve una puesta en valor de la esencia de estos espacios, recuperando las actividades portuarias compatibles con la ciudad.



Figura 2.1.1 Inner Harbor en Baltimore. Fuente: harbormagic.com



Figura 2.1.2 Dockland de Londres. Fuente: luphen.org



Figura 2.1.3 Port Vell de Barcelona. Fuente: Wikipedia



Figura 2.1.4 Harbour Bath en Copenhague. Fuente: archicentral.com



Figura 2.1.5 Puerto de Nyhavn en Copenhague. Fuente: Wikipedia

2.2. El proceso de integración puerto-ciudad en Huelva el contexto local



Figura 2.2.1. Vista actual del frente marítimo del puerto interior. El puerto se encuentra en proceso de transformación. Terrenos que antes fueron del puerto han sido recuperados por la ciudad.
Fuente: www.huelva.es

Desde aquella expansión del puerto durante el periodo post-industrial hacia el sur, la mayor parte de la actividad portuaria se trasladó hacia esas nuevas áreas, principalmente al puerto exterior. El puerto interior, con su actividad muy reducida, se convierte desde entonces en objeto de reflexión tanto para una ciudad que ansía poder recuperar el contacto con la ría como para un puerto que quiere renovar su imagen.

La disminución de la actividad del puerto interior ha permitido la desafección de ciertas zonas que se han ido integrando al área urbana de la ciudad, convirtiéndose la interfaz puerto-ciudad casi en una línea paralela a la ría que poco a poco, con las transformaciones que se han llevado a cabo en los últimos años y con las perspectivas futuras, se trata de desdibujar.

Aunque la frontera puerto-ciudad se extiende en una gran longitud a lo largo del eje litoral, es en los límites con la ciudad donde se localizan los espacios con más interés para su recuperación y su interacción con la ciudad (M.J. Andrade, 2012). A partir de este momento vamos a centrarnos en la parte del puerto interior, obviando toda aquella zona de extensión al sur más allá de la Punta del Sebo.

Lo interesante de este caso es que actualmente permanecen las unidades claves del puerto en esta zona más urbana: zona de astillero, polígono de servicio a la actividad pesquera, muelle de Levante y lonja... Es además en esta área del puerto donde se alberga su historia, donde se pueden encontrar rastros identificativos de épocas anteriores, lo que lo hace un espacio con gran potencial para crear la identidad portuaria de la ciudad. Es el caso del muelle de Riotinto, icono principal del pasado minero del puerto, que está en desuso pero es visitable como lugar de paseo o de pesca (figura 3.2.2). Fue declarado Bien de Interés Cultural en 2003.

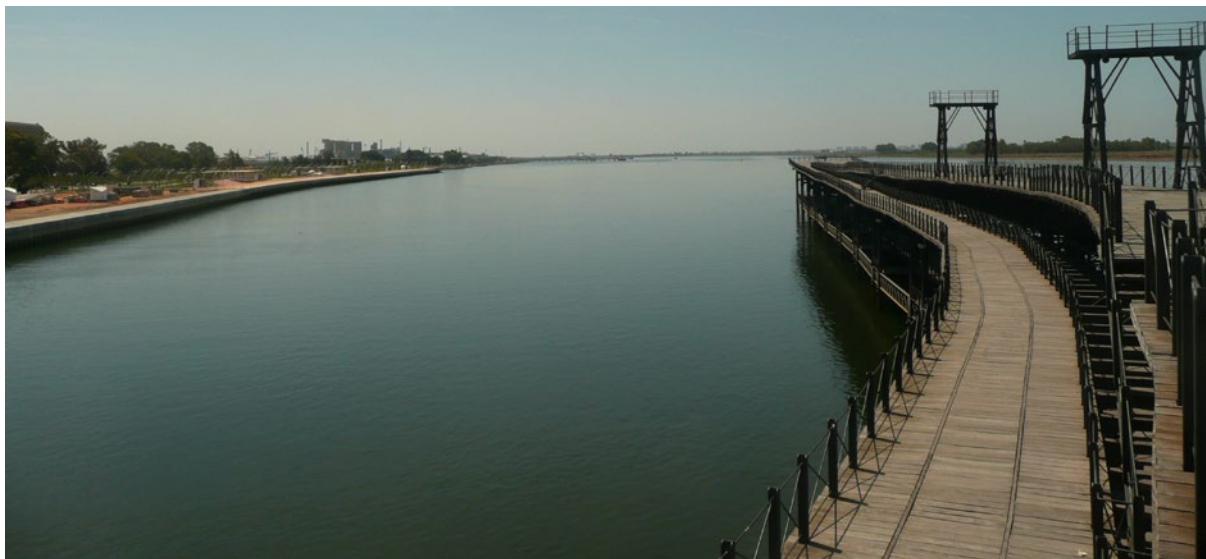


Figura 2.2.2. El muelle de Riotinto fue rehabilitado para el uso público en 2007, como paseo y mirador sobre la ría. En la imagen, tomada desde su nivel más alto, se ve el paseo marítimo actualmente en construcción y el paisaje natural de Isla Bacuta al otro márgen del Odiel.

Fuente: autor

En este contexto de interés mutuo de puerto y ciudad por repensar su situación surgen el Plan de Ordenación Urbana de 1999 y el Plan Especial de Ordenación del puerto de Huelva¹⁰ en el 2000. El plan urbano resalta como principales problemas de la relación la privatización del frente fluvial por parte del puerto y las dificultades del puerto para desarrollar sus infraestructuras en contacto con el ámbito urbano¹¹. De los objetivos comunes a ambos planes centrados en la mejora de la interfaz destacan:

- Mejora de los bordes del Polígono Pesquero Norte con la ciudad y las marismas
- Creación de un espacio de estancia y mirador a la ría en la glorieta norte, rematada con un edificio de uso terciario y dotacional lucrativo.
- Creación de un parque en los terrenos de Zafra desafectados del tren. En este parque se encuentran las antiguas cocheras de locomotoras, catalogadas como patrimonio del puerto.
- Remodelación del área central del muelle de Levante, donde se encuentra el muelle de la canoa a Punta Umbría, para acceso y disfrute público integrado con la actividad portuaria.
- Hacia el sur, en los terrenos entre el muelle de Riotinto y las industrias de la Punta del Sebo, se plantea un área de crecimiento urbano residencial, lo que se llama El Ensanche, y un paseo de ribera con equipamiento náuticos y usos terciarios en el borde de la ría. Para asegurar la buena integración del paseo, se propone en ese tramo la desaparición del tráfico de la Avenida Francisco Montenegro, principal barrera entre el puerto y la ciudad.
- En el borde de la marisma frente a las industrias de la Punta del Sebo se plantea una instalación para paseo, estancia y pesca con un elemento de barrera acústica y visual con la avenida y las

¹⁰ Desde la Ley de Puertos y de la Marina Mercante de 1992, los terrenos de servicio del puerto, declarados de dominio público en el PGOU, se ordenan con un Plan Especial redactado por el propio organismo de gestión del puerto.

¹¹ Memoria de información del Plan de Ordenación Urbana de Huelva

industrias.

- Considerando la tendencia de la ciudad en su crecimiento al sur, se plantea incluso la eliminación paulatina de las industrias de la Punta del Sebo¹².

Estas estrategias comunes reflejan un interés por acercar ciudad y puerto, así como de devolverle a la ciudad el disfrute de su entorno natural, la ría. Desde su aprobación a hoy día se han ido ejecutando parte de estos proyectos, aunque algunos muy parcialmente.

Identificamos hoy en día, cinco áreas homogéneas, tanto con criterios de función (zona de producción, zona comercial, zona de ocio, etc.) tanto como por el tratamiento de los bordes y la accesibilidad a la zona. Estos dos criterios se enlazan estrechamente : el puerto se convierte a veces en espacio abierto donde encontramos zonas de comercio, ocio y turismo, hasta un espacio privado principalmente caracterizado como espacio de producción.

1. Polígono pesquero norte

Es la zona de servicio del puerto más al norte. Está formado por naves industriales de empresas que dependen de la actividad del muelle de Levante (asistencia técnica de barcos y carga, almacenaje y transformación de productos de pesca). Entre estos servicios, destaca una de las naves en la que hay una escuela de piragüismo.

2. Astilleros

En este área hay varios usos, uno diferente por manzana. Junto a la ría está astilleros, zona de reparación y construcción de barcos. Constituye un recinto cerrado e incluso bastante aislado del funcionamiento de la ciudad. Sin embargo, es un fuerte condicionante en la imagen del frente litoral de Huelva, siendo primer plano del paisaje cuando se cruza el puente.

3. Muelle de Levante

Dedicado actualmente a la pesca y a la mercancía general limpia. Es donde está la lonja de Huelva. Ocupa toda la longitud del frente portuario en contacto directo con la ciudad y es el espacio del puerto más codiciado por sus ciudadanos. El motivo es, además de su ubicación, por ser aquí donde se encuentra la historia del puerto, en el propio muelle y en los grandes edificios de antiguos almacenes y frigoríficos que están hoy por hoy abandonados.

La zona de Zafra, donde estaba antiguamente la estación terminal del tren de Zafra y todo el despliegue de vías ferroviarias de servicio del puerto, es una zona ya integrada en el ámbito urbano. Una parte se destinó a uso residencial y en la zona más próxima al puerto se hizo un gran parque urbano de transición entre ciudad y puerto. En este parque están las dos naves de las antiguas cocheras de locomotoras, construidas en el 1912 y catalogadas como edificios protegidos. En el 2011 el puerto realizó un proyecto de rehabilitación y en una de ellas está el Archivo del Puerto y en la otra un espacio cultural gestionado por el puerto (figura 2.2.5).

En el área central del muelle de Levante está la Glorieta de las Canoas, lugar donde estaba el muelle de la ciudad pre-industrial. Por su valor simbólico en la historia portuaria de Huelva, este espacio fue abierto al público. Es el único punto en toda la longitud del muelle de Levante donde puede accederse. En él hay un espacio público central que llega hasta el punto de embarque de

¹² La contaminación de la ría es el principal punto de confrontamientos entre la ciudad y el puerto. La eliminación de las industrias de la Punta del Sebo es un tema muy reclamado socialmente. En ambos planes se propone su reubicación, pero eso genera varios problemas: la oposición por parte de las empresas explotadoras de las industrias, poniendo en riesgo un gran número de puestos de trabajo; la falta de espacio de borde fluvial donde reubicarlas.

