



TÍTULO

**PUERTO Y RÍA DE HUELVA:
ESTUDIO PARA UN PROYECTO DE
DESARROLLO TURÍSTICO**

AUTORA

Paloma Madruga Garrido

2008

Maestría	II Maestría en Gestión Pública del Turismo: Sostenibilidad y Competitividad
Módulo presencial	2000
ISBN	978-84-7993-141-4
©	Paloma Madruga Garrido
©	Para esta edición, la Universidad Internacional de Andalucía



La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes limitaciones de uso:

- a) La difusión de esta tesis por medio del servidor de la UNIA ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia.
- b) No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servidor de la UNIA.
- c) Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos.
- d) En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.



**"PUERTO Y RÍA DE HUELVA:
ESTUDIO PARA UN PROYECTO DE
DESARROLLO TURÍSTICO"**

Paloma Madruga Garrido

"PUERTO Y RÍA DE HUELVA: ESTUDIO PARA UN PROYECTO DE DESARROLLO TURÍSTICO"

PALOMA MADRUGA GARRIDO

TESIS DE LA II MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA DEL TURISMO:
SOSTENIBILIDAD Y COMPETITIVIDAD.
UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA (SEDE
IBEROAMERICANA "SANTA MARÍA DE LA RÁBIDA").

"PUERTO Y RÍA DE HUELVA: ESTUDIO PARA UN PROYECTO DE DESARROLLO TURÍSTICO"

ÍNDICE

CAPÍTULO I.

1. Planteamiento General

2. Objetivos

2.1 Objetivo general

2.2 Objetivos específicos

3. Hipótesis

3.1 Hipótesis general

3.2 Hipótesis secundarias

4. Metodología

5. Fuentes

CAPÍTULO II.

6. Caracterización del área de estudio

6.1 Localización geográfica

6.2 Caracterización de la zona

6.3 El proceso de formación de la ciudad

6.3.1 El Plan General de Ordenación Urbana de Huelva

6.3.2 El Programa de Integración Puerto-Ciudad

7. El Puerto de Huelva: un punto estratégico de la provincia

7.1 Origen y evolución histórica

7.2 Definición de la zona de servicio del puerto

7.3 Las actividades portuarias actuales

CAPÍTULO III.

8. El estudio del Turismo desde la Geografía

8.1 Espacio y territorialidad

8.2 Turismo y espacio urbano y metropolitano

8.3 Turismo de cruceros

9. Efectos del Turismo sobre el territorio

10. Incidencia del Turismo en las economías locales

11. Nuevas tendencias de la demanda

CAPÍTULO IV.

12. El rol del Turismo en la capital onubense

13. La legislación con incidencia turística en la provincia de Huelva

14. La oferta

14.1 Inventario de atractivos

14.2 Valoración de los recursos

15. La demanda

15.1 Caracterización de la demanda

15.2 Evolución de la demanda

16. Potencialidad del Puerto de Huelva como producto turístico

16.1 Fortalezas

16.2 Oportunidades

16.3 Debilidades

16.4 Amenazas

17. Análisis de las actuaciones llevadas a cabo en determinados frentes marítimos portuarios

17.1 Puertos mundiales

17.2 Puertos nacionales

- andaluces
- otros puertos españoles

18. Propuesta para la creación del producto turístico "Puerto de Huelva"

CAPÍTULO V.

19. Conclusiones

CAPÍTULO VI.

20. Bibliografía

CAPÍTULO VII.

21. Anexos

CAPITULO I

1. PLANTEAMIENTO GENERAL

Tradicionalmente, la historia de municipios que contaron con instalaciones portuarias, sobre todo si éstas fueron exclusivamente pesqueras, ha sido una historia de encuentros y desencuentros entre el Puerto y la Ciudad.

Sobre un pequeño núcleo de población, se adosó en origen el puerto, que quedó totalmente integrado en la vida del municipio, creando fuertes flujos de dinamización social: entradas y salidas de los barcos, siempre atractivos por el recibimiento o la despedida de familiares o simplemente de niños; llegada de alguno más pintoresco por su estructura o su pasaje; apertura de bares y casas de hospedaje, establecimientos de comestibles, la organización de fiestas en el entorno. El ENCUENTRO viene basado en la coincidencia de actividades e intereses: la mayor parte de los ciudadanos del municipio son marineros o pescadores, los establecimientos viven en exclusiva del servicio a la actividad, no existe otro atractivo que el que genera el propio puerto, las fiestas del pueblo tienen mucho que ver con el mar.

Pero, a medida que el pueblo o la pequeña ciudad crece, se van produciendo una serie de fenómenos que hacen que la situación varíe: se construye en zonas más alejadas del puerto, simplemente porque la primera línea ya aparece ocupada o bien en busca de terrenos más sanos o más firmes que los influidos por el mar o el río, húmedos para la salud e inseguros para la construcción; van llegando gentes de otras zonas que no tuvieron ninguna tradición marinera; nacen actividades y surgen trabajos ajenos a la primitiva vida: albañiles, pequeñas industrias de hierros o aluminios, carpinterías diferenciadas de las de ribera, comienzan a ser necesarios otros servicios.

Y al tiempo, el puerto se amplía: su actividad se diversifica para aceptar la llegada de otros productos o mercancías que necesitan de mayores espacios; los tinglados necesitan de vigilancia por razones de seguridad o de aduanas y se ponen vallas al recinto, a la zona de servicio portuaria.

Ya, en este momento, el primitivo puerto ha perdido su singularidad y atractivo: no todos los vecinos se acercan a los muelles; muchos establecimientos se trasladan a las nuevas zonas residenciales, con mejores perspectivas de negocio; la Administración portuaria ha adquirido un importante grado de independencia respecto del municipio/ayuntamiento: cada uno de ellos cuenta con competencias diferenciadas claras y territorios definidos, produciéndose el DESENCUENTRO.

Una tercera etapa se puede dibujar así: el puerto ha quedado obsoleto; sus muelles viejos y necesitados de obras importantes; las actividades de carga y descarga, el transporte, determinadas mercancías, cuando menos, provocan molestias en el entorno; es difícil acceder desde las rondas exteriores al puerto; es posible, incluso, que aprovechando el río, se instalen industrias ajenas al modelo de origen; los nuevos puertos necesitan mayores espacios para almacenamiento, movimiento de maquinaria, containers, etc., y las autoridades portuarias deciden trasladar parte de sus actividades a otro lugar, sin perjuicio de mantener la zona de servicio originaria.

Mientras esto sucede, la ciudad ha ido creciendo; necesita de nuevos espacios para los distintos usos urbanos; se han ido saneando los terrenos que fueron insalubres. Se crea una conciencia social que pretende la vuelta a los orígenes, con el acercamiento de la ciudad al mar o el río, abanderando los ayuntamientos para sus pueblos o ciudades la reconquista de sus fachadas marítimas. Y el puerto cuenta con terrenos que no necesita. Aparece el ENFRENTAMIENTO, la reivindicación. Todo ello adobado con la múltiple competencia de Administraciones diversas en ámbitos de afección de los puertos: Autoridades Portuarias, Comunidades Autónomas, Administración de Costas, Ayuntamientos.

La guerra no puede perdurar, sin embargo; y comienzan a producirse acercamientos, en muchos casos inducidos, obligados o favorecidos por un cambio de legislación, en particular, la urbanística, la de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la de Puertos Deportivos de las CC.AA; se regulan las condiciones y el procedimiento para la delimitación de las zonas de servicio, y así también del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, de los Planes Especiales en conexión con los Planes Generales de Ordenación o Normas Subsidiarias de los municipios; se permiten usos diferentes en los espacios portuarios, como los terciarios o de ocio.

Las autoridades municipales y portuarias ven la necesidad de llegar al consenso, de ceder en sus particulares pretensiones, de ensamblar los territorios de manera que se pueda volver al ENCUENTRO en beneficio de la ciudad, de los ciudadanos. Llega, en esta situación, el fuerte empuje del SECTOR TURÍSTICO.

Esta situación lleva a que, en la actualidad, asistamos a un proceso de recuperación funcional de espacios urbano-portuarios que se ve reflejado en las actuaciones de regeneración urbana que ciudades portuarias de todo el mundo están llevando a cabo en sus frentes marítimos; así muchas ciudades han reconvertido sus antiguos muelles urbanos, entre otros usos, en parques de ocio, turismo y centralidad social. Las Autoridades Portuarias ven en esta transformación la posibilidad de emplear los muelles como recursos patrimoniales de los que se puede obtener financiación para actividades comerciales propias del puerto; por su parte la Administración Local considera la posibilidad de recuperar espacios para el ciudadano, de crear zonas de ocio de gran aceptación social.

Esta sería la situación de partida, pero hay que añadir que esta historia de encuentros y desencuentros entre puerto y ciudad ha tenido lugar también en una ciudad como Huelva, ciudad marinera desde sus orígenes. Podemos decir que en la actualidad nos encontramos en el momento del reencuentro en el que es preciso, y se produce, el consenso entre las autoridades portuarias y municipales

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Huelva es una ciudad privilegiada por su ubicación en la desembocadura de dos ríos. Tal circunstancia unida al clima del que disfruta da origen a un singular entorno, a un paisaje con recursos de entidad suficiente como para reclamar la atención de quien lo contempla; si bien se trata solamente de recursos aún no explotados, no convertidos en atractivos turísticos.

Hemos visto ya en el planteamiento cómo las ciudades portuarias han vivido durante un cierto tiempo de espaldas al mar o al río, pero esa situación varía y lo que se pretende ahora es volver la mirada al frente marítimo, recuperar ese espacio.

En este contexto es donde se sitúa el tema central del estudio, como es el análisis de la posibilidad de desarrollar turísticamente la zona portuaria y su entorno, partiendo para ello de un intento de integración del puerto en la ciudad con el fin de aprovechar dicha zona así como sus alrededores, convirtiéndolos en focos de interés turístico, a la vez que en lugares de esparcimiento, no sólo para los propios ciudadanos sin también para los turistas que se acerquen a la zona.

Uno de los ejes centrales de dicho estudio lo constituye el análisis de la actual relación existente entre los distintos agentes con intereses en la zona, y en el intento de hallar la forma de que, en caso de no existir, lleguen a un consenso a fin de aunar las fuerzas y conseguir la confluencia de los intereses de los agentes implicados hacia un objetivo común, la obtención de un proyecto potencialmente viable.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

De dicho objetivo general se derivan otros más específicos que se pretenden lograr a partir del estudio a realizar. Estos objetivos serían los siguientes:

- a) Determinar los recursos de todo tipo que existan o hayan existido en la zona objeto de estudio que estén relacionados con el Puerto (muelles, faros, almacenes, etc.)
- b) Potenciar el turismo en el área de estudio, en cuanto motor de la economía y generador de empleo, combinando así el turismo con el desarrollo industrial y comercial, que han sido hasta ahora las principales fuentes de la economía y el empleo.

c) Favorecer el conocimiento del patrimonio a fin de desarrollar una conciencia histórica en el ciudadano, que permitiría a su vez la conservación tanto de los recursos histórico-culturales como de la naturaleza.

d) Evaluar las posibilidades del Puerto de Huelva de convertirse en producto turístico, a la vez que considerar la posibilidad de su utilización como imagen de promoción de la ciudad y cómo vía para la recepción de parte del turismo que llega a la provincia. Para ello se trataría de constituir un consorcio entre instituciones públicas o bien una sociedad mercantil mixta, con autonomía y presupuesto propio y que cuente con gestión profesionalizada.

3. HIPÓTESIS

Una vez presentado el planteamiento general y los objetivos que se persiguen, vamos a establecer una serie de hipótesis a partir de las cuales va a irse desarrollando nuestro estudio. Dichas hipótesis son las siguientes:

a) El crecimiento de las ciudades plantea la necesidad de buscar nuevos espacios urbanos, y es así como comienza un proceso de ocupación de las zonas más cercanas a las fachadas marítimas, terrenos que poco a poco han sido acondicionados por el puerto para sus usos y necesidades; al tiempo que se reclaman en ciertos casos terrenos pertenecientes al propio puerto para su explotación urbana. Parece que en Huelva está teniendo lugar un proceso de características similares.

b) Hoy en día parece haberse convertido en práctica habitual la firma de convenios de colaboración entre Autoridades Portuarias y Autoridades Municipales en ciudades portuarias, ambas autoridades intentan llegar a un consenso en relación con los terrenos donde convergen usos urbanos y portuarios, allanando así un panorama que se vislumbra alentador.

c) El proceso de globalización económica al que asistimos da lugar a un aumento del tráfico marítimo, que unido a la aparición de nuevos tráficos precisan de unas instalaciones portuarias más apropiadas, espacios más amplios y mejor equipados. Esto lleva a las Autoridades Portuarias a una mejora de sus infraestructuras al tiempo que traslada parte de sus actividades a otros lugares.

d) La crisis que afecta a determinados sectores relacionados con el puerto, así como la obsolescencia de parte de las instalaciones hacen que la Autoridad Portuaria se plantee nuevos usos en su zona de servicio como el terciario o de ocio que además se permiten por Ley en zonas portuarias.

e) El Puerto de Huelva reúne una serie de características tales como su emplazamiento en un entorno natural de gran valor o la disponibilidad de terrenos libres de considerable extensión, características que podrían ser consideradas como fortalezas a la hora de plantear un posible proyecto turístico en dicho lugar.

4. METODOLOGÍA

Para llevar a cabo dicho estudio la metodología a seguir sería la siguiente:

1º. Delimitación

Se determinará la zona sobre la que se va a centrar el estudio, acotándola en todos sus límites. Hay que precisar que si bien el estudio se limita a una determinada zona, se hará también referencia en determinados momentos al conjunto de la provincia, ya que no serviría de mucho estudiar un área sin tener en cuenta el entorno en el que se encuentra.

2º. Caracterización General

- a) Determinar las principales actividades económicas
- b) Establecer el papel que juega el turismo en dicho territorio
- c) Proceder a un estudio de cómo percibe el ciudadano el turismo y cuál es su actitud frente al turista.

3º. Análisis

Se procederá a realizar un inventario de atractivos turísticos, estableciendo sus características así como el estado en el que se encuentra en la actualidad y el uso al que se destina. Para ello se procederá a un estudio de la información disponible sobre dichos elementos, que se completará con el desarrollo del consiguiente trabajo de campo para un análisis más exhaustivo.