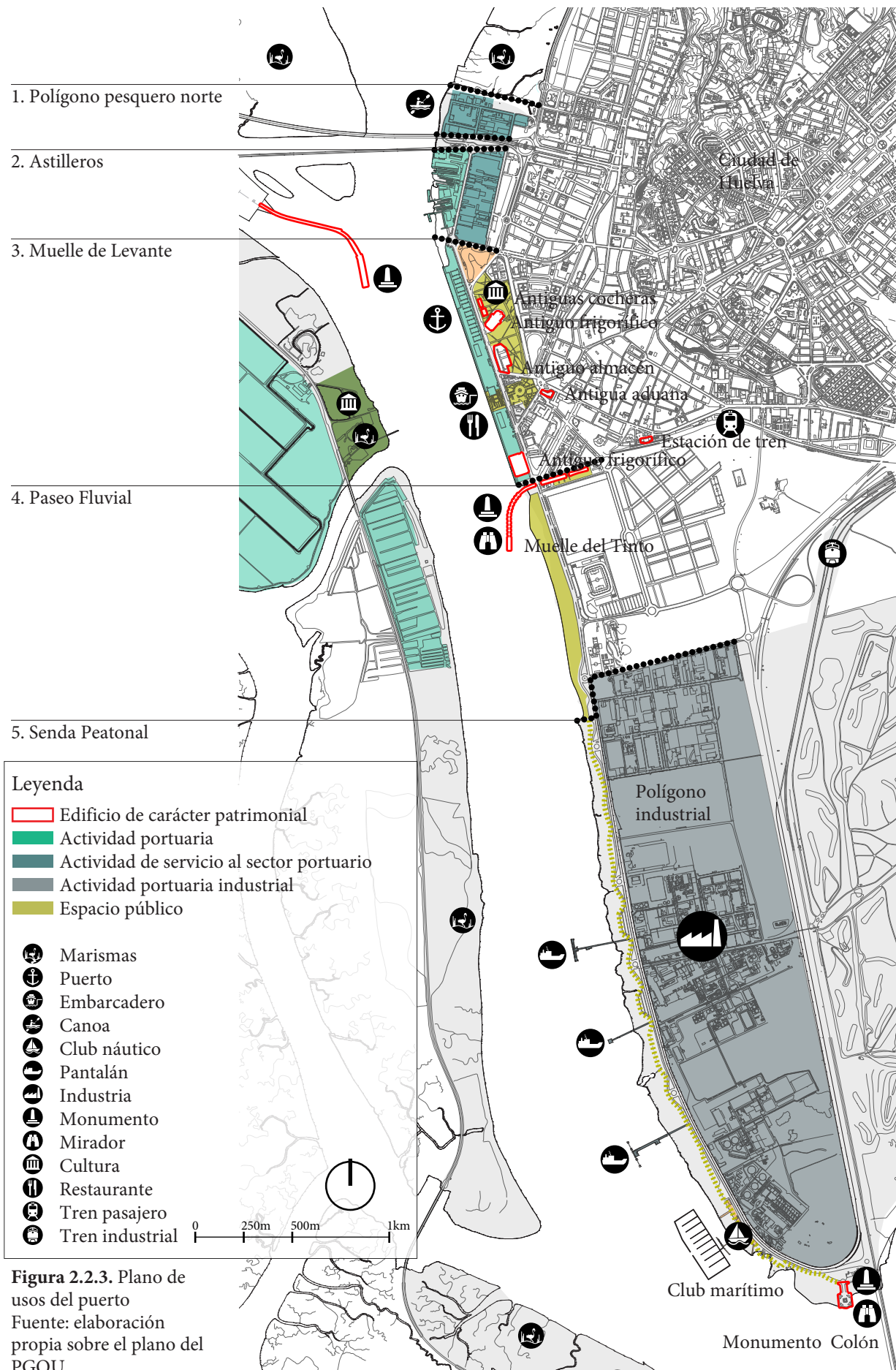


Figura 2.2.3. Plano de usos del puerto
 Fuente: elaboración propia sobre el plano del PGOU

la canoa que va a Punta Umbría durante el verano. En los dos laterales hay un edificio con bares y restaurantes. Se ha convertido en un gran foco de atracción.

En el año 2010 la Autoridad Portuaria sacó a concurso el proyecto de reordenación del muelle y la lonja, con el objetivo de abrir el área portuaria a todos los ciudadanos, dando la oportunidad de acercar la ciudad al frente fluvial, e involucrar la actividad tradicional pesquera con otros posibles usos lúdico-comerciales compatibles. El proyecto ganador (imagen 2.2.6-7) plantea el derribo de las actuales naves, incluso de las naves abandonadas que están en el parque Zafra. La lonja se traslada a la parte norte del muelle, dedicando el resto a actividades de ocio, principalmente comerciales, conectadas al resto de la ciudad por bulevares que se abren hasta el borde del muelle.

Este año 2015 comenzaron las demoliciones de las actuales naves de la lonja, pero hoy día el proyecto está parado, quedando aún seis naves de las nueve iniciales.

4. Paseo fluvial del Odiel

Entre el muelle de Levante y el inicio de las industrias de la Punta del Sebo, terreno nunca explotado por el Puerto, se está construyendo actualmente un paseo fluvial, proyecto de Martínez Lapeña-Torres Arquitectos (figura 2.2.8-9). Con una longitud algo superior a 1000 metros, ofrecerá a la ciudad un espacio de estancia y paseo al borde de la ría.

En el plan urbano, el proyecto del paseo marítimo va complementado por la supresión de la barrera que supone la Avenida Francisco Montenegro, para su integración con el terreno que hay al otro lado, donde está planteando El Ensanche de Huelva. El proyecto de El Ensanche aún no se ha realizado, y la supresión de la carretera no se contempla.

5. Senda peatonal en la margen izquierda del río Odiel

La margen izquierda del Odiel se ha visto muy afectada como espacio natural por la actividad portuaria. Especialmente en la parte de las industrias de la Punta del Sebo, donde la actividad portuaria se hace a través de pantalanés en medio del agua sin un borde fluvial construido, se podía ver una orilla maltratada por los vertidos industriales. En el año 2006 el Puerto emprendió el proyecto de restauración de las marismas, replantando especies naturales que estaban desaparecidas o al menos eran escasas. Junto a este proyecto realizó una senda peatonal hasta la Punta del Sebo (figura 2.2.10), paralela a la ría, con paneles informativos sobre el espacio de las marismas del Odiel, declaradas Reserva de la Biosfera por la UNESCO.

Este espacio sufre las consecuencias de estar tan alejado del centro urbano, pero aún así fue una gran apuesta del Puerto por devolverle a la ciudad su ría. El proyecto fue elegido como finalista para los premios ESPO¹³ (European Sea Ports Organisation) en 2014.

13 Los ESPO Awards fueron establecidos en el año 2009 para promover proyectos innovadores de las autoridades portuarias que mejoren la integración social de los puertos, sobre todo en la ciudad y la comunidad en la que se encuentran. De esta manera, el premio quiere estimular el desarrollo sostenible de los puertos europeos y sus ciudades (www.espo.be)



Figura 2.2.4



Figura 2.2.5



Figura 2.2.6



Figura 2.2.7



Figura 2.2.8



Figura 2.2.9



Figura 2.2.10

- Figura 2.2.4** Centro comercial Aqualón Puerto, tras el muelle de Levante. Fuente: flickr de danifdzkarbo
- Figura 2.2.5** Las Cocheras del Puerto, rehabilitadas como sala de espectáculos. Fuente: <http://www.audioguias-bluehertz.es>
- Figura 2.2.6-7** Proyecto del muelle de Levante. Fuente: página del arquitecto José Álvarez Checa
- Figura 2.2.8** Paseo fluvial en construcción. Fuente: autor
- Figura 2.2.9** Paseo fluvial en construcción. Fuente: construccionessurbial.com
- Figura 2.2.10** Senda peatonal. Fuente: autor

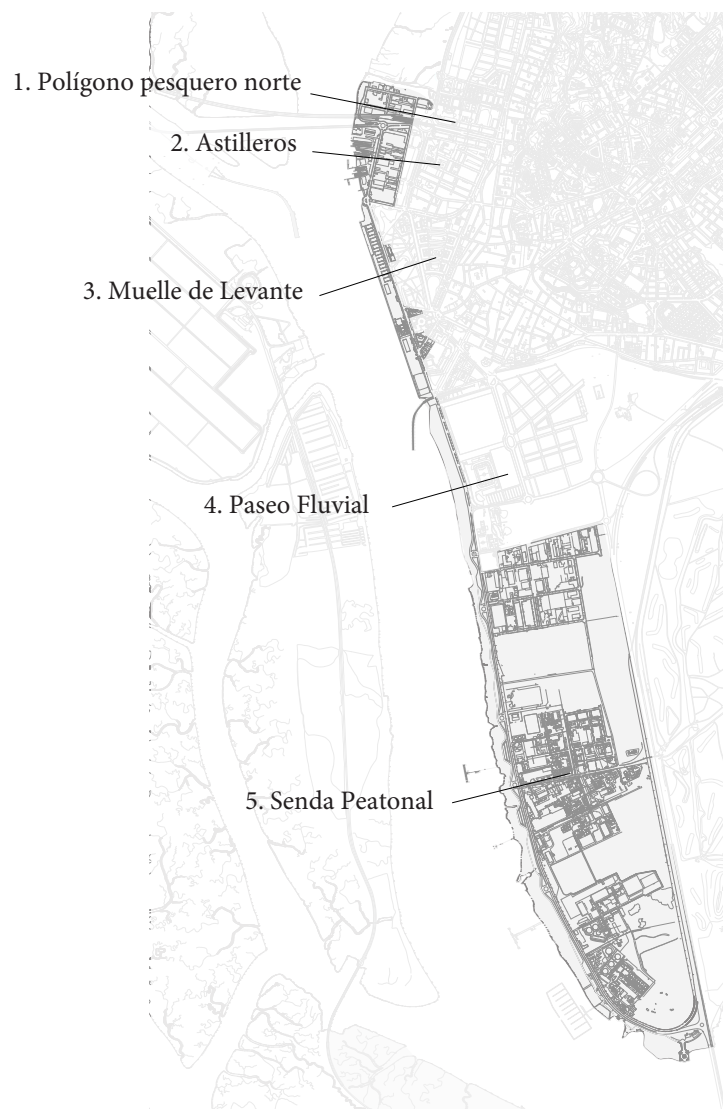
2.3. El borde, punto de tensión entre ciudad, puerto y ría tipología de las distintas interfaces









Para analizar más a fondo el concepto de interfaz en la relación puerto-ciudad, estudiaremos los bordes de las distintas zonas del puerto de Huelva. El borde, como elemento físico o mental que delimita una zona de otra. Es interesante ver las distintas tipologías de estos elementos según la función de cada zona del puerto. Las zonas públicas y las zonas privadas.

El borde de una instalación portuaria se encuentra con el medio marítimo, aquí la ría de Huelva, y también con el medio urbano de la ciudad.

Así, se trata de entender cuáles son los puntos de contacto entre las partes del puerto y su entorno y a su vez de analizar cuál es la naturaleza de esos bordes (visuales, físicos, permeables, opacos, defensivos, ofensivos, cercanos o distantes...).

Los accesos del recinto portuario, lugar por donde las infraestructuras del puerto se conectan a las arterias urbanas, constituyen también uno de los aspectos de borde importante que intentaremos analizar. De hecho, según la función de las zonas del puerto, se necesita distintos tipos de accesos para permitir o no un tráfico terrestre en el recinto portuario (zona de transporte de mercancías, zona comercial, zona de ocio...).

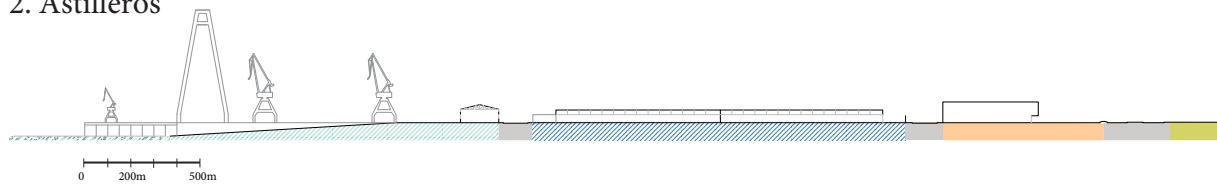


-  **Río Odiel**
-  **Orilla del río**
considerando como orilla el borde fluvial no construido, donde se ven las mareas y tiene el paisaje característico de la marisma, con vegetación autóctona
-  **Actividad portuaria**
entendida como la que necesita el contacto directo con el borde fluvial para su funcionamiento
-  **Actividad de servicio al sector portuario**
son las que se desarrollan en relación al puerto pero que no necesitan estar en contacto con el agua
-  **Actividad portuaria industrial**
su relación con el agua se limita a los pantalanes, con los que se conectan a través de conductos en puente
-  **Espacio público**
zonas abiertas al público para ocio y recreación en espacios desafectados de actividad portuaria
-  **Actividades terciarias**
-  **Calles y vías de comunicación**

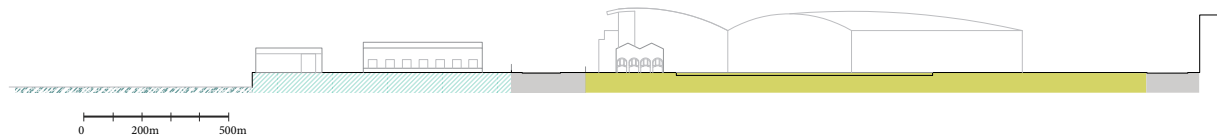
1. Polígono pesquero norte



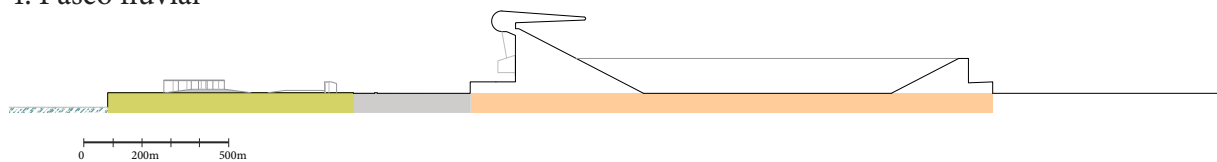
2. Astilleros



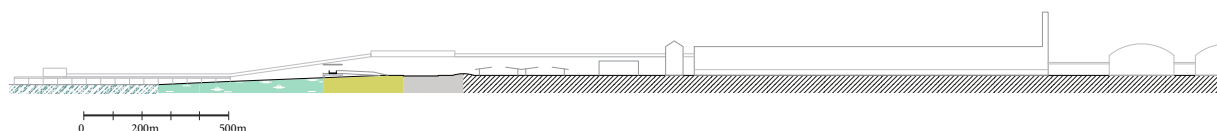
3. Muelle de Levante



4. Paseo fluvial



5. Senda peatonal



1. Polígono pesquero norte

Este ámbito tiene dos de sus bordes en contacto con el área urbana, pero en ambos casos se trata de dos grandes ejes de comunicación y el acceso es muy puntual. Sus otros dos bordes están en contacto directo con las marismas, sin embargo sin interaccionar con ellas, separados de la orilla por un muro que marca el límite del polígono. Únicamente dentro de la parcela de la escuela de piragüismo hay un descenso a la orilla a través de una rampa (figura 2.3.2).

El paisaje aquí tiene un gran atractivo. Es de los pocos puntos donde el puerto tiene una escala muy humana: la orilla no se ha modificado y puede verse en ella los cambios de mareas, donde hay pequeños barcos amarrados, a veces sobre agua, a veces sobre fango (figura 2.3.1). El borde accesible en contacto con la marisma, aunque no muy cuidado, es un pequeño muro que incluso invita a sentarse, lejos de las grandes vallas o infraestructuras que se encuentran en otros puntos del puerto. Las grúas del astillero se intuyen, pero no monopolizan el paisaje.

Hacia el interior, sin embargo, es un lugar descuidado. Naves insertadas en una retícula de carreteras, de apariencia desordenada y desolada, sin gran tráfico pero con muchos coches aparcados (figura 2.3.3-4).

El polígono, aunque accesible, es un área desconectada de la vida urbana, por la gran vía que lo separa del resto de la ciudad, así como del resto de los espacios del puerto hacia el sur, separado de ellos por el gran eje que supone el puente hacia el litoral onubense.

2. Astilleros

Grandes grúas se levantan al borde de la ría, frente a la horizontalidad de las marismas, transformando el paisaje. Sus diques, muelles y rampas de ascenso de barcos se adentran en el agua buscando la superficie marítima que necesita su actividad (figura 2.3.5). Los espacios construidos son mínimos, localizados principalmente en el perímetro exterior de la parcela. Las construcciones son naves de gran longitud paralelas a la carretera. Forman un límite fuerte y opaco. Es un espacio altamente tecnificado, y por tanto inaccesible.

Tras astilleros, hay toda una gran manzana con un uso y tipo de similar al polígono pesquero norte. Sin embargo, aquí el vial que rodea la manzana marca una fuerte longitudinalidad, sin transversales que la rompan, reflejando en su trazado la poca interacción de este recinto con la ciudad (Figura 2.3.6).

Tras estas naves hay una zona de actividades urbanas construida en terrenos desafectados por el puerto. En ellos se han construido grandes superficies comerciales, que con la misma longitudinalidad que astilleros y las naves industriales, da su fachada principal a la carretera, creando una clara trasera hacia los espacios del puerto.

La gran carretera de la Avenida Molino de la Vega separa todo este ámbito de la ciudad, haciéndolo un lugar siempre transitado en coche, poco dedicado al peatón.

..... Accesibilidad restringida - - - - Vía de tráfico — Acceso libre | Límite

1. Polígono pesquero norte



Figura 2.3.1



Figura 2.3.2



Figura 2.3.3



Figura 2.3.4

2. Astilleros

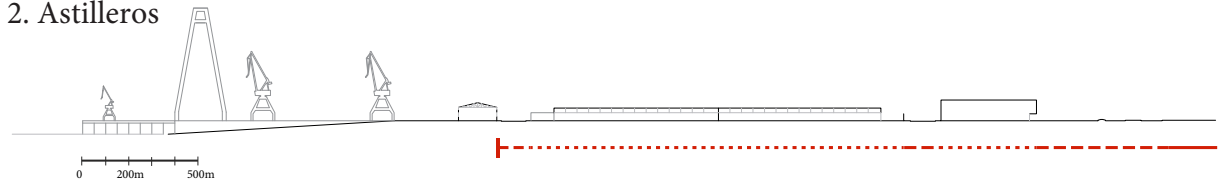


Figura 2.3.5



Figura 2.3.6

Figura 2.3.1 Polígono pesquero norte. Interfaz puerto-ría: el muro de separación

Figura 2.3.2 Polígono pesquero norte. Interfaz puerto-ría: la rampa de descenso del club de piragüismo

Figura 2.3.3 Polígono pesquero norte. Calle interior: el club de piragüismo ofrece un uso del borde fluvial

Figura 2.3.4 Polígono pesquero norte. Calle interior: el espacio del peatón son reducidas aceras

Figura 2.3.5 Astilleros. Interfaz puerto-ría: las grúas predominan el paisaje

Figura 2.3.6 Astilleros. Calle trasera: las naves marcan un límite muy opaco y longitudinal

Fuente de todas las figuras: autor

3. Muelle de Levante

Por encima del nivel del agua se levanta el muelle en sus 1200 metros de longitud, ofreciendo una perspectiva privilegiada del paraje de las marismas del Odiel, a la otra orilla del río. Las grúas de carga y descarga de los barcos predominan el borde del muelle (figura 2.3.7). El espacio lo componen los almacenes de comercialización de los productos de pesca y la lonja. Las naves de almacén, perpendiculares a la ría en su longitud, se elevan sobre un basamento, respondiendo a la necesidad de carga y descarga de la mercancía de los camiones.

La gran barrera que se levanta en el límite con la ciudad (figura 2.3.8), cerrando los espacios del muelle, mantienen esta zona ajena a la vida urbana, con el borde fluvial privatizado.

Este límite se potencia aún más con la gran barrera que supone la Avenida Francisco Montenegro, paralela al muelle, donde los puntos para atravesarla peatonalmente son mínimos. Todo un lugar donde el ciudadano no tiene su sitio.

Tras el muelle está el parque, última franja habitable de la ciudad hacia la ría. En su frente al puerto existe una única salida, entre los dos edificios de las Cocheras del Puerto. El resto está ocupado por dos grandes edificios de uso industrial abandonados, con un cierto valor arquitectónico. En su frente a la ciudad, el parque se abre en continuidad con el medio urbano.