Aquí se hará referencia no sólo a los elementos que hoy día existen y que podrían ser utilizados para el desarrollo turístico de la zona, sino que también se tendrán en cuenta elementos que existieron en el pasado y que jugaron un papel destacado en la historia del puerto y de la ciudad.

4º. Diagnóstico

Se evaluarán los efectos que la implantación de actividades terciarias en la zona de actuación produce, tanto territoriales como económicos.

Además se realizará un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) que nos oriente sobre las posibilidades del puerto de convertirse en producto turístico. La información que se ha obtenido a lo largo de todo el estudio servirá para identificar las amenazas y oportunidades del área.

5º. Análisis comparativo

Se trata de analizar el comportamiento de los modelos ya aplicados en determinados puertos, como es el caso de Barcelona, Málaga, Alicante...; de examinar las transformaciones sufridas por los citados puertos en el proceso de reurbanización de las fachadas urbano- marítimas, las innovaciones introducidas; y determinar cómo se ha ido desarrollando dicho proceso, qué agentes han intervenido así como hacer un seguimiento de los resultados obtenidos tras dicha implantación del nuevo modelo.

Especial importancia tiene el análisis de los puertos más cercanos y su evolución con el fin de definir la posición que ocuparía el Puerto de Huelva frente a otros competidores, así como mostrar las posibilidades de cooperación con éstos.

6º. Aplicabilidad a Huelva

Posibilidades de traslación de dichos modelos al caso concreto del puerto de Huelva. Consistiría en ver, atendiendo a las características del Puerto de Huelva, las reformas y obras de mejora de las infraestructuras así como las innovaciones introducidas en los distintos puertos estudiados que podrían llevarse a cabo en nuestro Puerto a fin de lograr un desarrollo turístico en el mismo.

7º. Propuestas

Plantear una propuesta para la creación del producto turístico "Puerto de Huelva", dentro del entorno en el que se sitúa e intentar darle valor a dicho entorno. O, en su caso, demostrar la imposibilidad o la inutilidad de un desarrollo turístico del Puerto de Huelva.

5. FUENTES

1. Material Bibliográfico
2. Realización de trabajo de campo
3. Información proporcionada por las distintas instituciones implicadas: Autoridad Portuaria, Cámara de Comercio, Colegio de Arquitectos, Diputación Provincial, Ayuntamiento, etc.
4. Información proporcionada por empresas que operan en el sector turístico onubense

5. Prensa
6. Internet
7. PGOU de Huelva
8. Plan Estratégico de Huelva
9. Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva
10. Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva
11. Plan Estratégico del Puerto de Huelva
12. Plan Rector de Marismas del Odiel
12. Publicaciones especializadas

CAPITULO II

6. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.

6.1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

*La provincia de Huelva*¹ se halla situada en los 37° 15' 36'' de Latitud Norte y los 3° 15' 45'' de Longitud, en el extremo sur-occidental de España. Pertenece a la región andaluza y limita al norte con la provincia de Badajoz, al este con Sevilla, al oeste con Portugal y al sur con el océano Atlántico.

Se extiende a lo largo de más de 10.000 km² y cuenta con una población aproximada de 400.000 habitantes.

Su clima es de transición entre el subtropical (de variedad bética) y el templado, disfrutando de 300 días de sol al año. Enmarcan la provincia dos grandes ríos, el Guadiana y el Guadalquivir, si bien los dos ríos netamente onubenses y de gran significación histórica y social son el Tinto y el Odiel, que nacen en la Sierra de Aracena.

La provincia de Huelva está constituida por 79 municipios que se pueden agrupar en cinco comarcas: la Costa (que junto con la provincia de Cádiz constituye la Costa de la Luz), Doñana y Entorno, Niebla y el Condado, el Andévalo y Parque Minero, y Sierra de Aracena y Picos de Aroche. Cuenta con una población aproximada de 4000.000 habitantes.

En la provincia podemos destacar tres entornos naturales de gran valor como son el Parque Nacional de Doñana, el Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche y el Paraje Natural Marismas del Odiel que constituye una Reserva Natural. Además cuenta con una extensa franja costera de unos 150 Kms, en la que encontramos 15 playas. Hay que señalar el importante patrimonio histórico y cultural que podemos encontrar en la provincia, destacando la Ruta Colombina, cuna del descubrimiento de América.

Su privilegiada situación geográfica así como su clima tan benigno han sido determinantes para el desarrollo turístico y socioeconómico de la zona.

El Puerto de Huelva se encuentra situado en el Golfo de Cádiz, en el centro del sector comprendido entre las desembocaduras de los ríos Guadiana y Guadalquivir. Se extiende entre los 6° 49' de Longitud Oeste y los 37° 7' de Latitud Norte.

Tiene una situación privilegiada en las rutas de navegación con América, Europa y con el norte de África que lo convierte en un punto estratégico para la entrada y salida de mercancías de la Península Ibérica.

¹ Ver mapa de la provincia de Huelva. Anexo 1.

Por su parte *el Paraje Natural de Marismas del Odiel* se sitúa en la margen derecha de la desembocadura del río Odiel en su confluencia con la ría de Huelva.

El Paraje Natural de Interés Nacional de las Marismas del Odiel viene determinado por los siguientes límites:²

Norte: Margen derecha del río Odiel desde la confluencia con el Caño del Fraile hacia el este, continuando por la margen derecha del Caño Peguerilla.

Este: Bordea Torroñuelo, incluyéndolo en el Paraje Natural, y sigue por la margen derecha del precitado Caño hasta la confluencia con el Caño del Fraile; continúa por la margen derecha de la ría del Odiel hasta su final en el faro del espigón del puerto de Huelva.

Sur: El océano Atlántico por la línea de bajamar siguiendo en dirección norte por la margen derecha de la ría de Punta Umbría, hasta la confluencia con el Canal de las Madres, siguiendo por la margen derecha de este en la línea inundable de las mareas hasta alcanzar la nueva carretera de Punta Umbría a Aljaraque; a 50 metros antes de la misma.

Oeste: Siguiendo la carretera de Aljaraque, a 50 metros al este de la misma, hasta el estero de Colmenar, siguiendo por la margen izquierda de dicho estero hasta la confluencia con el río Aljaraque. Sigue la línea de ferrocarril desde el cruce con el mismo río hasta el cruce con el término municipal de Gibraleón; desde este punto continúa por el Caño del Prado, luego por el Caño del Fraile para seguir hasta su confluencia con el río Odiel.

6.2 CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA

A. EL PUERTO³

Es un puerto fluvio-marítimo que se encuentra situado sobre un río, el Odiel, y una ría, la de Huelva, que están fuertemente afectados por el flujo mareal.

Se trata de un puerto artificial que tiene su entrada por el sur-este por lo que se conoce como Canal del Padre Santo, cuyo balizamiento oscila entre los 1000m y los 200, si bien sólo tiene 400 m de ancho la zona balizada practicable con un calado superior a los 11,30m.

² Ley 12/1984, de Declaración de las Marismas del Odiel como Paraje Natural y de la Isla de Enmedio y la Marisma del Burro como Reservas Integrales.

³ Ver Plano General del Puerto de Huelva. Anexo 2

El principal problema del Puerto de Huelva es el poco calado que tiene, oscilando entre los 5 y los 25 m, siendo inferior a 10 en el puerto interior y alcanzando el calado máximo de 25 m en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel.

La superficie que ocupan las zonas propiamente portuarias, es decir, los muelles, es de 497.630m², pero la superficie total de dominio público y cuya administración corresponde al Puerto de Huelva es de 16.510.000m². Se trata del puerto del Estado con mayor superficie de zona de servicio; en dicha área existe una gran concentración industrial, si bien aún cuenta el Puerto con más de 200 hectáreas de terrenos disponibles que se encuentran localizadas en una zona apartada de núcleos urbanos y con una buena circulación por carretera y por ferrocarril.

El Puerto de Huelva mueve una gran cantidad de toneladas de mercancías al año, convirtiéndose en uno de los puertos más importantes del Sistema Portuario Español. Las instalaciones y los muelles con que cuenta son adecuados para atender a la demanda existente así como para responder a la captación de nuevos tráfico.

El Puerto se divide en el puerto interior, que se extiende desde el Muelle de Levante hasta la Punta del Sebo, y el puerto exterior, que se extiende desde la zona conocida como Torre Arenillas, pasando por el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo hasta la playa de Mazagón.

Junto a las zonas propiamente portuarias existen otros espacios que forman parte también de la zona de servicio del puerto y que pasamos a enumerar:

- Astilleros de Huelva
- Paraje Natural Marismas del Odiel
- Playa del Espigón
- Marismas del Pinar
- La Punta del Sebo
- La zona ocupada por las fábricas

Será esta Zona de Servicio del Puerto de Huelva el marco referencial al que van a ir referidos los siguientes capítulos.

Es uno de los puertos mejor comunicados del Sistema portuario español, tanto en lo que se refiere a la red viaria que sirve a sus instalaciones y a la zona de servicio, como en su conexión con su hinterland⁴. Con relación a la comunicación con su zona de servicio hay que destacar la Avenida de Hispano América, la Avenida Francisco Montenegro y el Puente del Tinto, que sirve para enlazar los muelles interior y exterior; en cuanto a la conexión con su hinterland merecen ser destacados los siguientes accesos por carretera:

- A-472 Sevilla-Huelva
- A-49 Sevilla-Huelva, autopista que permite la conexión con la red estatal de gran capacidad.

⁴ Memoria del Puerto de Huelva 1998. Puertos del Estado. Págs. 66, 67.

- N-431 Huelva-Portugal (por Ayamonte)
- N-435 Badajoz-Huelva
- N-441 Desde el cruce con la N-431 hasta la Avda. Francisco Montenegro
- N-442 Huelva-Mazagón
- H-624 Desde el Puerto Exterior a San Juan del Puerto, circunvalando Palos de la Frontera y Moguer.

A esto hay que añadir la autopista Huelva-Ayamonte, actualmente en construcción, que permitirá una magnífica comunicación con Portugal, tanto con el Algarve como con Lisboa.

Junto a los accesos por carretera nos encontramos también con accesos ferroviarios al puerto a través del ramal de la estación de clasificación de Huelva, a la cual accede la línea Sevilla-Huelva y con la que enlaza también la línea Huelva-Zafra. Mediante este ramal se da servicio tanto al puerto interior y exterior como a la zona industrial asociada.

Hay que destacar en último lugar la existencia del gasoducto Huelva-Sevilla y los de Sevilla-Madrid-Cádiz que convierten a Huelva en el punto de penetración/inclusión energética al Valle del Guadalquivir, Castilla- La Mancha y Madrid, así como del oleoducto Huelva-Sevilla-El Arahál, que enlaza con el de Rota-Zaragoza.

Los servicios portuarios:

- Servicios prestados por la Autoridad Portuaria por el uso de su infraestructura
- Servicios de manipulación de mercancías
- Servicios de almacenamiento
- Servicios de atraque
- Servicios de consignación
- Otros servicios administrativos y de asistencia al buque:
 - * Avituallamiento
 - * Aprovisionamiento y repuestos
 - * Reparaciones navales
 - * Servicios de recogida de basura y residuos
 - * Otros servicios (vigilancia, servicios de asistencia al tripulante, servicios administrativos y servicios al público en general tales como cafeterías, restaurantes, banca privada, etc.)

Distancias a:

- Aeropuerto de Sevilla – 45'
- Centro de la ciudad –0'5
- Estación de tren –0'5
- Zonas comerciales –0'5

Distancias (Km.) a:

- Madrid- 632 Kms.
- Sevilla- 94 Kms.
- Córdoba- 232 Kms.
- Granada- 350 Kms.

B. PARAJE NATURAL DE LAS MARISMAS DEL ODIEL⁵

El Paraje tiene una superficie aproximada de 7.158 Ha. y afecta a los municipios de Huelva, Punta Umbría, Aljaraque y Bellavista.

Se trata de una zona protegida por la Consejería de Medio Ambiente bajo la figura de "Paraje Natural", siendo declaradas como Reservas Integrales las Marismas del Burro y de la Isla de Enmedio, con alto grado de conservación de sus ecosistemas; el 21 de Abril de 1983 fue declarada Reserva de la Biosfera por el Comité MAB de la UNESCO, además ha sido declarada Zona Ramsar según el convenio sobre Humedales de Importancia Internacional, y de Zona de Especial Protección para las Aves en aplicación de la Directiva europea relativa a la conservación de las aves silvestres.

Por otro lado no podemos obviar que las Marismas del Odiel constituyen un patrimonio cultural de la región siendo numerosos los restos arqueológicos encontrados en la zona, si bien los más interesantes son los restos romanos y musulmanes hallados en la isla de Saltés.

Está constituido por varias islas atravesadas por caños, pudiéndose dividir entre:

*Marisma Norte: islas occidental, central y la Yegua

*Marisma Sur: islas de Bacuta, Enmedio y Saltés

Dentro de la Reserva los principales ecosistemas son las marismas mareales, las playas y sistemas dunares y los bosques litorales, que junto a las repoblaciones forestales y las salinas dan lugar a una variedad y riqueza ecológica. Además hay que destacar la existencia de la más importante colonia de espátulas de Europa.

Su extensión es reducida pero en ella se distinguen varias zonas en las cuales se dan todos los grados de conservación y donde caben diferentes usos productivos tales como:

1. Explotaciones industriales
2. Colonias de crías de especies en vías de extinción
3. Aprovechamientos forestales
4. Aprovechamientos agroganaderos
5. Salinas tradicionales
6. Salinas industriales
7. Actividad pesquera y marisquera
8. Acuicultura extensiva
9. Actividad cinegética
10. Usos turísticos

⁵ Ver Mapa General de las Marismas del Odiel. Anexo 3

La zona cuenta con un centro de visitantes, un restaurante y una tienda, cinco observatorios de aves y una zona arqueológica en la Isla de Saltés. En dicha zona arqueológica se halló la ciudad hispanomusulmana de Saltés de los siglos X y XI, la cual fue sede del reino de taifas de los Baikrís.