La Glorieta de las Canoas es un punto singular en la longitud del muelle (figura 2.3.10). Tiene un atractivo particular por ser hasta hoy el único punto en contacto con la ciudad por el que se puede acceder hasta el borde con el agua, donde están las escaleras para el embarque en la canoa (2.3.9). Valor añadido es el de ser un espacio público en el que se siente un ambiente portuario. Al estar dentro del muelle activo, se tienen vistas de los grandes almacenes, de los barcos y las grúas de carga y descarga, principales símbolos de la vida de un puerto.

4. Paseo fluvial

Aún no se ha inaugurado y no se puede valorar su repercusión social, sin embargo, corre riesgos de sufrir la desconexión que tiene del resto de la ciudad, tanto por su posición alejada de otros puntos activos de la ciudad como por el límite que supone la gran vía de tráfico de la avenida (figura 2.3.12).

En la interfaz con el río, sobre terrenos de relleno por encima del nivel del agua, ofrece lugares de estancia en el borde fluvial (figura 2.3.11), cosa que la ciudad ha tenido negado durante largo tiempo. La interacción sin embargo se limita a la contemplación, sin instalaciones que permitan algún tipo de acercamiento.

..... Accesibilidad restringida - - - - Vía de tráfico — Acceso libre | Límite

3. Muelle de Levante

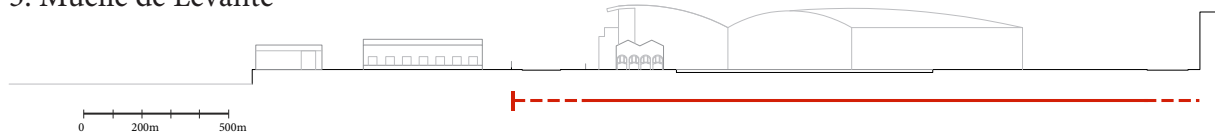


Figura 2.3.7



Figura 2.3.8



Figura 2.3.9



Figura 2.3.10

4. Paseo fluvial

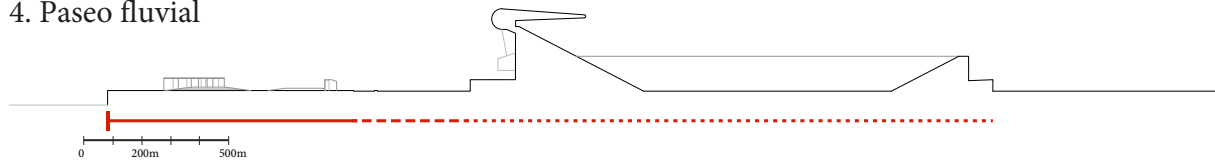


Figura 2.3.11



Figura 2.3.12

Figura 2.3.7 Muelle de Levante. Interfaz puerto-río: un frente privatizado por la actividad portuaria

Figura 2.3.8 Muelle de Levante. Interfaz ciudad-puerto: la valla de separación y el borde que impone la avenida

Figura 2.3.9 Muelle de Levante. Glorieta de las Canoas: punto de embarque de pasajeros. Detrás, la terraza de los bares

Figura 2.3.10 Muelle de Levante. Glorieta de las Canoas: un espacio público en medio del muelle

Figura 2.3.11 Paseo fluvial. Interfaz con el río: un espacio público a borde del río

Figura 2.3.12 Paseo fluvial. Interfaz con la ciudad: la avenida impone un fuerte borde

Fuente de todas las figuras: autor

5. Senda peatonal

En este área se produce una situación particular en toda la longitud del puerto. La senda discurre junto al río, a sus orillas, y las industrias quedan al interior, al otro lado de la Avenida Francisco Montenegro. De forma que se invierte el esquema hasta ahora visto: el espacio urbano está entre el puerto y el río.

La senda peatonal ofrece a la ciudad un recorrido hasta la Punta del Sebo, junto al río Odiel (figura 2.3.13), y en ocasiones por una pasarela sobre su orilla (figura 2.3.14). No hay un límite impuesto entre la senda y el agua, sin embargo no hay zonas habilitadas para una interacción.

El límite con las industrias está marcado una vez más por el gran eje de la avenida.

Un punto singular en este área es el Club Marítimo de Huelva, donde la orilla en su frente está habilitada para el acceso (figura 2.3.18) y las rampas de descenso de barcos y los muelles de amarre dan a la ciudad un punto donde hacer actividades marítimas (2.3.15).

El contraste entre el paisaje de las marismas, la vía peatonal con espacios ajardinados y las industrias, con los conductos atravesando por encima del paseo, es fuerte. Incluso en la orilla, la rehabilitación de marismas con vegetación autóctona contrasta con los pantalanes.

La senda continua hasta la Punta del Sebo, donde se encuentra los ríos Tinto y Odiel. Aquí se produce otro punto singular en el paseo. El monumento a la Fe Descubridora crea una plaza-mirador elevada sobre las marismas, habilitado con zonas de barbacoas. No obstante, a pesar de ser un punto atractivo, es poco accesible desde la ciudad.

..... Accesibilidad restringida - - - - Vía de tráfico — Acceso libre | Límite

5. Senda peatonal

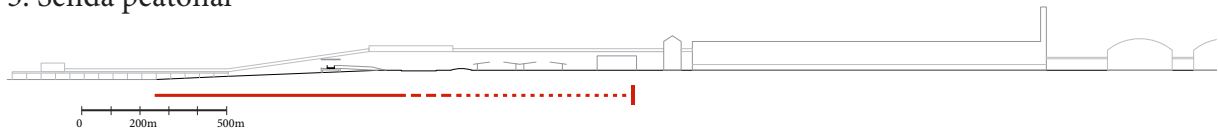


Figura 2.3.13



Figura 2.3.14



Figura 2.3.15



Figura 2.3.16



Figura 2.3.17



Figura 2.3.18

Figura 2.3.13 Senda peatonal. Interfaz con el río: la senda discurre paralela a la orilla del río
Figura 2.3.14 Senda peatonal. Interfaz con el río: en algunos puntos, la pasarela pasa elevada sobre la orilla, donde se realizó la regeneración del borde de marisma. Fuente: condavisión.es
Figura 2.3.15 Senda peatonal. Interfaz con el puerto: la carretera, las industrias y los conductos en puente
Figura 2.3.16 Senda peatonal. Interfaz con el puerto: la senda peatonal y la regeneración de marismas contrastan fuertemente con la presencia de las industrias
Figura 2.3.17 Senda peatonal. Club marítimo: un punto singular en la longitud del recorrido. Fuente: <http://rcmhpiraguismo.blogspot.com.es>
Figura 2.3.18 Senda peatonal. Club marítimo: su orilla acondicionada permite el disfrute de la ría. Fuente: página oficial del Club Marítimo.
 Fuente de las figuras no especificadas: autor

Parte 3. HACIA LA RECUPERACIÓN DEL PUERTO un puerto ciudadano

“Un puerto es ante todo un lugar preparado para cierta clase de desplazamientos. Es un punto de contacto entre la tierra y el agua; pero también como la ciudad, es un lugar de contacto entre personas, entre grupos sociales y entre culturas”¹⁴ (González Fustegueras, 2006)

Desde las primeras actuaciones en la recuperación de los espacios portuarios, son muchos los frentes marítimos que se han transformado. pasando por diferentes etapas, usos y estrategias, éxitos y fracasos (Andrade, 2012). Hemos visto que en la práctica puede trazarse una evolución de las tendencias generales, constatando que se genera una reflexión por evaluación de experiencias anteriores.

En general, las prácticas de abrir los abandonados puertos históricos al uso público han sido un éxito. Las primeras experiencias norteamericanas marcaron unas pautas que fueron retomadas por los proyectos posteriores, estableciendo unos patrones de intervención que han sido exportados y mimetizados en otros lugares. No son pocos los casos que han fracasado por seguir este modelo descontextualizado, basándose en la implantación de uso terciario de forma genérica y estandarizada, sin partir de «un análisis sobre las características y posibilidades de estos espacios y las necesidades reales de desarrollo urbanos de la propia ciudad» (J. Alemany, 2006). Una consecuencia de esta tendencia ha sido la producción de entornos portuarios ciertamente comunes, unos *no-lugares*¹⁵, sin contenido cultural o simbólico.

Que la relación puerto-ciudad es compleja es una constatación que recogen la mayoría de estudios al respecto. La naturaleza específica de estos territorios presenta obstáculos para su integración con el medio urbano: un urbanismo que no genera tejidos, ni cuestiones de continuidad ni tampoco acumula lugares construidos (F. Muñoz, 2006). Pero es la presencia de estos espacios tan excepcionales el inmenso potencial de las ciudades portuarias. La valorización es sin embargo complicada. La voluntad de actuar para superar las consecuencias del abandono y la degradación de la interfaz necesita su tiempo. En un primer momento, los baldíos portuarios son lugares indeseables, representativos del declive socio-económico de la ciudad portuaria (M.Henry, 2006). Existe además la traba social de ver en esos espacios una amenaza, siendo la razón de su distanciamiento del agua. Sin embargo, la reconquista de ese territorio se vuelve progresivamente una necesidad para la ciudad.

14 Esta definición del puerto complementa a la anterior (nota 1), añadiéndole una condición social que interesa considerar en esta parte del discurso.

15 El concepto del *no-lugar* fue desarrollado por Marc Augé en 1992 para denominar a los espacios surgidos de la globalización, ajenos y desarraigados de las culturas, carentes de una identidad propia, en los que la sociedad no puede identificarse.

Hoy día, existen numerosos estudios sobre las potencialidades y valores propios que tienen los espacios portuarios susceptibles de ser reconquistados, donde se recogen ciertas pautas a considerar frente a una actuación de este tipo. Me resulta interesante el que realizan M.J. Andrade y J. Blasco¹⁶ basándose en un texto de Bruttomesso, en el que definen tres directrices claves.

La primera de ellas es la recomposición, referida a dar un orden global y de conjunto a un espacio tan sectorizado como es el puerto, con zonas bien diferenciadas tanto en escala como en funciones.

La segunda clave es la recalificación, que conlleva la revitalización de este inmenso espacio junto al centro de la ciudad. Es fundamental la introducción de actividades con cualidades urbanas que generen una dinámica y sean foco atrayente de la población, pudiendo ser un centro de negocios o un contenedor cultural.

La tercera es la recuperación de edificios con valor histórico-arquitectónico para su reutilización. La memoria del lugar se encuentra arraigada a estas construcciones específicas, siendo un medio de reencontrar a la ciudad con su pasado marítimo.

Estas directrices resumen una serie de cuestiones claves que poseen los espacios portuarios y que resulta indispensable tener en cuenta para afrontar este tema.

Complementaria a ellas, es interesante destacar dos estrategias que propone Francesc Muñoz¹⁷ contra la tendencia a la estandarización de los espacios portuarios. La primera de ellas es de contextualización, es decir, “configurar el proceso de transformación a partir de las características físicas pero sobre todo sociales y culturales del contexto local”. Para ello apuesta por priorizar los usos públicos del espacio, dando lugar a una identificación colectiva que surja del apropiamiento del espacio urbano. Para que esto sea posible, es necesaria la segunda estrategia, la de lentitud. Con esto se refiere a evitar la rápida rotación de actividades y usuarios, creando espacios de estancia con diferentes posibilidades de utilización.

Haciendo referencia a Joan Alemany¹⁸, uno de los principales errores es la no consideración de las actividades portuarias, al desvirtuar y banalizar unos espacios de tradición y vocación marítima. La clave es, según él, “mantener el puerto en la ciudad, revitalizando las áreas abandonadas o subutilizadas, pero sin perder su carácter, para conservar la identidad, el patrimonio y aprovechar una oportunidad de desarrollo que sólo las ciudades portuarias permiten” (Alemany, 2006).

Como hemos podido ver, Huelva mantiene usos fundamentales del puerto en el espacio susceptible de ser integrado con la vida urbana. La integración de áreas portuarias activas es un reto difícil. En principio se plantea como una situación conflictiva: factores sociales, físicos y funcionales, diferentes ritmos que deben entremezclarse (Andrade, 2012). Pero una buena convivencia es una situación interesante y fructífera para ambas realidades.

“Convivencia es sinónimo de igual dignidad de las dos realidades, la portuaria y la urbana, y también de diálogo real, de compartir efectiva y lealmente los empeños, en la óptica - difícil, como todos los grandes desafíos requieren- de una contemporánea búsqueda de aumento de la competitividad en una realidad económica vital, como lo es un puerto y, conjuntamente, del continuo mejoramiento de la calidad de vida del contexto urbano” (Bruttomesso, 2011).

16 Puerto-ciudad. Estudio comparativo de buenas prácticas, 2012

17 F. Muñoz (2006); On the waterfronts. Ciudad sostenible, puerto consumible; en Neutra 14

18 J. Alemany (2006); Rehabilitar, reconvertir, revitalizar pero mantener el puerto en la ciudad; en Neutra 14

3.1. Aprender de la experiencia

puntos de referencia: Málaga, Bilbao y Nantes

Con una visión global de la situación actual del puerto de Huelva, es el momento de mirar afuera y ver en la práctica de otras ciudades diferentes claves en la regeneración de espacios portuarios. Los tres casos aquí presentados se pueden intuir surgidos de reflexiones diferentes, y los tres con un buen resultado final en la integración de la vida urbana con el puerto, pero con una lectura diferente de las posibilidades y potencialidades del baldío portuario.

- Bilbao, la creación de una nueva identidad

Ciudad con un pasado industrial, en los años 80 sufre un deterioro urbano producido por el declive industrial. Ante esta situación, Bilbao decide elaborar un plan de revitalización, con el que busca reprimir la crisis existente, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y determinar una visión de futuro para la ciudad. En 1991 se crea Bilbao Metrópoli 30, sociedad que reúne a agentes públicos, privados y sociales para la definición de un plan estratégico global, con el que se definen las “oportunidades” de la ciudad. Entre ellas destaca, en la línea de este trabajo, el uso de la ría como elemento principal de transformación urbana y el aprovechamiento de los espacios abandonados y liberados en el centro y en el puerto de la ciudad tras el abandono y cierre de las antiguas zonas industriales. En 1992 se crea Bilbao Ría 2000, sociedad pública encargada de gestionar las operaciones urbanísticas en los llamados “espacios de oportunidad”. El primer proyecto realizado, y el detonador de todo lo que le ha seguido hasta hoy, fue el de Abandoibarra. La construcción del Museo Guggenheim y luego el Palacio Euskalduna dieron un nuevo sentido a la ría de Bilbao.

Con estas acciones, Bilbao pasa de ser una ciudad industrial minera (figura 3.1.1), conocida como “la ciudad negra”, a ser capital cultural del norte de España (figura 3.1.2).

- Málaga, la convivencia del puerto y la ciudad

La ciudad de Málaga no vivió el desarrollo industrial que hemos podido ver en Huelva o Bilbao. El crecimiento del puerto se produjo hacia el interior del mar con la creación de diques de aguas abrigadas. Sin embargo, sí que vivió la privatización del frente marítimo con el cierre de los espacios del puerto que se produjo con la especialización del comercio con contenedores (figura 3.1.3). En la búsqueda del puerto por buscar su crecimiento y actualizar sus instalaciones y de la ciudad por recuperar su frente marítimo, se llegó a un acuerdo entre puerto y ciudad en 2004 de trasladar la parte más tecnificada del puerto mar adentro y ceder al uso ciudadano los muelles 1 y 2, los primitivos muelles de la ciudad, junto a la Alcazaba. En estas zonas se han construido zonas de ocio, comercio y hostelería, ofreciendo a la ciudad un lugar en el puerto. En la esquina entre ambos muelles es donde se ha construido recientemente el Pompidou de Málaga. En la prolongación del muelle 1 está el embarcadero de cruceros.

Con esta nueva configuración de los espacios del puerto, se ha conseguido una situación interesante: puerto ciudadano y puerto activo conviven, mirándose de frente uno a otro, de forma que, aunque los muelles 1 y 2 no tengan actividades portuarias, están inmersos en el ambiente de barcos y grúas, manteniendo presente la vocación marítima de la ciudad (figura 3.1.4).

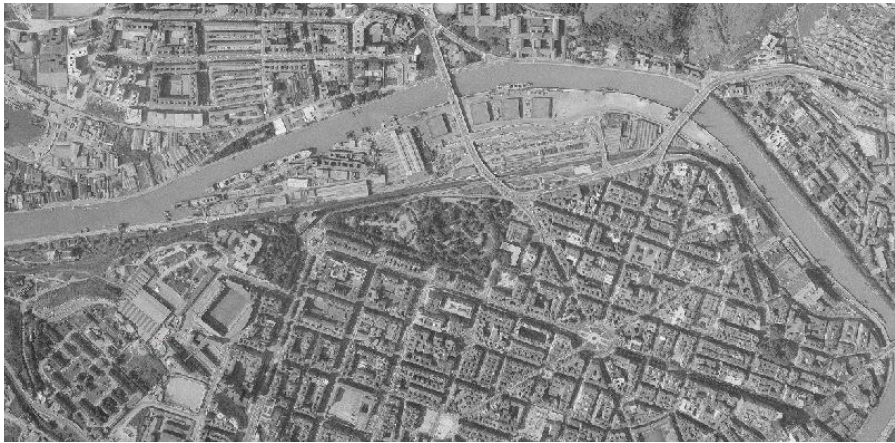


Figura 3.1.1 Bilbao en el vuelo interministerial 1973-1986
Fuente: fototeca digital del CNIG



Figura 3.1.2 Bilbao actualmente
Fuente: Bing Maps



Figura 3.1.3 Málaga en el vuelo americano de 1956-1957
Fuente: Cartoteca digital de CNIG



Figura 3.1.4 Málaga actualmente
Fuente: Bing maps

- Nantes, mixticidad de usos

El proyecto de la Isla de Nantes se define como una actuación compleja de regeneración urbana en una zona de antigua actividad industrial en claro declive, situada en una isla del río Loira, frente al centro histórico de la ciudad. La isla cuenta con un importante pasado industrial ligado al puerto, con pequeña y gran industria, junto a barrios obreros vinculados a los astilleros y numerosos enclaves institucionales relacionados con la logística y el transporte (figura 3.1.5).

Con el traslado de las actividades portuarias aguas abajo, a las afueras de la ciudad, dejando los terrenos de la isla como grandes baldíos industrialo-portuarios, empieza a plantearse en la década de los 90 la integración de la isla a la vida urbana.

En 1999 el ayuntamiento de Nantes saca a concurso el proyecto de reordenación, que gana el equipo de Alexandre Chemetoff y Jean Louis Berthomieu, arquitectos urbanistas especialistas en paisaje que redefinen la concepción del lugar mediante un proyecto abierto llamado *Plan Guide*. Entre sus planteamiento básico, el plan refleja una filosofía de partir de lo existente, adaptándose minuciosamente a las características del lugar, de integrar la participación pública y de diseñar un modelo de desarrollo basado en la multifuncionalidad y diversidad de usos.

De forma general, el plan busca conectar la ciudad con el río poniendo en valor el espacio de la isla. La introducción de los nuevos usos se hace de forma equilibrada, con una apuesta importante por el espacio público como elemento clave en el proceso de transformación. El patrimonio adquiere un papel fundamental en el plan, desde el que se incentiva la recuperación y rehabilitación de los viejos hangares marítimos y edificios industriales para los nuevos usos, fundamentalmente los artísticos.

La Isla de Nantes se ha convertido hoy días en un referente de desarrollo urbano sostenible y de reconversión de espacios industriales por los interesantes resultados que ha conseguido el plan (figura 3.1.6).



Imagen 3.1.3 Nantes en 1981
Fuente: Géoportail



Imagen 3.1.4 Nantes actualmente
Fuente: Bing Maps

3.2. Las claves del puerto de Huelva

los recursos existentes en el contexto local

Hemos podido ver cómo Huelva sigue el proceso general que prácticamente todas las ciudades portuarias han pasado. A esta ciudad le falta el último gran paso, la integración del puerto en la vida urbana. En pleno desarrollo de este proceso, donde se encuentra este trabajo, me gustaría hacer un acercamiento al trabajo de contextualizar, dentro de la teoría general, el caso concreto de Huelva.

Con base en el marco teórico de inicio de esta tercera parte, haremos un recorrido por las distintas áreas analizadas del puerto para definir en cada una de ellas las características particulares que tiene.

- Polígono pesquero norte

Por su ubicación, es un lugar con un gran valor paisajístico desde su borde en contacto con la ría, mirador de las marismas del Odiel frente a Corrales. Además, su orilla sin construir y su posición lejos de industrias, hacen que se pueda hacer una puesta en valor medioambiental de este ámbito.