Antes de la conquista cristiana la ciudad fue abandonada; en el siglo XVIII se ubicó en dicho lugar una ermita y desde el siglo XIX la zona ha sido explotada agropecuariamente pero actualmente debido a su inclusión en el Paraje Natural el citado uso está en retroceso.

El Paraje Natural es propiedad en su mayoría de la Dirección General de Costas al ser dominio público marítimo-terrestre, teniendo como otros titulares a los municipios de Gibrleón, Aljaraque y Punta Umbría a través de los Montes Públicos. La Jefatura de Costas otorga concesiones a entidades y particulares para determinados aprovechamientos de los recursos, que son los citados anteriormente. (Plan Rector de Uso y Gestión del Paraje Natural de las Marismas del Odiel; Primera Parte: Información General). Además la zona del Paraje más cercana a la ribera forma parte de la Zona de Servicio del Puerto de Huelva.

En cuanto a su estado actual hay que decir que existe un problema de erosión con pérdida de importantes extensiones de marismas en los bordes de los esteros y canales de la zona central; erosión debida, en parte, a la flota pesquera que transita por la zona, así como a las grandes obras de ingeniería civil, destacando la construcción del dique Juan Carlos I.

Además se aprecia la falta de infraestructura adecuada en la playa del Espigón, el trasiego de vehículos en zonas de cría, así como un exceso de basura y campismo incontrolado. Junto a ello el importante problema de la contaminación, fundamentalmente industrial por la cercanía del Polo Industrial; si bien hay que comentar que con la puesta en marcha de Planes correctores por parte de la Consejería de Medio Ambiente se han logrado reducir las emisiones y vertidos, aumentando con ello la calidad de las aguas.

6.3 EL PROCESO DE FORMACIÓN DE LA CIUDAD

La ciudad se asienta sobre una península de istmo estrecho y con una topografía muy particular, los cabezos, que avanza hacia el estuario del Tinto-Odiel. Estos ríos discurrían hace aproximadamente 18.000 años sobre una plataforma continental de unos 40 Km. de anchura y a unos 110/130 m. por debajo del actual nivel de base.

Posteriormente se produjo la invasión de las desembocaduras de los ríos por el océano, dando con ello lugar en Huelva a una amplia bahía con evidente influencia marina⁶.

⁶ De Tartessos a Onuba. 15 años de arqueología en Huelva. Jesús Fdez. Jurado, Carmen García Sanz y Pilar Rufete Tomico. Págs 9, 10, 12, 14.

El constante encuentro entre el mar y los ríos acaba dando lugar a la formación de flechas o barras litorales, entre ellas la de Punta Umbría. La formación de dicha flecha litoral supuso el cierre progresivo del estuario onubense, lo que provocó un mayor depósito de sedimentos dando lugar así a la formación de las actuales marismas del Odiel y a la configuración de las islas de Bacuta, Enmedio y Saltés, que se integran en el llamado Paraje de las Marismas del Odiel, paisaje muy influido por las mareas.

Teniendo en cuenta la importancia que tienen en la formación de la ciudad los cabezos y las marismas podemos distinguir cinco grandes unidades en las que dividir Huelva:

- cabezos de cornisa, que son los que se asoman al estuario
- cabezos interiores
- zona de transición cabezos-marismas
- zona de marismas
- esteros antiguos

El primer asentamiento en la ciudad tiene lugar en torno al segundo o tercer milenio a.C. estableciéndose la población en la cima y laderas del cabezo de San Pedro, donde permanecerá hasta la edad Moderna.

A finales del siglo XV y principios del XVI la población va extendiéndose ocupando las zonas más llanas. En este proceso de ensanchamiento de la ciudad hacia el sur, van a adquirir especial relevancia las calles Concepción y Calzada, actual calle Marina, que serán las que acojan la vida social mientras que la zona del cabezo, que acogiera en su día el original núcleo urbano, pasa a ser abandonado, desocupado, perdiendo su interés desde el punto de vista histórico y arquitectónico. Es interesante observar cómo la calle Concepción ha seguido manteniendo y sigue en la actualidad constituyendo el centro de la ciudad, un lugar de reunión social; esta situación se va a mantener e incluso va a aumentarse la vida social en ella con la puesta en marcha del proyecto de construcción de un centro comercial abierto en dicha zona. Por su parte la calle Marina que ha perdido parte de la importancia que tuvo en épocas pasadas podría volver a recuperar su papel en la vida urbana con las transformaciones que va a sufrir la ciudad a consecuencia de la puesta en marcha del PGOU aprobado en el año 2000, que pretende un acercamiento a la ría de Huelva.

En 1833 y por Real Decreto de 30 de Noviembre se determinan los límites de la Provincia de Huelva y la ciudad de Huelva es nombrada capital de la misma. Esto provoca un cambio urbanístico de la ciudad para adaptarse a la nueva situación.

En 1876 Huelva alcanza el título de ciudad lo que conlleva una nueva transformación; la ciudad se extiende y tiene lugar un proceso de edificación urbana, si bien todo ello se produce sin que exista un plan director que encauce dicha situación.

Otro gran hito en el proceso de transformación de la ciudad lo constituye el establecimiento de compañías extranjeras en la provincia para la explotación de minas de su propiedad. Dicho establecimiento dará lugar a un cambio urbanístico importante, en el cual se procederá a la ocupación de la zona conocida como la Punta del Sebo para la instalación de líneas de ferrocarril, muelles, así como almacenes, etc. formándose lo que se ha llamado "la

cortina de hierro". La ocupación de tales terrenos por las compañías mineras no fue vista con buenos ojos por los onubenses; se consideró que la misma fue un impedimento para el crecimiento de la ciudad hacia el sur, en su deseo de acercarse a la ría. Ahora bien, hay que tener en cuenta que fueron las autoridades locales las que permitieron el establecimiento de tales instalaciones en la citada zona. Según palabras de Braulio Santamaría con relación a las instalaciones de la Cía. de Riotinto "...vemos como las autoridades locales actúan sin tener en cuenta el futuro próximo de la ciudad ni tampoco atienden a la necesidad de ciertos espacios para uso ciudadano, zonas de ocio...". Por otro lado Francis Forneau dice que "en esta época no habrá ni política coordinada ni un planeamiento integral que encauce esta ocupación urbana". Parece que actuaron otros principios tales como la especulación de terrenos y la disponibilidad de medios financieros.

Me parecen importantes estas observaciones para tenerlas en cuenta ya que dicho comportamiento de los poderes públicos se ha seguido repitiendo a lo largo de los años, y la experiencia demuestra que los resultados obtenidos dejan mucho que desear ya que quienes pierden son el ciudadano y la propia ciudad. Sería conveniente que las autoridades locales tuvieran en cuenta lo dicho para evitar cometer los mismos errores y que las actuaciones que lleven a cabo tengan siempre como fin el desarrollo de la ciudad, el bienestar del ciudadano y la mejora de la calidad de vida.

Hemos visto como a lo largo del siglo XIX la ciudad ha sufrido una transformación importante, ahora bien, el punto máximo de la acción constructiva se alcanza en 1892 coincidiendo con la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América que tiene lugar en nuestra provincia. El acontecimiento provoca gran expectación no sólo en el ciudadano onubense sino a nivel nacional e incluso fuera de nuestras fronteras y la ciudad se prepara para tan magno espectáculo con la construcción de edificios, el adentamiento de calles y casas, etc.

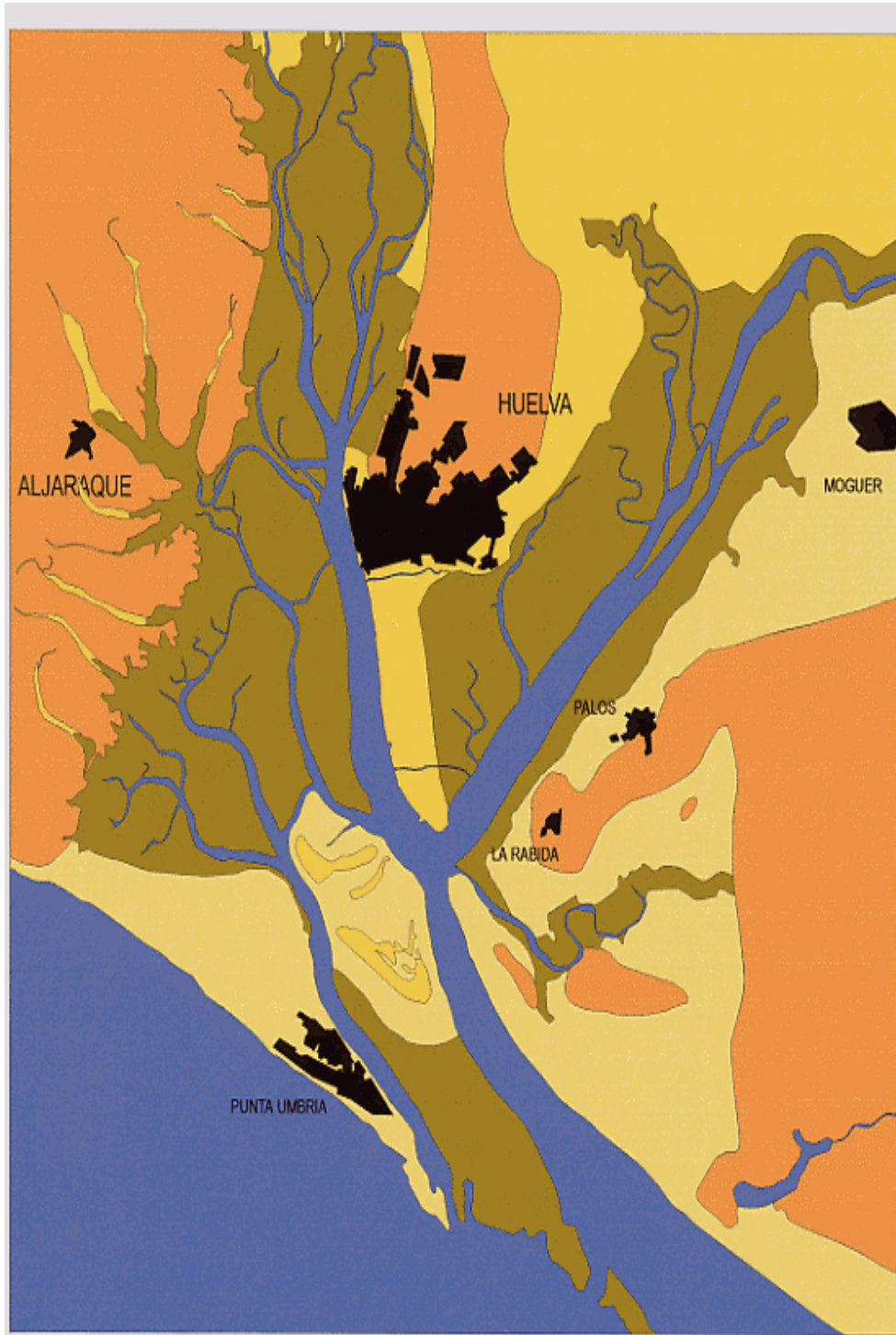
Ya en el siglo XX nos encontramos con el primer instrumento de planeamiento de la ciudad, concretamente en 1926 es redactado un proyecto de ensanche por el arquitecto Pérez Carasa. Posteriormente aparecerán los planes de ordenación urbana, el primero de 1964, el segundo de 1980 y el último que ha sido aprobado en el año 2000.

Un hecho de gran relevancia en el proceso de construcción de la ciudad ha sido la instalación del Polo Industrial en la Punta del Sebo, que tuvo lugar en los años 60, sin duda aprovechando la existencia en dicha zona de las vías férreas así como de almacenes, etc. que impedían ya la extensión de la ciudad hacia el sur. La instalación de las industrias ha tenido una gran importancia económica para Huelva pero también ha causado graves problemas de contaminación y degradación paisajística, ha imposibilitado la utilización de estos terrenos así como de otros cercanos para uso ciudadano y perjudica la posible explotación del Paraje Natural de Marismas del Odiel por la cercanía y por la desoladora imagen que desde el Paraje se tiene de las fábricas.

Una vez analizados los hitos con mayor relevancia en el proceso de formación de la ciudad de Huelva tal y como está definida actualmente, pasamos a estudiar el PGOU del año 2000 a fin de determinar cuales son las principales actuaciones que se prevén en el mismo, deteniendo nuestro estudio sólo en aquellas que tienen relación con el tema objeto de nuestro proyecto.



Proceso de formación de las Marismas del Odiel I. (Fuente: Área de Arqueología. Diputación Provincial de Huelva)



Proceso de formación de las Marismas del Odiel II. (Fuente: Área de Arqueología. Diputación Provincial de Huelva).

6.3.1 EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.) DE HUELVA

El PGOU plantea el acercamiento de la ciudad a la ría con usos residenciales, dotacionales y terciarios. Hacia el sur, Huelva se acerca a la Ría, con la ordenación de los territorios de Pescaderías, hoy en fase de urbanización, y el llamado "Ensanche Sur", cuya superficie alcanza 161 hectáreas a desarrollar mediante un PAU, en el que se prevén usos residenciales (4.616 viviendas); dotacionales (nuevo estadio de fútbol, recinto ferial, puerto deportivo, entre otros); y terciarios (98.000 metros cuadrados). (Ver Anexo 4).

Entre las actuaciones que se prevén en dicho Plan destacamos las que interesan a nuestro estudio y que son las siguientes:

- ◆ Está prevista la remodelación del Paseo Marítimo de la ciudad con la construcción del Parque Ría del Odiel, una zona verde situada al límite del Paseo Marítimo en una superficie de 100.000 metros cuadrados con la cual se pretende recuperar el borde de la marisma.
- ◆ Asimismo se contempla la posibilidad de instalar un puerto deportivo, bien en la ría o bien en dársena interior, y suelo dotacional y terciario, dirigido a la ejecución del equipamiento náutico-deportivo, que debe potenciarse con el uso de la Playa del Espigón.
- ◆ Construcción del Nuevo Estadio de Fútbol, que cuenta con una superficie de 61.350 metros cuadrados, incluyendo los aparcamientos. Se ubica en una zona cercana a la Ría de Huelva limitando al oeste con la Avda. Francisco Montenegro y al sur por la carretera de circunvalación.
- ◆ Locales comerciales, los cuales se integrarán en un futuro centro comercial y de ocio que se desarrollará en la zona
- ◆ La zona dispondrá de grandes áreas de aparcamientos
- ◆ Se baraja la posibilidad de construir en dicha zona un Centro Comercial y de Ocio así como un Recinto de Muestras y Exposiciones de la ciudad.
- ◆ Toda la zona que actualmente viene siendo ocupada por la vía del tren pasará a formar parte de un espacio verde que, partiendo de la nueva estación se prolongará hasta la ría por el Muelle del Tinto.
- ◆ La operación en la zona de Pescadería permite el ensanche del casco antiguo de la ciudad hacia la ría, con más de 183.000 metros cuadrados que se recuperan para la ciudad. Dicha zona se prevé para uso residencial, espacios verdes, plazas de aparcamiento, así como para usos dotacionales.