Una condición importante de este lugar es que se puede proponer una orilla accesible, donde realizar actividades lúdicas en contacto con el agua, como es ya el caso del club de piragüismo.

Una reordenación de este área, que plantee un mejor aprovechamiento del suelo y un mejor tratamiento de los espacios peatonales, podría dar lugar a un espacio donde conviven las actividades actuales de servicio al sector pesquero con actividades lúdicas, ofreciendo a la ciudad un lugar de contacto con la orilla.

- Astilleros

El espacio de astilleros desempeña una función que no puede combinarse con otros usos, por las infraestructuras especializadas que necesita su actividad. Sin embargo, es un área que cierra el frente fluvial en una zona próxima a la ciudad.

En las naves industriales colindantes, donde algunas de ellas están abandonadas, con una reordenación se podrían conseguir grandes parcelas para incluir servicios urbanos. Un mejor tratamiento de los espacios para el peatón podría crear la conexión de la ciudad con el polígono pesquero norte.

- Muelle de Levante

Es el lugar del puerto con mayor valor simbólico para la creación de una identidad portuaria en la ciudad de Huelva. Además, es el lugar del frente fluvial más próximo al centro urbano.

En el muelle, a cinco metros sobre el nivel del agua, puede potenciarse su papel como mirador frente a las marismas del Odiel, un lugar desde donde la ciudad pueda relacionarse con su entorno.

La principal ventaja de este área es la posibilidad que ofrece de mantener el puerto activo en la ciudad. Mantener la actividad portuaria e incluir nuevos usos, como está previsto en el proyecto propuesto, y además incluir un sistema de espacios públicos que inviten a ser apropiados, puede generar un lugar dinámico y activo, cargado de vocación marinera.

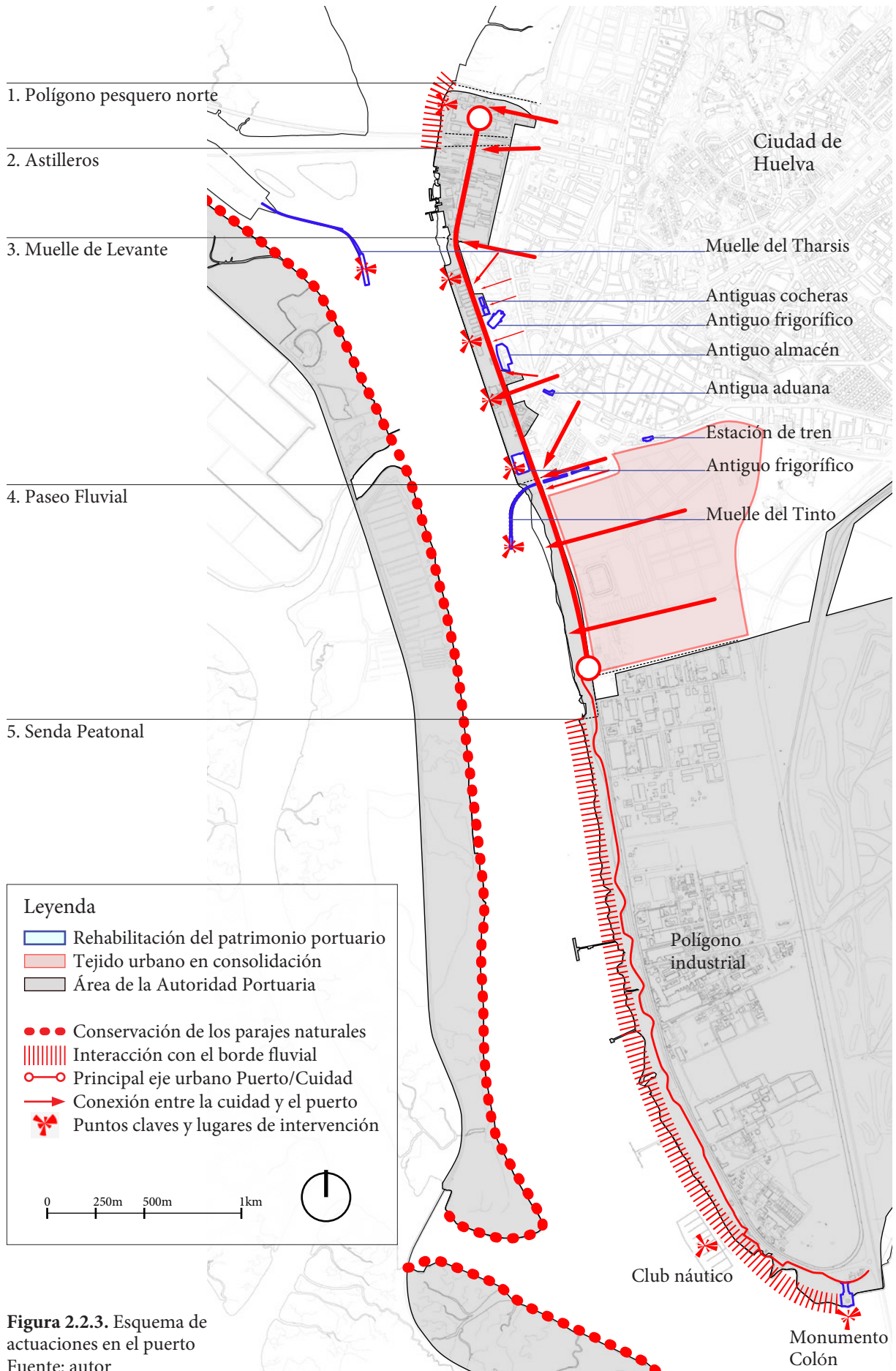


Figura 2.2.3. Esquema de actuaciones en el puerto
Fuente: autor

Tanto en la zona del muelle como al otro lado de la vía paralela a la ría, hay grandes edificios de antiguos almacenes, hoy día abandonados, que son representativos de la arquitectura industrial de la ciudad de Huelva. La rehabilitación de estos edificios y su apertura al público sería un acercamiento de la ciudad a sus lugares de memoria.

- Paseo fluvial

Al igual que en el caso anterior, este lugar se ofrece como un mirador al entorno de las marismas del Odiel, con un importante valor paisajístico. La presencia del muelle de Riotinto añade un valor histórico al paisaje.

Este lugar se plantea como lugar de ocio y esparcimiento junto a la ría dedicado íntegramente a los habitantes. Es la única zona en la longitud del frente fluvial donde se da esta situación.

El gran problema a solucionar será la desconexión del área urbana.

- Senda peatonal en la margen izquierda del río Odiel

Con el proyecto que llevó a cabo en su día el puerto devolvió a este lugar un valor medioambiental que durante un largo periodo perdió.

Incluir a lo largo de la senda pequeñas instalaciones para actividades que se beneficien de la posición de esta senda junto a la ría, como es el caso del Club Náutico en la Punta del Sebo, podría darle a esta zona una capacidad de atracción que actualmente no tiene.

3.3. Evaluación de la relación puerto-ciudad el uso de indicadores como criterio de análisis

Fenómenos como la relación puerto-ciudad parecen difícilmente evaluables, por su naturaleza cualitativa. En este apartado, se propone el estudio de la interacción puerto-ciudad a través de una serie de indicadores que nos permitan establecer un criterio mensurable y comparable de evaluación, de forma que mediante un valor numérico se puedan establecer valores óptimos o ideales para ciertos aspectos concretos que influyen en este tema que estamos tratando.

Partiendo de las claves y directrices generales que forman el marco teórico de esta tercera parte, se proponen cuatro interacciones posibles: de dependencia económica puerto-ciudad en término de actividades, de permeabilidad de la interfaz, de convivencia de los usos públicos y portuarios en los espacios del puerto y de mixticidad de usos introducidos en la revitalización del puerto.

Lo que sigue es una descripción explicativa de los planteamientos y objetivos concretos de cada uno de estos análisis propuestos, sin llegar a implementarlos cuantitativamente por exceder el ámbito concreto de este trabajo, sirviendo como posible punto de partida para el desarrollo de un trabajo futuro.

- Interacción de actividades económicas entre el puerto y la ciudad

La influencia del puerto en la economía de la ciudad es un dato que cada año publica el puerto en sus documentos de valoración anual: porcentaje que representa en el PIB de la ciudad, porcentaje de la población activa que trabaja directa o indirectamente en el puerto, etc. La idea es de ir más allá e intentar establecer un valor de referencia a la aportación de la actividad portuaria en la ciudad.

El objetivo es establecer una relación entre las actividades económicas que se desarrollan en el puerto y en la ciudad (definidas por el número de actividades diferentes) para poder evaluar el grado de interacción que tienen. Es decir, si las actividades portuarias tienen una repercusión directa en las actividades económicas locales. O dicho de otra manera, la repercusión de la actividad portuaria en la ciudad.

El planteamiento propuesto se basa en un análisis bicriterio que modele la interacción en ambas direcciones, del puerto a la ciudad (P) y de la ciudad al puerto (C).

Para ello, definimos las variables necesarias:

- Número total de diferentes actividades económicas desarrolladas en el puerto (N)
- Número de actividades entre las desarrolladas en el puerto que tienen repercusión en la ciudad (n)
- Número de actividades económicas desarrolladas en la ciudad (M)
- Número de actividades entre las realizadas en la ciudad que dependen del puerto (m)

Los indicadores P y C quedan definidos como:

$$0 \leq P = n/N \leq 1$$
$$0 \leq C = m/M \leq 1$$

El atributo interacción económica tendrá asignado el punto de coordenadas (P,C) en el cuadrante $[0,1] \times [0,1]$ del primer cuadrante del plano bicriterio. La posición relativa de este punto dentro de dicho cuadrante induce una valoración del atributo.

La representación sobre una gráfica de los indicadores P y C nos permite definir cuatro zonas, de las que podemos interpretar cuatro situaciones diferentes (figura 3.3.1).

- Permeabilidad de la interfaz

Uno de los principales motivos de la desconexión puerto-ciudad son las grandes barreras del puerto que lo obstaculizan la entrada pública.

En este caso, el objetivo es valorar la relación puerto-ciudad a lo largo de la interfaz, considerando su naturaleza física (permeable o cerrada), con un indicador que llamaremos interfaz puerto-ciudad. El procedimiento será ver el porcentaje de la longitud de la interfaz accesible sobre el total de la longitud de la interfaz.

Las variables para este indicador son:

- Longitud total de la interfaz puerto-ciudad (L)
- Longitud de la interfaz L que presenta algún tipo de barrera permanente frente a la accesibilidad pública¹⁹ (l)

$$0 \leq \text{Interfaz (P-C)} = (L-l)/L \leq 1$$

De forma complementaria, se puede aplicar este mismo criterio para la interfaz con el agua, viendo la longitud del borde marítimo o fluvial del puerto que es accesible públicamente.

Este nuevo indicador, que llamaremos interfaz ciudad-agua, necesita de dos variables:

- Longitud del borde fluvial o marítimo en contacto con el puerto (A)
- Longitud de A accesible públicamente (a)

$$0 \leq \text{Interfaz (C-A)} = a/A \leq 1$$

Haciendo un análisis bicriterio sobre una gráfica con estos dos indicadores se pueden sacar conclusiones interesantes (figura 3.3.2).

- Coexistencia de usos público y portuarios

El proceso de revitalización de los espacios portuarios busca introducir usos públicos en el puerto como medio para acercar la ciudadanía a estos lugares a los que ha sido tan ajena durante largo tiempo. Pero entre las directrices del inicio de esta tercera parte hay una muy importante a este respecto, y es la de hacer convivir los usos públicos y los portuarios para no desvirtualizar estos espacios.

El objetivo en este caso es definir dos indicadores con los que valorar, por un lado, la superficie del puerto dedicada a usos públicos (indicador de superficie pública) y por otro lado la superficie donde se dan actividades portuarias (indicador de superficie portuaria). En ambos casos se

19 El valor que nos interesa realmente es la longitud de la interfaz accesible, sin embargo en el criterio de cálculo consideramos más fácil de obtener la longitud vallada. La remarcación de barrera permanente es para no contar en esta longitud una puerta de acceso público al recinto, por ejemplo.

contará la superficie de suelo (m^2), tanto exteriores como interiores. Si por ejemplo una zona es de maniobra del puerto y a la vez es accesible al público, se contará en los dos casos.

Para su cálculo son necesarias los siguientes datos:

- Superficie del puerto, total o sectorial, según interesa para el análisis (S)
- Superficie de S que permite acceso y uso público (SPub)
- Superficie de S donde se realizan actividades portuarias, (SPort)

De forma que ambos indicadores quedan como:

$$0 \leq \text{superficie pública} = \text{SPub}/S \leq 1$$

$$0 \leq \text{superficie portuaria} = \text{SPort}/S \leq 1$$

Si estos dos indicadores se representan sobre una gráfica, se pueden definir diferentes zonas según el grado de coexistencia (esquema 3.3.3). Debemos señalar que al existir la posibilidad de contar una misma superficie para el cálculo de ambos indicadores, la suma de ambos irá desde un mínimo de 1 hasta un máximo de 2, por lo que el espacio de factibilidad de los puntos (SPub/S,SPort/S) es el triángulo superior del cuadrado $[0,1] \times [0,1]$

- Mixticidad de usos

La introducción de usos urbanos en los espacios portuarios debe ir basada en el principio de la mezcla de usos unidos al concepto de integración (Andrade, 2012).

En este sentido, es interesante establecer un método de valoración de las diferentes actividades que se ofrecen a la ciudad en estos espacios para determinar si se cumple la condición de mixticidad.

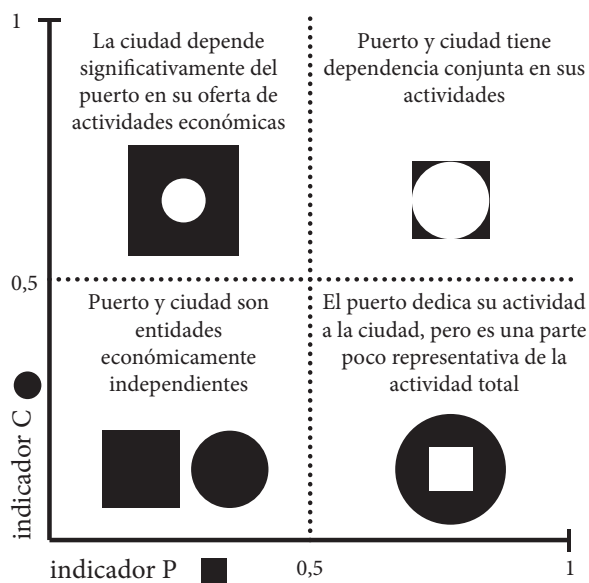


Figura 3.3.1 Representación gráfica de los indicadores P y C

Fuente: elaboración propia

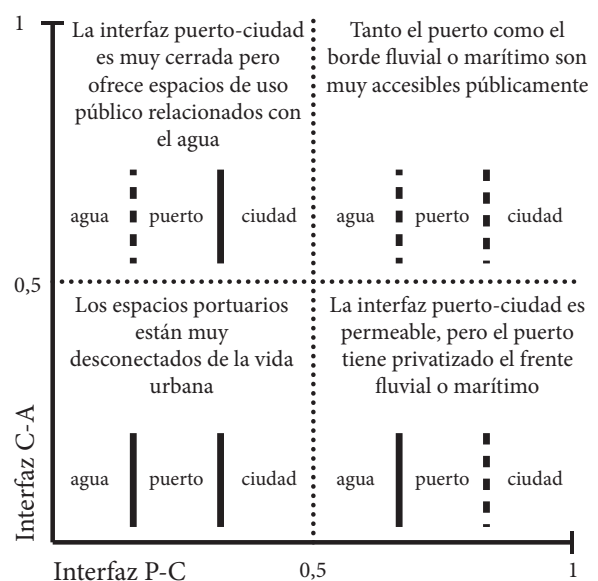


Figura 3.3.2 Representación gráfica de los indicadores Interfaz (P-C) e Interfaz (C-A)

Fuente: elaboración propia

Para ello, definimos un indicador de medida del número de actividades de un tipo concreto sobre el total propuesto. De esta forma, podremos establecer el índice que representan las diferentes actividades sobre el total. Para ello, se contabiliza cada uno de los lugares donde se ofrezca una actividad y se clasificarán según el tipo general de actividad propuesto (cultural, terciario, etc).

Para su cálculo, será necesario conocer:

- Número total de actividades propuestas en el puerto, ACT
- Número de actividades de un tipo concreto, ACT_i

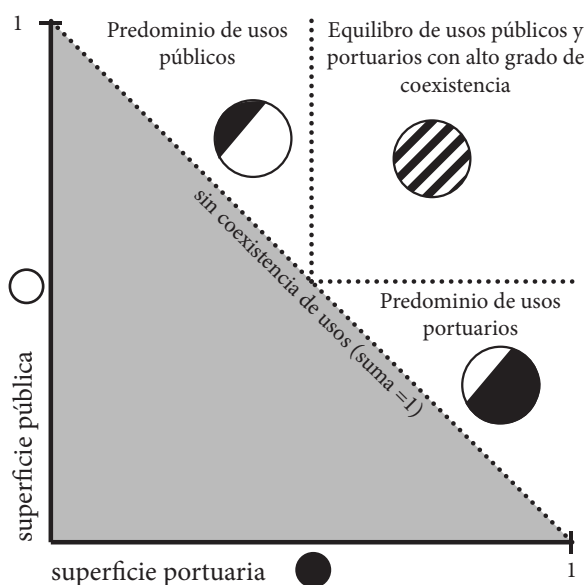
De forma, que el indicador queda:

$$0 \leq ACT_i/ACT \leq 1$$

Considerando los usos que habitualmente se introducen en estos espacios, proponemos aquí tres: cultural, terciario y recreativo.

La representación sobre una gráfica de barras de los resultados de los cocientes (ACT_i/ACT) pondrá en evidencia si la mixticidad se cumple o si por el contrario es un puerto destinado mayoritariamente a una actividad concreta. Cada uno de los índices va a tener un valor entre 0 y 1. Si todos los índices analizados adquieren valores similares, significará que la oferta de actividades es equilibrada en todos los sectores. Sin embargo, si uno de los índices adquiere un valor significativamente superior al resto, evidenciará una predominancia de una actividad frente a las otras.

Una variante podría ser el mismo procedimiento, pero en vez de contabilizando número de actividades, estimando la superficie de suelo y techos en m^2 destinada a cada uso.



Esquema 3.3.3 Representación gráfica de los indicadores superficie pública y superficie portuaria
Fuente: elaboración propia

Parte 4. CONCLUSIONES

el puerto como identidad ciudadana

- La historia de Huelva está ligada a la ría

A través del análisis del origen y la evolución de Huelva hemos podido desvelar la vocación portuaria de la ciudad. En textos antiguos y fotografías de época podemos imaginar una ciudad muy distinta a la que hoy día conocemos, con un gran valor añadido por su vida a orillas de la ría, que con los años ha perdido.

En los tres esquemas (Figura 4.1), correspondientes a las tres épocas analizadas en la Parte 1, se refleja esta situación, como decía Manuel Chacón, de contra simbiosis entre Huelva y su entorno (1992).

De desarrollarse en paralelo a la ría, pasó a ser una ciudad con el frente fluvial privatizado por la actividad portuaria e inaccesible para sus ciudadanos, pasando a una forma de desarrollo de espaldas a la ría desde la construcción del polo químico en la época post-industrial.

De ser la ría el lugar de ocio y esparcimiento de los ciudadanos, donde existían zonas de baño y había balnearios y un club náutico a lo largo del paseo fluvial de la Avenida de Francisco Montenegro, pasó a ser visto como un ambiente dañino, con niveles de contaminación por encima de los permitidos, y la misma avenida, convertida en una arteria de tráfico, ha pasado a ser un factor importante en el distanciamiento. puerto-ciudad

- La integración del puerto, un proceso a medias

En Huelva, su frente fluvial tiene un potencial elevado para llevar a cabo las iniciativas que hemos expuesto, pero ciertos obstáculos deben ser vencidos antes de que la integración urbana del puerto y la recuperación de la ría puedan ser una realidad. Son necesarios estudios que profundicen más en las características que este lugar tiene, marcando las líneas que se deberían seguir para que tanto puerto como ciudad caminen juntos a una situación de reencuentro.

El proceso de cambio es un voluntad tanto de la ciudad como del puerto. La Autoridad Portuaria de Huelva, además de responder a la demanda ciudadana de espacios en el frente fluvial, quiere renovarse para destacar en la competición que existe entre los puertos a nivel internacional. Desde 2014, ha puesto en marcha una estrategia de desarrollo turístico con el que busca fomentar la llegada de cruceros a la ciudad, con el objetivo de llegar a los 20 cruceros anuales en los próximos años. Este nuevo enfoque, permite activar una dinámica diferente de la industrial, y aportar a la ciudad nuevos recursos económicos.