- ◆ Recuperación de la Marisma del Tinto, recuperación que ya iniciara la A.M.A., potenciando su uso con actividades de carácter lúdico, festivo, deportivo, etc. Se pretende definir un área de hípica, golf y un aeródromo
- ◆ También se prevé en el PGOU la construcción de un Polígono Agroalimentario. Se trata de una superficie de 1.870.400 metros cuadrados, que se ubica entre la Ribera de la Nicoba, la Autopista A-49, el Polígono Industrial Tartesos y la carretera N-431 Huelva-Sevilla. Si bien no parece que dicho Polígono tenga relación con el desarrollo turístico de la ciudad y menos del área objeto de nuestro estudio, si es cierto que puede hacer posible que algunas de las actividades que se desarrollan en la muelle de Levante puedan trasladarse a dicho centro, permitiendo así el aprovechamiento de dichos espacios portuarios para usos terciarios y de esparcimiento del ciudadano.

En lo relativo a la Política de transportes se pretende mejorar la accesibilidad a Huelva mediante las siguientes actuaciones:

- ◆ creación de la infraestructura necesaria para permitir la llegada del AVE a la ciudad
- ◆ construcción de una nueva estación de ferrocarril, a través del Plan Especial de Infraestructuras Ferroviarias de la Nueva Estación. Se ubicaría en una superficie de 116.362 metros cuadrados en la zona conocida como las Metas y las Marismas del Titán.
- ◆ mejora de la accesibilidad por carretera al aeropuerto de Faro
- ◆ construcción de un aeropuerto en la provincia onubense
- ◆ favorecer la creación de una estación marítima de pasajeros en el Puerto de Huelva

6.3.2 EL PROGRAMA DE INTEGRACIÓN PUERTO- CIUDAD⁷

El Programa de Integración Puerto-Ciudad (PIPC) engloba una serie de actuaciones de integración necesarias en el ámbito de la Zona de Servicio del Puerto que contribuyan a la recualificación urbana y medioambiental de la interfase puerto-ciudad.

El proceso de integración Puerto-Ciudad va a aparecer recogido en el Plan Especial del Puerto de Huelva.

La A.P.H. será la encargada de la ejecución y financiación de la parte de las obras de infraestructura y urbanización de la Zona de Servicio del Puerto, así como la gestión concertada y activa para la consecución de otras aportaciones necesarias para llevar a cabo las actuaciones previstas en el Plan Especial y el PIPC. Entre dichas aportaciones se incluye la participación del Ayuntamiento de Huelva que se deriva del Convenio de cesión por el Puerto a la ciudad de terrenos patrimoniales propios, para la ejecución del Parque Urbano

⁷ Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva. Documento de aprobación provisional. Capítulo 7, apartado 7.2: El Programa de Integración Puerto Ciudad (P.I.P.C.); apartado 7.4: Actuaciones.

del PERI de Zafra. Entre las entidades que pueden realizar aportaciones se incluyen entre otras las siguientes: la A.P.H., los Ayuntamientos de Huelva y Palos de la Frontera, la Junta de Andalucía y entidades regionales, la Administración Central, los concesionarios y usuarios del Puerto, otras entidades públicas o privadas, posibles subvenciones y ayudas, posibles subvenciones de Fondos de la Unión Europea, etc.

A continuación vamos a dar una relación de las principales actuaciones previstas en el Plan Especial del Puerto, dentro del proceso de integración puerto-ciudad:

- ◆ Adquisición de terrenos
- ◆ Urbanización zona Este del Polígono Pesquero Norte
- ◆ Acondicionamiento del Polígono Pesquero Norte
- ◆ Nuevos accesos al Polígono Pesquero Norte
- ◆ Tratamiento paisajístico de la zona Norte del Polígono Pesquero Norte
- ◆ Regularización de la fachada al nuevo Puente del río Odiel
- ◆ Mirador en Glorieta Norte
- ◆ Urbanización Triángulo Dotacional Norte
- ◆ Acondicionamiento de antiguas cocheras y almacén
- ◆ Ordenación Zona Central del Muelle de Levante
- ◆ Paseo marítimo en la margen izquierda del río Odiel
- ◆ Paseo de ribera y acondicionamiento de márgenes de la Avda. Francisco Montenegro
- ◆ Carretera de enlace Avda. Francisco Montenegro y la CN-442
- ◆ Centro de Acción Social
- ◆ Acondicionamiento banda de protección CN-442
- ◆ Urbanización Polígono Industrial de la Punta del Sebo 1ª Fase
- ◆ Urbanización Polígono Industrial de la Punta del Sebo 2ª Fase
- ◆ Urbanización Polígono Industrial de la Punta del Sebo 3ª Fase
- ◆ Acondicionamiento del entorno del Monumento a Colón
- ◆ Rehabilitación de la Casa del Vigía
- ◆ Acondicionamiento del Puerto Exterior
- ◆ Habilitación de la Zona Sur del Puerto en Torre Arenillas
- ◆ Embarcadero turístico

Algunas de las citadas actuaciones vamos a comentarlas brevemente.

1. El Polígono Pesquero Norte en un principio se destinó a uso industrial, si bien actualmente se contempla para uso terciario; se prevé la construcción de un centro de servicios.
2. En el Triángulo Dotacional Norte está prevista la construcción de un moderno centro de equipamiento terciario.
3. El Mirador en la Glorieta Norte hacia la ría está pensado que conecte con el centro de equipamiento terciario antes citado.

4. En las cocheras, cuyo edificio se está restaurando en la actualidad, se proyecta la ubicación del Archivo del Puerto de Huelva, un salón para actos públicos y la instalación de un museo marítimo.

5. Por su parte el Almacén General se prevé su cesión al Ayuntamiento de Huelva siempre y cuando éste le dé un uso terciario determinado.

6. En el Muelle de Levante se ha procedido al ajardinamiento de su zona central, a fin de darle continuidad al Parque de las Palomas y se está construyendo un restaurante con vistas a la ría.

7. Paseo marítimo en la margen izquierda del río Odiel, paseo que irá desde el Muelle de Río Tinto hasta el muelle de pertrechos.

Algunas de estas actuaciones ya se están llevando a cabo mientras que otras no son más que simples proyectos.

7. EL PUERTO DE HUELVA: UN PUNTO ESTRATÉGICO DE LA PROVINCIA

7.1 ORIGEN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA ⁸

Huelva se encuentra ubicada en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel, formando una península cerrada por el estuario que establecen ambos ríos en su desembocadura. Junto con el estuario, el otro elemento geográfico que determina el desarrollo urbano de la ciudad es la formación de “cabezos”, pequeñas elevaciones de origen sedimentario, que constituyen el relieve sobre el que se asienta la ciudad. El Puerto de Huelva está vinculado a los primeros pobladores de estas tierras, los cuales se asentaban sobre esta zona y cuyos medios de vida ya en el III milenio a.C. eran la pesca y las actividades agroganaderas; la ciudad de Huelva ha estado siempre unida al mar por su condición de puerto natural.

A lo largo de su historia la ciudad se ha encontrado con dos importantes barreras urbanísticas que han condicionado el poblamiento: marismas no consolidadas y cabezos infranqueables; la insalubridad de las marismas así como la dificultad que plantea la edificación en suelo no consolidado obligan a que la ciudad se amplíe hacia el interior. Vemos así como los primeros asentamientos urbanos se localizan al pie de los cabezos de San Pedro, Molino del Viento, la Joya y la Esperanza, en torno al castillo de la villa, el Castillo de los Guzmán. En la Baja Edad Media el embarcadero se situaba al final de la actual calle Puerto, y de ahí su nombre. En la época colombina el puerto se traslada al final de la calle de la Calzada (actualmente calle Marina), donde siempre estuvieron los consignatarios de buques de pesca y mercancías y que hoy día siguen estando allí en buena

⁸ El Puerto de Huelva: Historia y Territorio. Jesús Monteagudo López-Menchero. Capítulo I.

parte, y a principios del siglo XVI vuelve a cambiar su ubicación, localizándose más al sur. Estas transformaciones que sufre el puerto se deben al descenso urbano de la villa por la vertiente de los cabezos, situándose en la zona llana próxima a la ría. En dicha época tiene lugar además la construcción de un baluarte de defensa en el muelle, y a finales de siglo se levanta, presidiendo el embarcadero, el Arco de la Estrella, considerado Puerta del Mar de la villa onubense, referencia visual de la vida portuaria y junto con el Castillo insignia de la ciudad.

Ya en el primer tercio del s. XIX el Puerto, de acuerdo con el Ayuntamiento, actúa en su zona de servicio realizando una serie de proyectos para disfrute del ciudadano: realización de un paseo hasta la Punta del Sebo, construcción de la Fuente de las Naciones y un balneario, así como el intento de urbanizar el área próxima al muelle de viajeros.

En un principio las pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca o bien al tráfico de mercancías de ámbito local varaban en las playas internas de la ensenada y en los esteros, pero las relaciones comerciales así como los contactos que empiezan a surgir plantean la necesidad de un puerto, y así a finales de la Edad de Bronce (finales del II milenio, inicios del I milenio a.C.) puede hablarse con propiedad de la existencia de un puerto.

Si bien, el puerto en cuanto institución no aparece hasta 1874, año en que se crea la Junta de Obras del Puerto de Huelva. De entre los factores que llevaron a la creación de dicha Junta resultan de interés los siguientes:

- A mediados del siglo XIX la nueva organización territorial y los proyectos industriales que comienzan a desarrollarse dan lugar a una expansión comercial y demográfica.
- La extracción de mineral por parte de compañías extranjeras precisa de un puerto para la exportación del mismo; fue así la actividad minera la que justificó la institucionalización, desarrollo y crecimiento del puerto. Se hace necesaria la construcción de muelles especialmente destinados a la exportación de minerales y es así como tiene lugar la construcción del Muelle de Tharsis y el Muelle de Río Tinto, que siguen existiendo hoy en día, si bien están en desuso, así como los ferrocarriles que servían el mineral. Asimismo tiene lugar la construcción del Hotel Colón que sirvió como residencia para los ingleses que explotaban las minas así como para albergar parte de las oficinas de las compañías mineras.
- Huelva se encuentra aislada de su entorno por las malas comunicaciones existentes. El puerto va a permitir una mejora de las comunicaciones terrestres así como la creación de un área de influencia portuaria básico, es decir un mayor contacto con el exterior.

Desde finales del siglo XIX el puerto se especializa en la exportación de mineral. A partir de 1950 la crisis de exportación de piritas hace que se reduzca el movimiento de buques; el inicio de dicha crisis coincide con la instalación del Polo Industrial.

La instalación en 1964 del Polo de Promoción y Desarrollo Industrial en Huelva dio lugar al mayor crecimiento experimentado por el puerto: aumenta su superficie, la longitud de los muelles, el calado y surgen nuevas instalaciones; parte de la demanda de dichas instalaciones se va a resolver mediante concesiones a particulares, concesiones que se

siguen otorgando hoy en día. Como consecuencia de la instalación de las industrias se advierte un incremento del tráfico, siendo destacado el movimiento de mercancías que añade especialización al puerto, el cual sigue exportando mineral al tiempo que se convierte en importador de materias primas para las industrias químicas y petroquímicas. Además de dichos tráficos no hay que olvidar la pesca, que ha sido un tráfico característico desde tiempos antiguos.

Podemos decir que la actividad económica y la infraestructura que a ella responde han sido elementos determinantes en el desarrollo urbano y en concreto en la relación ciudad-puerto. El desarrollo portuario e industrial ha supuesto la subordinación de la ciudad, no sólo respecto a los espacios ocupados directamente por esta actividad sino también respecto de las infraestructuras de transporte, comunicación, vivienda y estructura urbana que la misma requiere.

Hasta 1873 podemos hablar de simbiosis entre puerto y ciudad, pero a partir de esta fecha nos encontramos ante una supeditación urbana. La actividad minera que se desarrolla durante aquella época exige el acondicionamiento del puerto para la exportación del mineral; la construcción de muelles y el nuevo trazado viario que precisa, así como el uso industrial y comercial del puerto, cierra el acceso de los ciudadanos al río por el lugar por el que tradicionalmente habían accedido, así como impiden el crecimiento de la ciudad hacia el sur, limitándola más aún la existencia del trazado del ferrocarril, que justamente bordeaba la línea interior de las marismas.

Sin embargo, entre 1940 y 1964 asistimos a un período en el que ante la presión urbana y demográfica existente el puerto responde con la cesión de terrenos al Ayuntamiento, terrenos colindantes con el muelle de Levante, Pescadería y Plaza 12 de Octubre.

Las actividades que se desarrollan en el puerto exigen nuevos espacios destinados al almacenamiento, transporte y diversos servicios portuarios, haciendo que se traslade progresivamente hacia el Este la actividad portuaria y es así como junto al puerto interior surge el puerto exterior.

En 1969 por Decreto de 2 de Octubre nº 2380/1969 del Ministerio de Obras Públicas se otorga al Puerto de Huelva el régimen de Estatuto de Autonomía. En 1992 y, sobre la base de la Ley 27/92 de 24 de Noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, todos los puertos de interés general, entre los que se incluye el Puerto de Huelva, se transforman en Autoridades Portuarias; se trata de entidades de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonios propios independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines; tales entidades gozan de autonomía de gestión, si bien, bajo el control y coordinación del Estado.

En los años 80 se deja sentir en el puerto la crisis industrial, a la vez que tiene lugar un proceso de auge de la ciudad. Esto plantea un debate entre ciudad y puerto; la ciudad exige espacios al puerto y a la industria que sufren un proceso de declive.