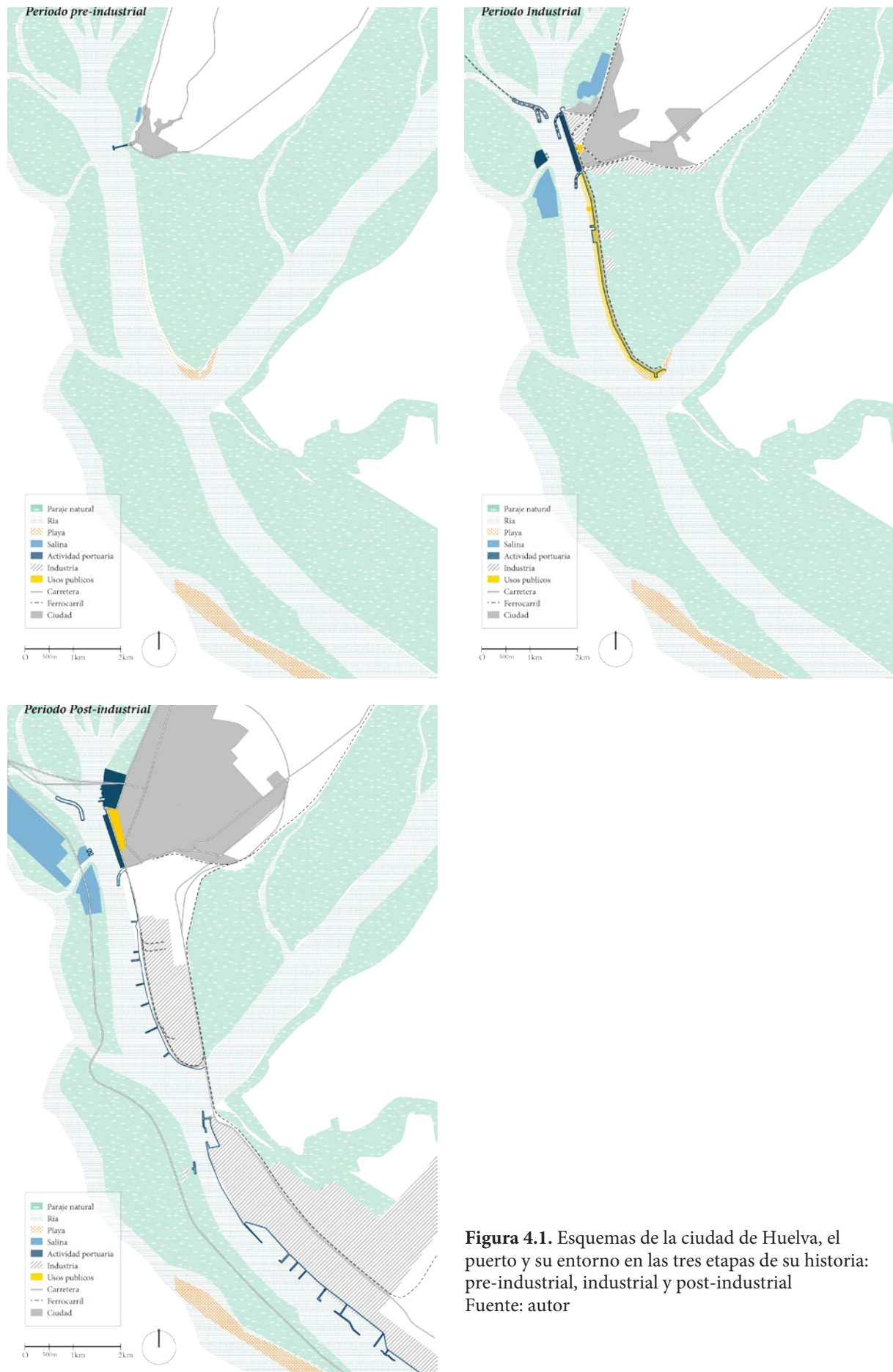


Figura 4.1. Esquemas de la ciudad de Huelva, el puerto y su entorno en las tres etapas de su historia: pre-industrial, industrial y post-industrial
Fuente: autor

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos que se están haciendo por integrar el puerto en la ciudad, el acercamiento es aún mínimo. Razón de ello es que no se ataca un proyecto global, sino que se hacen proyectos puntuales, desconectados de otras áreas urbanas, que no consiguen integrarse en la vida de la ciudad. En la mayoría de los documentos consultados, se advierte de la importancia del trabajo conjunto puerto-ciudad para realizar este tipo de proyectos. En el caso de Huelva, esta participación parece aún escasa. Los proyectos que se han realizado en zonas de la interfaz evidencian que puerto y ciudad tienen administraciones diferentes.

- El puerto como identidad ciudadana

Son muchos los lugares de Huelva que están relacionados con la historia portuaria, heredados por la ciudad como consecuencia de los cambios del modelo de actividad portuaria o por obsolescencia frente a los avances en la tecnología marítima.

En la ciudad de Huelva, de forma general y sistemática, no se ha desarrollado una política que valore el patrimonio de la ciudad, sino que se ha apostado más por construir nuevos edificios que den una imagen más moderna de Huelva. Una consecuencia inevitable es la desconexión de sus ciudadanos de una identidad local, al ser escasos los espacios cargados de memoria con los que identificarse. Un ejemplo es la reciente demolición del mercado del Carmen, construido en 1868, y su sustitución por el Nuevo Mercado del Carmen.

En el proceso de transformación del frente fluvial, la ciudad puede encontrar la oportunidad de atarse a la memoria que siempre le ha faltado, y además encontrarlo en el lugar que más representativo podría ser de ella, su puerto. Para ello, es importante que en el proceso de definición del camino a seguir, se tenga en cuenta que es estos terrenos y en sus viejos edificios se encuentra la historia de Huelva.

Mirando las experiencias internacionales, como los tres casos presentados en el capítulo 3.2, podemos ver ejemplos de recuperación de zonas portuarias industriales convirtiendo los espacios portuarios en zonas de actividad ciudadana, con usos culturales y de ocio fundamentalmente. Estos ejemplos demuestran el fuerte potencial de las transformaciones de los puertos, por su centralidad y por su naturaleza como punto de relación con el agua.

- Perspectivas futuras

Hemos visto que las ciudades portuarias responden a un patrón evolutivo general en el que hemos podido enmarcar el caso concreto de Huelva. Es en el proceso de transformación donde a través de la lectura de la historia particular de cada sitio y según las condiciones concretas del lugar, debe contextualizarse para encontrar su sentido propio.

En este trabajo, se ha hecho un análisis de la historia puerto-ciudad que no existía en el caso de Huelva. Además, con el análisis de las diferentes zonas del frente fluvial de la Parte 2 y el marco teórico general de la Parte 3, hemos podido establecer un diagnóstico con potencialidades de cada una de las áreas del puerto interior, el que se encuentra inmerso en este proceso de transformación.

Este trabajo pretende sentar unas bases para la elaboración de esa lectura general del puerto que le falta a Huelva, para dejar de verlo como partes independientes donde se van haciendo proyectos puntuales.

Es el momento de pararse y sentar las bases de lo que se quiere y cómo se quiere, para darle a Huelva la oportunidad de redefinirse, tomando como punto de partida su origen portuario, y dar a la ciudad espacios de calidad y atractivos en su frente fluvial, recuperando la relación con su entorno.

BIBLIOGRAFÍA

Sobre la relación puerto-ciudad

Libros

- Henry, M. (2006), *Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée*. Université de Lausanne.
- Andrade Marqués, M. J. (2012), *Mar a la vista. Las transformaciones del puerto de Málaga en el debate de los waterfronts*. Tesis doctoral. ETSAM
- Andrade Marqués, M. J.; Blasco López, J. (2011), *Puerto-ciudad: estudio comparativo de buenas prácticas*. Málaga. Servicio de Programas Europeos del Ayuntamiento de Málaga

Artículos

- Collin, M. (2007), “Nouvelles urbanités des friches de l’époque industrielle”, en Moulier Boutang Y., *Politiques des Multitudes*, Amsterdam, págs. 583-587. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00153480> (consultada 28/04/2015)
- Alemany, J (2006), “Rehabilitar, reconvertir, revitalizar pero mantener el puerto en la ciudad”. *Neutra*, 14, págs. 22-25
- Muñoz, F. (2006), “On the waterfronts. Ciudad sostenible, puerto consumible”. *Neutra*, 14, págs. 36-44
- González Fustegueras, M. A. (2006), “Las relaciones puerto-ciudad. ¿Una historia interminable? *Neutra*, 14, págs. 46-49

Sobre Huelva

Libros

- Monteagudo Lopez-Menchero, J. (1999), *El Puerto de Huelva. Historia y territorio*. Huelva, Autoridad Portuaria de Huelva
- Mojarro Bayo, A. M. (1998), *Pequeña historia del Puerto de Huelva*. Huelva, Autoridad Portuaria de Huelva
- Martínez Chacón, A. (1992), “La ciudad de Huelva: evolución, estructura y problemática actual” en *Huelva en su historia*, vol. 4. Universidad de Huelva, págs. 305-321

Artículos

- Vázquez Hierro, J.P. (2012), “Un nuevo modelo de ciudad. Los frentes marítimos y el turismo”, <http://besodefosfoyeso.blogspot.com.es/2012/07/reflexiones-sobre-la-ciudad-de-huelva.html> (consulta 17/08/2015)

Páginas web

<http://huelvabuenasnoticias.com>
<http://www.huelvainformacion.es>
<http://mesadelaria.es/huelva>
<https://lahuelvacateta.wordpress.com>
<http://www.puertohuelva.com>

Documentos de la Autoridad Portuaria de Huelva

- Plan especial de ordenación del Puerto de Huelva (2000), Autoridad Portuaria de Huelva

Documentos del PGOU de Huelva

- Aramburu Maqua, J.; Herrera Mármol, F. (1999), Memorias del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva. Ayuntamiento de Huelva.

Sobre los puntos de referencia

Bilbao

- Mas Serra, E. (2011), “La revitalización del área metropolitana de Bilbao; La gestión de Bilbao Ría 2000”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, págs. 35-57

Málaga

- Andrade Marqués, M. J. (2011), “Málaga, el puerto como paisaje urbano”. *Portus Plus*, 1

Nantes

<http://www.iledenantes.com>