En la actualidad el Puerto de Huelva estudia el papel que desempeña dentro del contexto urbano en el que se enmarca.

Durante la redacción del PGOU de Huelva se han constituido unas comisiones mixtas entre Puerto y Ayuntamiento a fin de aunar criterios y de llegar a un acuerdo en relación con los proyectos a desarrollar en las zonas comprendidas entre los espacios portuarios y los espacios propiamente urbanos; entre los asuntos tratados por dicha comisión podemos destacar lo siguiente:

- a) La restauración y habilitación de los antiguos Almacenes Generales y Cochera de Locomotoras del Puerto.
- b) Colaboración con el desarrollo del Programa de Actuación Urbanística nº1, Ensanche Sur previsto en el PGOU.
- c) Colaboración entre Ayuntamiento y Autoridad Portuaria en actuaciones que pudieran precisar la intervención de otras Administraciones, Instituciones o Agentes Económicos y que aparecen contempladas en el PGOU así como en el Plan Especial de Ordenación del Puerto.

A esto hay que añadir la redacción en 1994 del Plan Especial de Ordenación del Puerto, así como la actual redacción de un Plan Estratégico para el mismo. Entre los últimos proyectos realizados por el Puerto hay que destacar la ordenación y acondicionamiento urbano de la zona central del Muelle de Levante, mediante la creación de zonas ajardinadas y de esparcimiento para uso del ciudadano que ha permitido conectar esta zona con el parque de los jardines del muelle.

Además hay que destacar el importante papel que ha desempeñado el Puerto en la historia de Huelva, en cuanto ha sido la puerta de entrada a la ciudad, así como el centro de los negocios y de la vida, un lugar de esparcimiento para la población. Imágenes antiguas muestran como la zona de servicio del puerto fue durante muchos años lugar de expansión y de celebración de actos lúdicos y culturales del pueblo de Huelva así como zona de paseo y de baño para la población; el recinto portuario ha sido escenario de celebración de la Feria de Nuestra Señora de la Cinta, y de las Fiestas Colombinas.

7.2 DEFINICIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE HUELVA

En 1979 se firma un proyecto en el que se define la zona de servicio del Puerto de Huelva tal y como había sido aprobada por la O.M. de 12 de Marzo de 1979. En dicho proyecto se excluyen de la zona de servicio portuaria los siguientes terrenos⁹:

1. Vaciadero Norte, el cual abarca una superficie de 1440 metros cuadrados
 2. Antiguos Depósitos de Minerales, con una superficie de 54.573 metros cuadrados
 3. Jardines y Diques (Antigua Pescadería), con superficie de 180.105 metros cuadrados.
- Algunos de los terrenos que se ubican en esta zona simplemente se ceden, mientras que en otros casos se otorga una concesión administrativa; estos terrenos son:

⁹ Terrenos que se declaran sobrantes de la zona de servicio del Puerto de Huelva. Archivo del Puerto

- Jardines del Excmo. Ayuntamiento
- Oficinas de Mutualidad de Accidentes del Mar
- Jefatura Provincial de Sanidad
- Lonja de verduras y Policía Municipal
- Lonja Municipal
- Budiscosa (gasolinera)
- Pabellón de desinfección y Estación Sanitaria del Excmo. Ayuntamiento
- Agencia Palma
- Instituto Social de la Marina

Parte de los terrenos de Pescadería que tenían concesión administrativa se desafectan en años posteriores.

4. Punta del Sebo, con superficie de 195.218 metros cuadrados. La cesión de dichos terrenos se hace mediante concesión administrativa, tratándose de los siguientes:

- Instalaciones recreativas y deportivas del Excmo. Ayuntamiento (Recinto Colombino)
- Real Sociedad de Tiro de Pichón de Huelva
- Escuela de Flechas Navales

Posteriormente estos terrenos se desafectan y pasan a ser patrimoniales del Puerto de Huelva, manteniéndose el título formal de la concesión administrativa pero constituyendo en realidad la ocupación un alquiler, una cesión de uso o figura análoga. En el año 2000 se integran dichos terrenos como patrimoniales de la A.P.H. en el PAU nº 1 (Ensanche Sur), que contempla la revisión del PGOU del año 1999, cediéndose mediante convenio entre la A.P.H. y el Ayuntamiento de Huelva la propiedad a este último del terreno concreto para el Nuevo Estadio Colombino, con el carácter dicha cesión de “a cuenta de los aprovechamientos urbanísticos que a la A.P.H. corresponderán en dicho PAU”

En el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Huelva aprobado en 1996 las áreas a excluir de la zona de servicio terrestre son:

- Ultimo tramo de la C/ de Alonso Ojeda, próxima a la rotonda de Punta Umbría.
- El Parque de Zafra.
- Una franja en el primer tramo de la Avda. Fco Montenegro frente al Muelle de Río Tinto.

Vemos así como el Puerto de Huelva ha ido cediendo terrenos a la ciudad para permitir el crecimiento de ésta hacia el sur, acercándose de este modo hacia la ría. Esto ha sido posible en parte por el traslado de algunas de las instalaciones portuarias al puerto exterior.

7.3 LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS ACTUALES

En la actualidad el Puerto de Huelva ocupa uno de los primeros puestos en el ranking de puertos nacionales en lo referente al tráfico de mercancías, moviendo alrededor del 15 millones de toneladas al año. Los tráficos más importantes son:

- Graneles sólidos, que representa el 33,45% del tráfico total.
- Productos petrolíferos
- Otros graneles líquidos, que representan el 61,1%
- Mercancía general (fosfatos en saco, madera, pasta de papel, cobre...) que representa el 4,75%.

Esto demuestra la vinculación existente entre el puerto y las industrias ubicadas en suelo portuario, fundamentalmente la industria química y petroquímica.

Si bien hay que destacar otros tráficos tales como: la Pesca fresca, la Pesca congelada las cuales representan el 0,25%, el Avituallamiento que representa el 0,4% y el Tráfico Local. Huelva es una base de una destacada flota de pesqueros congeladores, lo que convierte al puerto onubense en un destacado centro de comercialización de pescados y mariscos.

La Autoridad Portuaria proyecta la captación de nuevos tráficos como los cereales, la chatarra, así como la producción hortofrutícola de la provincia, ya que se advierte un crecimiento relevante en la descargada de productos derivados de la agricultura y los productos alimenticios.

Se aprecia en esta enumeración de los tráficos la ausencia de una referencia acerca del tráfico de pasajeros y de contenedores, tráficos que no se citan puesto que son parcelas en las que no está especializado el Puerto de Huelva. Es cierto que el tráfico de pasajeros es casi inexistente pero no deben obviarse los desplazamientos en vapores, canoas y remolcadores entre Huelva y Punta Umbría; los realizados en trasbordador entre La Punta del Sebo y la Rábida o el que se hacía mediante botes y canoas entre el municipio de Huelva y los núcleos de Aljaraque y Corrales; dicho movimiento local ha desaparecido con la construcción de distintos puentes que unen Huelva con los citados municipios: el puente sobre el río Tinto y el puente de Santa Eulalia, llamado también puente Sifón, que ha sido sustituido hoy en día por un nuevo puente.

Finalizada la temporada estival el pasado año el propietario de las canoas que seguían funcionando decidió suspender el servicio por falta de rentabilidad del mismo. Sin embargo en Junio del 20001 se ha decidido ponerlo nuevamente en marcha a fin de no perder este atractivo servicio arraigado a la tradición onubense y puntaumbrieña, si bien el uso de las mismas por parte del ciudadano es muy reducido, fundamentalmente por la mayor rapidez y comodidad del transporte por carretera desde la construcción del Puente sifón Santa Eulalia y especialmente desde la construcción del nuevo puente sobre el Odiel.

Es posible el alquiler de canoas por parte de particulares, contando el servicio con un almuerzo a bordo y unas excursiones programadas al Muelle de las Carabelas, la Punta del Sebo y el Puerto Deportivo de Mazagón. Dicho servicio de alquiler para excursiones escolares, turísticas o bien de empresas no está dando buenos resultados debido a la falta de promoción de las mismas.

Por su parte la A.P.H. ha adquirido un catamarán turístico, encargándose de su promoción y explotación la empresa Amasur Sociedad Anónima Laboral. Dicha embarcación hace un recorrido por Mazagón, la Rábida, Punta Umbría y por las Marismas del Odiel y entre los servicios que ofrece a bordo destacan catering, música en vivo u otros servicios que pueda solicitar el turista.

Por otro lado hay que destacar que en estos momentos se está trabajando junto con el Ayuntamiento y la Diputación de Huelva con el fin de captar un posible tráfico de cruceros, tipología en proceso de crecimiento y que ha dejado de ser tan elitista. Los cruceros conllevan un gran potencial que por su importancia económica, así como por su contribución al desarrollo tanto de la zona portuaria como al desarrollo urbano de la ciudad, resulta atractivo para ciudades y puertos; ahora bien, la creación de un muelle de pasajeros para que recalen dichos cruceros no es una cuestión que dependa de la Autoridad Portuaria, puesto que no entra dentro de sus competencias, sino que va a depender de las inversiones y los proyectos que al respecto hagan los sectores económicos de la provincia, precisándose así un esfuerzo conjunto de todos los sectores implicados.

CAPITULO III

8. EL ESTUDIO DEL TURISMO DESDE LA GEOGRAFÍA

8.1 ESPACIO Y TERRITORIALIDAD.

El turismo es una actividad espacial, siendo los elementos básicos del mismo en cuanto tal actividad, las motivaciones, los desplazamientos y los espacios y procesos de desarrollo turístico. El territorio se convierte en espacio de producción y consumo del fenómeno turístico.

No debe obviarse el hecho de que en el marco territorial que acoge el turismo se desarrollan también funciones productivas no turísticas, al concurrir dichas actividades sobre el espacio y afectar la propia forma y las posibilidades de desarrollo del turismo; habrá que buscar la forma más adecuada de articular los diferentes usos del suelo, de manera que se logren compatibilizar las distintas actividades productivas que contribuyen al desarrollo económico del municipio. Venimos observando un fenómeno de diversificación de los sectores productivos, con una clara tendencia, en general, hacia la potenciación del sector terciario, el turismo, y un menor interés por el sector agrario en crisis; ahora bien, esta situación no debe servir para centrar todos los esfuerzos en una única actividad productiva como es el turismo sino que hay que buscar alternativas para impulsar el resto de actividades como puede ser la agraria mediante la reconversión de una economía exclusivamente agraria en una economía agroalimentaria o modernizar la industria.

En el actual contexto se está empezando a valorar el territorio sobre el que se actúa para el desarrollo de actividades turísticas, ya que el espacio es a la vez soporte y recurso; así vemos como se está estableciendo una nueva relación entre los proyectos que se están llevando a cabo y el espacio que los va a sustentar. Los principales instrumentos con los que contamos para que la articulación territorial del turismo sea apropiada son la ordenación, la planificación y la gestión del espacio turístico.

En dicho contexto aparece el concepto de desarrollo sostenible que se convierte en el concepto clave a la hora de hablar de turismo; vemos, tanto en artículos de prensa como en otros textos acerca del turismo, que se hace siempre referencia al término de desarrollo sostenible; también es común encontrar dicho término en los proyectos turísticos que se presentan.

Por desarrollo sostenible o sustentable se entiende “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer las habilidades de futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. “

La OMT define en la Agenda 21 para los Viajes y el Turismo el turismo sostenible como “aquel que satisface las necesidades de los turistas actuales en las regiones de destino, al mismo tiempo que protege y garantiza la actividad de cara al futuro. Se concibe como una forma de gestión de todos los recursos de forma que las necesidades económicas, sociales y estéticas puedan ser satisfechas al mismo tiempo que se conservan la integridad cultural, los

procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que soportan la vida”.

Asimismo la OMT establece que se entenderá el turismo como sostenible si se basa en:

- una planificación correcta y responsable
- políticas y criterios de desarrollo y de ejecución que incorporen los principios de sostenibilidad
- el compromiso y la cooperación del Gobierno y del sector privado y,
- la participación de la sociedad civil y de las comunidades locales

Esta es la definición que se suele manejar; pero atendiendo a la misma podemos plantearnos si es efectivamente a esta idea a la que se hace referencia cuando se emplea el término, ya que en algunos casos como ocurre con determinados proyectos turísticos parece contradictorio la idea de desarrollo sostenible con las acciones que se llevan a cabo.

8.2 TURISMO Y ESPACIO URBANO Y METROPOLITANO

La ciudad por sí misma está en el origen del desarrollo del turismo. En los primeros momentos las ciudades no desarrollan estrategias para atraer al turista; la ciudad no se convierte en objeto de planificación y de desarrollo turístico hasta hace pocos años, siendo ahora la propia ciudad la que adecua su escenario para atraer turismo y posicionándose como destino turístico.

Esta situación varía por diversas causas entre las que destacamos las siguientes:

- El declive de ciertas actividades y la terciarización a la que estamos asistiendo hacen que las ciudades se fijen en nuevos sectores de actividad como el turismo.
- La ciudad se ha convertido en elemento de atracción turística por las nuevas motivaciones de la demanda.
- La Administración local, atendiendo al papel que juega el turismo, al ser instrumento de dinamización económica y de reestructuración urbana y servir como estrategia para equipar y promover la ciudad, va a implicarse en el desarrollo turístico de la ciudad.
- El turismo es una de las pocas actividades económicas capaz de llevar a cabo una transformación económica y territorial efectiva y, al mismo tiempo, asegurar económicamente la mejora ambiental, patrimonial y urbana.
- El turismo urbano se fundamenta en la convivencia de los elementos estructurales, eventuales y coyunturales que hacen de una ciudad un destino turístico. Se definiría el turismo metropolitano como la fase superior de desarrollo del turismo urbano, una nueva fase emergente.

- El turismo urbano y metropolitano representa una oportunidad de modernización y diversificación de la economía urbana, ya que produce efectos sobre diversos sectores, de cambio de imagen de la ciudad y además puede convertirse en una actividad clave para la revalorización del tejido urbano e incluso para el desarrollo de políticas sociales. A esto hay que añadir el hecho de que el turismo permite la protección del patrimonio y su revitalización.
- El turismo urbano tiene como eje fundamental la cultura, siendo elementos tradicionales como los museos, los jardines botánicos o los zoológicos los que atraen mayor número de visitantes. También cabe la posibilidad de atraer turistas mediante la celebración de eventos especiales, fórmula que puede servir para aquellas ciudades que no cuenten con los tradicionales atractivos; si bien hay que considerar el hecho de que muchos de los eventos que tienen lugar son de carácter local o regional con lo que el visitante no pernoctará en dicha ciudad sino que regresará a su punto de origen, ya que suele tratarse de visitantes de la zona.
- Una de las ventajas que presenta el turismo urbano frente al tradicional turismo de sol y playa es que el clima no afecta a este tipo de turismo, con lo cual no será el clima la causa de estacionalidad de la demanda.

Pese a que se ha producido una notable diversificación de los destinos turísticos, vemos como gran parte de los turistas se concentran en las ciudades, éstas absorben gran parte del turismo mundial al tiempo que diversifican su oferta con el fin de atraer mayor número de visitantes.

Podemos destacar aquí algunas de las razones por las que la ciudad se ha convertido en un destacado destino turístico:

- 1º. La tendencia a viajes más cortos y frecuentes, muchos de los cuales tienen como destino la ciudad.
- 2º. Las nuevas motivaciones de la demanda, atraída por los recursos patrimoniales y culturales; el patrimonio aparece como elemento de atracción social.
- 3º. La búsqueda de un turismo activo, que exige la participación del visitante en la cultura y en la forma de vivir de la ciudad.
- 4º. El proceso de regeneración urbana que se está llevando a cabo en muchas ciudades, especialmente en ciudades industrializadas con lo que se consigue un cambio de imagen y mayor poder de atracción.
- 5º. El interés que despierta la naturaleza, el paisaje, el medio ambiente hace que se pongan en valor los recursos naturales de la ciudad ya sea mediante su recuperación o bien orientándolos hacia el turismo.

Ante esta situación las ciudades deben, por un lado, responder a las expectativas y necesidades de los turistas y por otro lado tratar de conseguir un desarrollo turístico que favorezca a la población local y que mejore el medio ambiente urbano, al menos que no lo destruya.

El elemento clave del turismo urbano es la imagen de la ciudad, que en cierta medida viene dada por el nivel de desarrollo de la población; es por tanto fundamental mejorar la calidad de vida y el entorno de las ciudades en atención a la población local que son los usuarios habituales de las mismas y una vez conseguida dicha mejora se iniciarán una serie de mejoras pensando ya en el turista. Al igual ha de ocurrir con las campañas de promoción que no deben ir dirigidas exclusivamente al visitante sino también al propio ciudadano para que valore los atractivos con los que cuenta su ciudad; y contar con el apoyo de los residentes es esencial para que los esfuerzos tendentes al desarrollo turístico de una ciudad tenga resultados positivos.

Es conveniente señalar que determinados aspectos de la mejora de la calidad de vida así como del entorno de las ciudades y pueblos son exigencias que la Ley impone a las autoridades locales al margen y antes del fenómeno turístico actual. Queremos resaltar con la afirmación que hoy, por ejemplo, no es infrecuente que terminado ayuntamiento o incluso autoridad en materia turística, resalten como de fomento al turismo la iluminación de edificios o simplemente calles o entornos. Esta actividad de prestación de servicio viene encomendada, claramente, por las leyes del Régimen Local a los ayuntamientos, algunas de ellas con carácter de servicios básicos. Como se ve, se confunde, tratando de mostrar que se actúa y se hace para el visitante cuando realmente viene obligado hacerlo y hacerlo para el vecino.

La ciudad en cuanto espacio físico permite diferentes usos turísticos:

- * Culturales
- * Recreativos o de entretenimiento
- * Profesionales

Desde la perspectiva del ocio, la ciudad puede interpretarse de tres formas:

1. Como espacio donde conocer la historia
2. Como espacio donde comprar bienes y consumir servicios de ocio.
3. Como espacio en el que satisfacer intereses culturales.

El turismo urbano como cualquier tipo de turismo va a generar efectos positivos y negativos. Dentro de los efectos positivos señalamos: la modernización empresarial, la generación de ingresos y de empleo, la valoración, mejora recuperación o reestructuración del espacio urbano; pero también produce efectos negativos tales como: la desaparición de determinadas actividades, el incremento del gasto público para acondicionar la ciudad, el deterioro o la pérdida de atractivo así como de la calidad del espacio.

8.3 TURISMO DE CRUCERO

Los cruceros turísticos nacen como consecuencia de la unión de la industria del ocio y del transporte marítimo de viajeros, constituyendo así un segmento renovado dentro del sector del Turismo.

El producto "crucero" aparece como un todo en el que se incluyen todos los servicios demandados por el turista (transporte, alojamiento, pensión alimentaria y actividades a bordo,...), servicios que se comercializan a un precio global.

El turismo de crucero resulta atractivo tanto para los propios puertos como para las ciudades en que estos se ubican, principalmente por la importancia económica de dicha actividad, pero además porque contribuye no sólo al desarrollo del puerto sino también al propio desarrollo de la ciudad, a su desarrollo urbano y económico.

En la actualidad el turismo de crucero está experimentando un notable crecimiento que se registra tanto en la oferta como en la demanda (OMT. Panorama 2020). En los últimos años su desarrollo ha sido notable y hoy en día constituye uno de los segmentos con mayor crecimiento dentro del sector turístico. Dicho desarrollo se ha debido entre otros motivos a que se trata de un producto turístico muy completo, a la aparición de nuevos buques con mayor capacidad y mejor dotados, así como una oferta amplia y precios más bajos.

Es preciso diversificar la oferta por lo que se buscan nuevos destinos y nuevos puertos de escala consolidándose así como zonas de gran potencial el Lejano Oriente y Europa, destacando los puertos españoles. Ahora bien la inclusión de puertos españoles en los itinerarios se debe también al hecho de que en puertos de escala tradicionales como son Egipto, Israel o Turquía la situación política es conflictiva, lo que ha llevado a buscar puertos alternativos. Pero esta elección de nuestros puertos puede ser sólo transitoria, hasta que mejore la situación de los puertos tradicionales, ya que entre otros aspectos las escalas en nuestros puertos resultan muy gravosas/costosas.

Si pasamos a analizar la demanda¹⁰, nos encontramos con que el perfil del turista ha variado de un tiempo a esta parte; los motivos que han dado lugar al desarrollo del producto turístico crucero han supuesto además un cambio en el turista, apreciándose una disminución tanto en la edad como en el poder adquisitivo del turista en comparación con el crucerista tradicional.

Podemos caracterizar, por tanto, al nuevo turista de cruceros de la siguiente manera:

- la edad media ronda entorno a los 50 años, si bien se aprecia que al mismo tiempo que disminuye la edad media del crucerista, el mercado se abre al segmento de la tercera edad
- suelen ser básicamente personas casadas, e incluso unidades familiares
- el nivel socioeconómico de los turistas es medio, medio-alto

¹⁰ Turismos temáticos. Informe sobre turismo de cruceros. Confederación de Empresarios de Andalucía.

- los principales mercados emisores son: EE.UU., Canadá, Reino Unido, Alemania, Francia, Japón y Australia
- el gasto medio ronda entre las 18.000 y 20.000 pesetas diarias
- la motivación de los cruceristas es muy variada, teniendo en cuenta la variedad de cruceros que existen actualmente
- hay que destacar que se trata de un producto turístico con un alto índice de repetición

El segmento de cruceros constituye un gran potencial para el desarrollo turístico, al tiempo que tiene una gran importancia económica, generando un efecto multiplicador sobre la zona de influencia; el impacto económico no beneficia sólo al puerto sino que va a contribuir también a la economía local. Además hay que decir que se trata de una actividad que contribuye al desarrollo urbano de la ciudad y a una mayor integración del puerto en la misma.

En el turismo de cruceros adquieren especial relevancia las actividades turísticas complementarias, fundamentalmente las excursiones y las compras que son los elementos que centran el interés del crucerista. De ahí se extrae la necesidad de que el desarrollo del turismo de cruceros vaya a la par del desarrollo turístico de la provincia, ya que el primero contribuye al desarrollo del segundo y además contar con un hinterland atractivo acrecienta el atractivo del puerto como puerto de escala o puerto base.

Las principales actividades que desarrolla el turista en destino son las siguientes:

- a) visitas panorámicas
- b) compras
- c) atracciones en tierra
- d) excursiones
- e) visitas culturales
- f) sol y playa
- g) gastronomía local
- h) práctica de deportes

Atendiendo a lo que acabamos de exponer, vemos cómo se presenta aquí una oportunidad para los agentes con competencias en materia turística de la provincia en la cual se ubica el puerto para promocionar la provincia y potenciar el turismo, proponiendo a las líneas de crucero itinerarios originales, alternativos a los clásicos.

El Mediterráneo y en especial Andalucía cuentan con atractivos suficientes tanto culturales, monumentales, paisajísticos, naturales o de ocio para satisfacer la demanda de los cruceristas. A esto hay que añadir el hecho de que una de las principales causas de la estacionalidad de la demanda de cruceros es el clima, y en Andalucía contamos con un clima mediterráneo que permite la navegación durante todo el año.

Para determinar la adecuación de un puerto al tráfico de pasajeros se presentan como características básicas las siguientes:

- tener calado suficiente que permita el anclaje de los buques cerca de tierra
- estar ubicado en zonas que sean de fácil acceso
- estar bien comunicados con el centro de la ciudad y con los puntos turísticos de la ciudad o de la provincia.
- contar con las infraestructuras mínimas para la recepción de cruceros
- los distintos puertos de escala se deben encontrar a una distancia suficiente, que respete el tiempo mínimo del pasaje a bordo.

EL PUERTO DE HUELVA¹¹

- Por su situación geográfica, el Puerto de Huelva se encuentra en una situación estratégica en relación con zonas muy turísticas tales como: el Algarve portugués, el Norte y la fachada atlántica de África, las Islas Canarias, las Islas Azores y Madeira, el Mediterráneo.
- Su clima mediterráneo, en línea climática con el Caribe, permite la navegación por la zona durante gran parte del año.
- La ciudad, así como la provincia cuenta con atractivos suficientes para el crucerista, al tiempo que, debido a la diversidad de los recursos hace posible dar respuesta a la demanda de las distintas modalidades de cruceros: la costa con diversas playas, la Sierra, el Parque Natural de Doñana, la Cuenca Minera, los Lugares Colomberos, diversos campos de golf, así como los atractivos de la propia ciudad entre los que destacará en poco tiempo el centro de Huelva convertido en centro comercial abierto, siendo las compras uno de los atractivos para los turistas de cruceros.
- El Puerto está equipado con infraestructuras modernas, pero no cuenta, sin embargo, con las instalaciones portuarias apropiadas para la recepción de cruceros. Uno de los atractivos para la llegada de buques es que el punto de atraque se halle próximo al centro de la ciudad; en nuestro caso dicho muelle sería el muelle de Levante, si bien debido a que el calado del mismo es suficiente la recepción de buques-crucero se produce en el muelle Exterior o muelle Ingeniero Juan Gonzalo, lugar destinado a la carga y descarga de mercancías, lo que produce una mala imagen para el turista. Además no está acondicionado para ofrecer los servicios que demandan los pasajeros.
- La A.P.H. establece bonificaciones tarifarias para el tráfico de cruceros

¹¹ El Mercado Internacional de Cruceros y Posibilidades del Puerto de Huelva. Patronato Provincial de Turismo de Huelva.

- Los pocos buques que llegan al puerto de Huelva tienen una estancia muy corta en el mismo, dicho tiempo es empleado por el pasaje para realizar excursiones, en su mayoría a los Lugares Colombinos y a Sevilla, quedando la ciudad al margen de dichas visitas.
- La cercanía a puertos de embarque o desembarque de importancia: Málaga, Lisboa y Tenerife; la distancia que nos separa de estos puertos es: 181 millas náuticas del primero, 233 respecto del segundo y 795 millas respecto de las Islas Canarias.
- Los principales puertos de escala andaluces son Málaga y Cádiz, que no se hallan a distancia suficiente del puerto de Huelva como para respetar el tiempo mínimo del pasaje a bordo, no hay que olvidar que estamos hablando de cruceros; el puerto de Málaga como ya hemos comentado se halla a 181 millas náuticas y el de Cádiz a 56 millas náuticas.

El Puerto de Huelva fue declarado en 1996 como Frontera Marítima del Espacio Shengen, lo que supone la posibilidad de recibir personas con procedencia o destino exterior; abriéndose así la posibilidad de captar para nuestro puerto el subsector turístico de cruceros.

El Puerto forma parte de la Asociación Suncruise Andalucía la cual tiene como uno de sus objetivos la promoción de Andalucía como destino de cruceros. Dicha Asociación ha realizado acciones de promoción con touroperadores europeos, además de su asistencia a la Feria de Cruceros de Miami (la feria más importante) y a la Seatrade Génova.

Atendiendo a los beneficios que la llegada de cruceros al Puerto de Huelva supondría no sólo para éste sino para la provincia onubense en general, la Autoridad Portuaria ha firmado un convenio con la Diputación Provincial, por medio del Patronato Provincial de Turismo por el cual se incluye a Huelva en el mercado turístico de cruceros. Mediante dicho convenio la empresa Pullmantur, perteneciente al grupo Marsans, traerá al puerto onubense 15.000 pasajeros anuales, a razón de unos 700 pasajeros cada viernes durante 20 semanas y con una permanencia en el puerto desde las 8.00 horas de la mañana hasta las 20.00horas, lo que permitiría la realización de actividades en tierra (compras, visitas, excursiones, etc.). Estaba prevista la llegada del primer buque para el día 31 de Octubre de 2000 y que continuara durante el tiempo establecido; ahora bien, debido a problemas de la empresa con el buque que debía traer a los pasajeros este convenio no se ha podido llevar a cabo hasta el momento.

Debido al poco tráfico de cruceros registrado hasta este momento la A.P.H. no se plantea invertir en las infraestructuras necesarias para la recepción de cruceros turísticos, entre ellos una terminal sino que dependiendo del volumen de tráfico que se registre en el futuro se planteará la posibilidad de realizar las inversiones que se consideren adecuadas a dicho tráfico.

Se debe matizar en este sentido que el posible crecimiento de este sector de cruceros no depende de la A.P.H. sino de la capacidad de la iniciativa privada para presentar ofertas suficientemente atractivas para el visitante que dé lugar a tráficos regulares de cruceros.

Ahora bien, entre los proyectos que la A.P.H. tiene previsto llevar a cabo está la construcción de un nuevo muelle para "mercancías limpias" en los terrenos que dicha Autoridad tiene en la zona más próxima a la barra y que a fecha de hoy no tienen ningún uso; dicho muelle no se prevé como turístico, si bien hay que decir que constituye un lugar más apropiado para recibir a los turistas que los muelles donde se reciben actualmente.

Tras este análisis observamos que sería necesario realizar grandes inversiones en infraestructuras, equipamiento y medios humanos para la consecución de una terminal de pasajeros apropiada. Dicha inversión presenta el problema de su difícil amortización si únicamente se utiliza para la recepción de turistas de crucero; y por otro lado no tendría sentido dotar a todos los puertos andaluces con buenas infraestructuras, ya que la distancia entre unos puertos y otros no es suficiente como para hacer escala en todos ellos, respetando el tiempo de pasaje a bordo del buque.

Una posible solución al tema de las grandes inversiones que requiere adecuar el puerto es rentabilizarlas permitiendo un uso adicional como puede ser el turístico mediante concesiones para instalar en dicha zona lugares de compra y ocio, construir hoteles, etc.

Buques de pasajeros entrados en el año 2000

Fecha entrada	Buque	G.T.	Eslora	Armador	Pasajeros	Puerto Origen
25-03-00	VISTAMAR	7.478	118,00	Zihni Shipping and TR	279	Lisboa (Portugal)
10-04-00	KRISTINA REGINA	4.295	100,00	Kristina Cruise	126	Lisboa (Portugal)
23-06-00	PANORAMA	599	53,00	Pan Yachting	24	Tánger (Marruecos)
07-06-00	MONTEREY	20.046	172,00	Mediterranean Shippi	562	Casablanca (Marruecos)
09-09-00	PANORAMA	599	53,00	Pan Yachting	40	Portimao (Portugal)
29-09-00	PANORAMA	599	53,00	Pan Yachting	19	Gibraltar
17-09-00	PANORAMA	599	53,00	Pan Yachting	35	Gibraltar

21-09-00	PANORA MA	599	53,00	Pan Yachting	37	Lagos (Portugal)
----------	--------------	-----	-------	-----------------	----	---------------------

Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (A.P.H.)

Si nos fijamos en otros puertos andaluces de importancia como es el puerto de Sevilla, el de Cádiz y el de Málaga, vemos como éstos no constituyen una amenaza para nuestro puerto en cuanto competencia. Las razones son que el puerto de Málaga queda lejos de nuestra posible zona de influencia; y en relación con los otros dos puertos Huelva se presenta como una posibilidad para que atraquen los puertos cuyo destino sea Sevilla pero que por razones de calado no pueden acceder a dicho puerto; asimismo aquellos buques que tengan como destino turístico Córdoba, ya que el acceso a Córdoba desde Huelva es más rápido.

9. EFECTOS DEL TURISMO SOBRE EL TERRITORIO

El turismo es un fenómeno eminentemente espacial, un gran transformador del espacio y factor básico del ordenamiento espacial de las áreas a las que afecta.

Una parte importante de la oferta turística descansa sobre los atractivos del medio físico, siendo los factores humanos los determinantes últimos de dicha oferta, ya que sin un deseo de transformar no hay espacio turístico. Ahora bien, hay que tener presente que la presión antrópica que la actividad turística ejerce en un determinado medio puede acabar con sus propios atractivos naturales.

La práctica turística implica un desplazamiento que exige unas infraestructuras y equipamientos que entrañan/producen consecuencias espaciales sobre la población, el empleo, el sistema de asentamiento y sobre la actividad económica.

Es una actividad que provoca un verdadero impacto espacial que se ve reflejado en lo siguiente: produce alteración en el medio físico y en la red de asentamiento, esto como consecuencia del aumento de dotación funcional que precisa; provoca cambios en la distribución espacial de la población; consume no sólo espacios naturales sino también espacios agrarios.

El turismo influye en la configuración de la red de transportes, actúa como factor destacado de la ordenación del territorio, si bien el impacto que provoca es diferente según el área sobre la que actúe e interviene como regenerador de la preocupación por el medio ambiente. Hay que decir que aún cuando la actividad turística ha sido factor de degradación ambiental y paisajística, así como responsable en cierto modo del declive de las economías y de las sociedades tradicionales; por otro lado vemos como bajo su abrigo se han acondicionado espacios degradados u hostiles a su ocupación por el hombre, se ha logrado resucitar áreas rurales en declive y fijar y atraer población.

Y no sólo esto sino que en la actualidad el turismo pasa a ser un elemento clave para lograr la mejora de la calidad de entornos degradados.

Para concluir decir que el turismo no produce sólo efectos negativos sino también efectos beneficiosos, si bien hay que matizar que son los negativos los que dejan con mayor frecuencia una huella irreparable sobre el medio natural. Aunque el desarrollo turístico provoca presión sobre el medio natural y alteraciones negativas del paisaje, esto se debe, principalmente, a la insuficiencia en materia de planificación y de inserción territorial.

Centrándonos en el caso de Andalucía vemos como el turismo es una de las actividades que mayor incidencia tiene sobre el territorio, debido tanto a la estrecha relación que existe entre el turismo y los recursos naturales, así como por el impacto que genera, sobre la dinámica y redistribución de la población, la organización del sistema de ciudades y las demandas sobre las infraestructuras físicas.

Se ve así la importancia que va a tener dicha actividad a la hora de definir un modelo territorial para Andalucía; La planificación turística deberá tener en cuenta la planificación territorial existente y ser coherente con la misma, así lo determina la Ley del Turismo de Andalucía, Ley 12/1999 de 15 de Diciembre.

La implantación de actividades turísticas en la zona de servicio del puerto y en sus alrededores va a provocar un impacto espacial. Con dicha implantación se produciría una modificación del paisaje; se recuperarían espacios para la ciudad, rentabilizando el patrimonio portuario existente; se lograría mejorar la calidad del entorno, en cierto modo degradado bien por la existencia de industrias en sus cercanías o bien por el abandono; daría además lugar a una alteración en la red de asentamiento, así como a una configuración distinta de la red de transporte a fin de mejorar la accesibilidad al lugar. El transporte constituye un factor esencial en la transformación turística de un espacio.

Por otro lado el desarrollo turístico puede provocar presión sobre un medio natural especialmente sensible como es el Paraje Natural Marismas del Odiel, zona de alto valor ecológico. Actualmente dicho espacio está sufriendo un importante proceso de erosión, de pérdida de grandes extensiones de marismas en los bordes de los esteros y canales de la zona central del estuario; entre las causas de la erosión hay que destacar factores antrópicos, principalmente la eliminación de vegetación, los efectos indirectos producidos por las obras de ingeniería civil llevados a cabo, así como el uso de los canales por la flota pesquera a lo que habría que añadir la posible utilización de dicha zona por embarcaciones turísticas. Otra zona muy sensible es la zona de playa que se ha formado en el espigón. Será por tanto fundamental una buena planificación y gestión territorial a fin de evitar la destrucción de áreas de singular valor paisajístico y ambiental.

10. INCIDENCIA DEL TURISMO EN LAS ECONOMÍAS LOCALES.

El turismo es un fenómeno de gran trascendencia económica que provoca un verdadero impacto socioeconómico que se refleja en la alteración de la estructura económica de muchas regiones, impulsa sectores industriales en crisis y desarrolla el crecimiento de los servicios. Dicho impacto del turismo sobre la economía puede analizarse a partir de diversos indicadores tales como el PIB (Producto Interior Bruto), las relaciones intersectoriales, los niveles de empleo, la balanza de pagos y los efectos de la estacionalidad. Pero a su vez la economía también influye sobre la actividad turística, principalmente las crisis económicas, los tipos de cambio y las políticas de precios.

Hay que destacar el papel que juega el turismo impulsando el sistema económico español por los efectos económicos derivados de dicha actividad como son: la importante participación en el PIB (España tiene un valor alto en torno al 9% del PIB); los impactos indirectos que los sectores productivos que abastecen de forma directa a la demanda turística tienen sobre otros sectores, relacionando dichos impactos a todos los sectores y dando lugar a efectos multiplicadores; aportación de divisas a la Balanza de Pagos; la influencia en la redistribución de la renta; o el impulso a las inversiones inmobiliarias, ya que existe un vínculo entre turismo y construcción. Asimismo el turismo contribuye en gran medida al desarrollo del sector inmobiliario y del sector servicios.

Por otro lado el turismo es un gran generador de empleo tanto directo como indirecto, teniendo impactos multiplicadores en el empleo más elevados que otras actividades económicas; pero también destruye puestos de trabajo, al eliminar o desplazar a trabajos tradicionales como la pesca y la agricultura. Además se trata de una actividad con efectos sobre otras actividades económicas, especialmente sobre actividades del sector terciario; el turismo posee un efecto dinamizador que lo convierte en el motor del resto de sectores de la economía, siendo capaz de crear riqueza, puestos de trabajo y aumento de la recaudación fiscal. El turismo resulta una actividad básica en el modelo ocupacional y productivo de determinadas Comunidades.

La actividad turística se presenta como un importante pilar/soporte para el desarrollo de las regiones o pueblos desfavorecidos o bien para su mejora. Juega un importante papel en los procesos de desarrollo local.

En el caso concreto de Huelva el turismo se ha convertido en uno de los pilares de la economía, si bien hay que matizar que esto es así en Huelva en cuanto provincia, pero no es uno de los pilares de la economía en la capital ya que aún el papel que juega es de poca importancia pero con perspectivas de crecimiento.

Según los datos aportados por el Instituto de Estudios Turísticos el crecimiento acumulado de los ingresos por turismo en el primer trimestre del año 2001 ha sido un 16%, alrededor de unos 7.086 millones de euros. Los pagos por turismo han experimentado un incremento interanual del 20%.

El saldo acumulado por turismo en el primer trimestre del 2001 es de 5.627 millones de euros. El turismo permite compensar un 87% del déficit comercial.

En relación con el empleo hay que decir que en Marzo del 2001 el empleo turístico supuso el 9.5% del empleo total, siendo la población ocupada en actividades características del turismo 1.478.059 personas. El ascenso que se produce en la tasa de variación interanual es debido fundamentalmente al sector de la Hostelería y de las Agencias de viajes.

En la provincia onubense el sector turístico constituye uno de los principales pilares de la economía, representando en la actualidad el 18% del PIB pero con una clara tendencia al crecimiento, pudiendo alcanzar hasta el 30%.

Por otra parte es el sector servicios el que ocupa a mayor número de personas, especialmente en los meses de verano con una media d 1.500 empleos. Si bien hay que hacer alusión a la falta de correspondencia entre el número de turistas y el empleo.

Tema importante y que influye tanto en los ingresos turísticos como en el crecimiento del empleo es el relativo a la estacionalidad, un problema con el que se enfrenta la provincia pero que tiende a disminuir.

11. NUEVAS TENDENCIAS DE LA DEMANDA

El sector turístico ha sufrido grandes cambios en los últimos años. En la actualidad nos encontramos con un turista con un poder adquisitivo más elevado, mayor disponibilidad de tiempo libre para el ocio y que opta en gran medida por fragmentar el periodo vacacional, lo que se refleja en la tendencia a viajes más cortos y frecuentes. Aparecen nuevos segmentos demográficos como son los jóvenes y la tercera edad.

Se aprecia una preferencia por lugares más distantes, predominando así el turismo inter-regional sobre el intra-regional. Los principales destinos turísticos, Europa y América pierden cuota de mercado a favor de nuevos destinos, básicamente Asia Oriental y el Pacífico.

Se demandan vacaciones más activas y se buscan actividades relacionadas con el conocimiento y el descubrimiento; al turista ya no le basta con las tradicionales vacaciones de sol y playa sino que ahora le interesa además conocer los lugares que visita, su cultura, su gastronomía, sus costumbres, es decir tener experiencias nuevas.

Al mismo tiempo son personas que dan mayor valor al entorno natural, a los aspectos ambientales del destino jugando así un importante papel el medio natural a la hora de elegir un lugar para las vacaciones. Se va a valorar también la calidad del producto entendida como excelencia turística.

Todo ello va a dar lugar al surgimiento de nuevas formas de turismo que aparecen como alternativas al turismo tradicional de sol y playa tales como el turismo rural, de deportes, de aventura, cultural, etc. y que contribuyen a diversificar y especializar la oferta, lo que posibilita la desestacionalización de la demanda, uno de los principales problemas de las formas habituales de turismo.

Junto a ello hay que destacar la importancia que adquiere el respeto al medio ambiente así como el concepto de desarrollo sostenible, no sólo porque así lo demanda el turista sino porque se ha convertido en elemento de competitividad y argumento comercial.

Ahora bien, esta transformación en el panorama turístico se observa también en un cambio de las propias empresas turísticas que deben hacer frente a los cambios en la demanda; dichas empresas dejan un poco de lado el marketing tradicional para centrarse en técnicas de fidelización de la demanda mediante la calidad, que asimismo constituye un elemento de competitividad. La comercialización será más concentrada y agresiva.

Otro aspecto que no debe obviarse es el hecho de que la aparición de las nuevas formas de turismo va a implicar la demanda de mayores prestaciones.

La tendencia a vacaciones más activas, culturales y educativas comprende la visita a ciudades, siendo cada vez mayor el poder de atracción que la vida urbana despierta en el turista; el turista quiere participar de la cultura y de la vida de la ciudad.

La ciudad también comienza a concebirse como espacio de unión de ocio y negocio, espacio que acoge viajes de profesionales y de negocios tales como ferias, congresos, convenciones o relaciones comerciales. Empieza a ser habitual la construcción de recintos destinados a tal efecto en numerosas ciudades lo que da lugar a un clima de competitividad permanente entre las mismas.

Otro de los segmentos que recibe un impulso en el momento actual es el de los cruceros turísticos que se halla en plena fase expansiva tanto en relación con la demanda como con la oferta.

Las empresas del sector de cruceros ante el fenómeno expansivo buscan diferenciar sus productos mediante la oferta de productos novedosos: cruceros temáticos, cruceros y transporte aéreo (fly and cruise), o cruceros combinados con estancias terrestres (cruise and stay o land-cruise packages), y la búsqueda de destinos e itinerarios diferentes a los tradicionales y singulares tales como el lejano Oriente y Europa.

CAPITULO IV

12. EL ROL DEL TURISMO EN LA CAPITAL ONUBENSE

La base de la economía en Huelva ha sido la pesca, la industria y la minería, sin embargo hoy día los dos grandes motores de la economía son la agricultura y el sector servicios, principalmente turismo y comercio. Vemos así como el turismo es uno de los grandes pilares de la economía en el momento actual, si bien hay que matizar que esto es referido al conjunto de la provincia. En Huelva capital el turismo comienza a verse como una alternativa pero aún no juega un papel fundamental en la economía.

En la época de los '70 nos encontramos con un turismo básicamente residencial, a excepción de cuatro puntos turísticos que eran: el Parque Natural de Doñana, la Gruta de las Maravillas en Aracena, el Monasterio de la Rábida y Matalascañas, si bien las visitas a estos tres lugares eran limitadas.

Esta situación varía a partir de 1991 gracias a la mejora de las comunicaciones entre las que destacan: la apertura del Puente internacional con Portugal que nos conecta con el aeropuerto de Faro, nuestro principal aeropuerto y el que mayor actividad internacional registra junto con Málaga; la construcción de la Autovía que comunica Huelva con el resto de España y Europa, así como la construcción de las vías para trenes de alta velocidad.

Poco a poco comienza a apreciarse además otro cambio que viene dado por la construcción de nuevos hoteles que permite a Huelva posicionarse de cara al turismo.

Los focos de atracción de la provincia de Huelva son:

- * Playas
- * Parques naturales

Si bien pueden señalarse como potencialidades la gastronomía, fiestas y folklore, eventos religiosos, la caza, las minas, congresos, deportes náuticos, golf, entre otros.

Aún cuando nos encontramos con un escenario muy positivo para la actividad turística, vemos como Huelva ocupa una posición poco relevante en el ámbito regional en materia turística.

Hasta hace pocos años la modalidad de turismo que se apreciaba en esta zona era básicamente un turismo de sol y playa; sin embargo, en la actualidad nos encontramos con un importante cambio en las demandas del turista. Lo que el turista demanda viene dado por otros parámetros basados en el conocimiento, la gastronomía, las compras, las fiestas populares y actividades deportivas y de ocio; esto no es más que una consecuencia del proceso de globalización al que asistimos, frente al cuál el hombre busca lo local. Si bien hay que señalar que esto no significa que los nuevos parámetros vaya a hacer desaparecer el turismo de sol y playa sino que ahora este tipo de turista va a exigir algo más.

Vemos como la evolución del turismo se mueve por motivaciones, lo que permite su aplicación en baja temporada, consiguiendo así disminuir o incluso paralizar la estacionalidad.

En la provincia onubense la estacionalidad es alta por el tipo de turismo que hemos tenido hasta ahora, un turismo de sol y playa. Ahora bien, se están llevando a cabo intentos de paliar dicha estacionalidad mediante la promoción de otro tipo de turismo basado principalmente en actividades deportivas entre las que destaca el golf y en la celebración de congresos; además está analizándose la posibilidad de desarrollar un turismo de cruceros en la ciudad, turismo muy rentable para la visita a centros culturales y para compras, y que supone una gran entrada de turistas de alto poder adquisitivo.

Un aspecto que es necesario destacar es la necesidad que existe en la provincia de creación de alojamiento; nos encontramos ante la falta de capacidad hotelera para el mercado, fundamentalmente en la costa y en el ámbito rural que son precisamente las zonas más demandadas por el turista. Atendiendo a la ocupación hotelera de la capital durante el año no parece necesario el aumento de plazas hoteleras en la ciudad.

La situación actual es de inversión pero de falta de planificación, es decir, los inversores existen pero es preciso que previamente se haya llevado a cabo una planificación municipal que ordene el territorio.

Hay que señalar que cuando se habla de la creación de alojamiento habría que apostar en primer lugar por el sistema hotelero, en segundo lugar por el residencial permanente y en último lugar por el de segunda residencia; de esta forma se evitaría la existencia de ciudades fantasma durante 9 meses al año.

La provincia de Huelva se sitúa en una posición muy inferior al potencial de desarrollo turístico que presenta, y la existencia de numerosos recursos susceptibles de ser explotados. Existen ciertas deficiencias en relación con la opinión de los turistas acerca de la oferta turística; deficiencias que se aprecian especialmente en lo relativo al transporte público, principalmente lo relativo a taxis y autobuses y fundamentalmente en lo relativo a la oferta complementaria, aspecto importante puesto que nuestra provincia carece de suficientes actividades de ocio que atraigan al turista, siendo escasa la información y programación que existe al respecto.

Otro aspecto que merece ser destacado por su importancia en cuanto base para el desarrollo turístico de una ciudad es la formación del personal que trabaja directamente con el turista. Se aprecia una deficiencia en la formación en lo relativo a los idiomas así como en materia de atención al cliente; dos cuestiones que resultan claves. Si bien, vemos como se está trabajando a fin de superar dichas deficiencias, mejorando la formación, tendiendo a la búsqueda de la calidad total.

Resaltar la mala imagen turística de la capital en los medios de comunicación e incluso en guías turísticas, debido primero a la presencia masiva de mosquitos, después vino la imagen de una ciudad industrializada y contaminada, y unido a todo esto la escasez de monumentos en la ciudad.

Quisiera citar textualmente la descripción de Huelva dada por una guía turística que dice lo siguiente:

“Grande, extensa e industrializada, Huelva es la capital de provincia andaluza que atrae menos turismo. Se proclama " capital del flamenco", pero a menos que el viajero sea un gran admirador de este arte, tal vez no quiera quedarse muchos días allí. De día –y también al atardecer- lo más tentador es tomar el trasbordador que sale cada hora (sólo en verano) y cruza la bahía hacia Punta Umbría, el centro turístico del lugar, al que también se accede por un nuevo puente de carretera que se extiende sobre las marismas del estuario del río Odiel. Tampoco ésta es una localidad muy seductora, pero al menos tiene cierta actividad...”(The Rough Guide to Spain. 1999 Rough Guides Ltd.; 2000 Ediciones B, S.A.)

Se aprecia un mayor interés por parte de las Administraciones competentes en materia de turismo. Interés que se demuestra entre otras cosas por la realización que la Diputación Provincial está llevando a cabo de un Plan Estratégico a fin de conseguir el consenso de todos los agentes implicados en el desarrollo turístico y la definición de un modelo de desarrollo turístico integral al que se quiere llegar; la celebración de la I Semana del Turismo por parte del Ayuntamiento; y otras muchas acciones que se están realizando, al tiempo que los propios ciudadanos están tomando conciencia de los valores que encierra esta ciudad. Si bien hay que criticar la constante lucha entre las distintas Administraciones competentes en materia turística, lo que merma los posibles resultados positivos de todas las actuaciones que unas y otras llevan a cabo. Es necesario un apoyo mutuo así como unificar criterios para la obtención de mejores resultados.

A lo largo de los últimos años hemos visto cómo tanto por parte de las distintas instituciones con competencias turísticas así como particulares están presentando y llevando a cabo proyectos tendentes al desarrollo turístico de la ciudad de Huelva. Entre dichos proyectos cabe destacar los siguientes:

- ◆ Creación de un Punto de Información Turística y Cultural en la céntrica Plaza de las Monjas por parte del Ayuntamiento.
- ◆ Promoción turística de la capital onubense en Fitur avalada por el gobierno local, contando con stand propio en la que Huelva capital se presenta como una oferta más junto a otras tales como los municipios costeros, las Sierra de Aracena y Picos de Aroche o las Minas de Riotinto entre otras.
- ◆ La presentación de Huelva como ciudad de congresos en Fitur- Congresos, ofertando el Palacio de Congresos de la Casa Colón.
- ◆ Elaboración de una Guía Histórico-Artística de la ciudad que recoge 18 bienes culturales y que ha sido escrita en español y en portugués.
- ◆ Celebración de una Feria de Artesanía Rociera, organizada por la Asociación del Comercio de Isla Chica.

◆ Propuestas que se pretenden llevar a cabo:

- Puesta en marcha de un tren turístico, el cual ofrecerá itinerarios por los escenarios históricos y paisajísticos de la ciudad. Se trata de una iniciativa empresarial que salva la carencia de monumentos que presenta la ciudad con un itinerario temático basado en la historia de ésta.
- Creación de un centro de interpretación de cultura británica en el Barrio Obrero
- Habilitación del entorno del Muelle del Tinto en su parte terrestre
- Construcción de un centro medioambiental y de recepción turística, así como la instalación de un mirador en las Marismas del Odiel
- La construcción de un templete en la Avenida de Andalucía para la celebración de diferentes actos.

Estas cuatro actuaciones se engloban dentro del proyecto andaluz correspondiente al Plan de Grandes Ciudades y son el resultado de un convenio firmado entre la Delegación Provincial de Turismo de la Junta de Andalucía y el Alcalde de Huelva mediante el cual se promocionaría la presencia británica en la ciudad como atractivo turístico.

Se pretende proyectar turísticamente la Catedral de la Merced mediante la celebración de conciertos de música clásica, propuesta de la Diputación Provincial.

El Proyecto del Centro Comercial Abierto en el núcleo urbano de la ciudad, promocionando la capital como ciudad de compras; dentro de este proyecto se prevé la celebración de foros y eventos tales como: la Feria de la Tapa, la Feria del Libro, la Feria de la Navidad, etc. Este proyecto es un acuerdo entre la Agrupación de Comerciantes e Industriales de las calles del Centro de Huelva y el Patronato de Desarrollo Local del Ayuntamiento.

Aquí se han señalado sólo alguno de los proyectos desarrollados o a desarrollar próximamente a modo de ejemplo de cómo los organismos con competencia en turismo están interesando por potenciar el turismo en Huelva, tanto en la capital como en el resto de la provincia.

13. LEGISLACIÓN CON INCIDENCIA TURÍSTICA EN LA PROVINCIA DE HUELVA.

Pasamos a analizar una serie de leyes que hay que tener en cuenta a la hora de proponer actuaciones sobre la zona objeto de estudio, ya que se trata de un área con características especiales y en la que se da concurrencia de competencias.

El art. 13.17 del Estatuto de Autonomía para Andalucía atribuye a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de promoción y ordenación del turismo.

Por su parte el art. 12.3.3º del Estatuto contempla al turismo como objetivo institucional de dicha Comunidad.

El Decreto del Presidente de la Junta de Andalucía 132/1996, de 16 de Abril sobre la reestructuración de Consejerías atribuye a la Consejería de Turismo y Deporte las competencias en materia de turismo.

Regulación:

A. LEY DEL TURISMO DE ANDALUCÍA, Ley 12/1999, de 15 de diciembre (BOJA nº 151, de 30 de diciembre).

Los fines que pretende esta Ley aparecen recogidos en el art.1. 2 de la misma, de los cuales señalamos aquí los siguientes:

Art. 1.2.a “El impulso del turismo como sector estratégico de la economía andaluza, generador de empleo y riqueza”.

Art.1.2 .b “La ordenación del turismo y la promoción de Andalucía como destino turístico integral atendiendo a la realidad cultural, medioambiental, económica y social”.

Art.1.2.d “La protección de los recursos turísticos de acuerdo con el principio de sostenibilidad”.

Art.1.2.e “La consecución de la competitividad en el sector turístico que se basará en la incorporación de los criterios de calidad a la gestión de empresas y servicios turísticos, potenciando el nivel de profesionalidad y cualificación del personal encargado de la prestación de los mismos.”

Art. 1.2.i “El fomento del turismo como instrumento de comunicación y conocimiento entre los pueblos, así como medio de desarrollo de los valores propios de la cultura andaluza”.

A todos estos aspectos que la Ley señala y que nosotros destacamos hemos ido haciendo referencia a lo largo de todo el trabajo de investigación.

Atendiendo a las competencias que corresponden a la Administración Regional nos parece interesante resaltar las siguientes:

- la formulación y aplicación de la política de la Comunidad Autónoma en relación con el turismo
- la formulación de directrices para la política de fomento y desarrollo del turismo y las actividades turísticas

- la planificación y ordenación del turismo: ordenación de la oferta, planificación y programación de la oferta turística, y la coordinación de las actuaciones que en esa materia ejerzan las Entidades Locales

Además en la Ley 12/99 se hace referencia a las competencias de las Entidades Locales.

En el art. 5.1 se establece que en el ámbito de la Comunidad Autónoma, las relaciones entre los distintos entes públicos con competencias turísticas se basarán en los principios de coordinación, cooperación, colaboración y descentralización.

Cabe destacar el art. 14.1 en cuanto señala que con carácter general las Administraciones Públicas, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, estimularán la mejora de la calidad y de la competitividad de la oferta turística andaluza respetando el entorno natural y cultural.

En la Ley se declara legalmente a Andalucía como “destino turístico integral”, lo que implica una promoción conjunta de las ocho provincias andaluzas, si bien respetando las identidades, imágenes locales y denominaciones geoturísticas específicas. Se señala además que la Consejería de Turismo y Deporte podrá declarar de interés turístico nacional de Andalucía a aquellas fiestas, acontecimientos, rutas y publicaciones que supongan una manifestación y desarrollo de los valores propios y de tradición popular y que tengan especial importancia como atractivo turístico.

En relación con los servicios y establecimientos turísticos se establecen en la ley las condiciones básicas que deben cumplir a fin de proteger y respetar el medio ambiente, el paisaje y la cultura andaluza, considerándose como servicio o establecimiento turísticos los siguientes:

- servicios de alojamiento
- servicios de restauración
- servicio de intermediación
- servicio de información
- servicio de acogida de eventos congresuales, convenciones o similares

Ahora bien, mediante reglamento va a ser posible considerar también como turísticos otros servicios complementarios o actividades relativas al ocio.

En cuanto novedad en la regulación hay que señalar que para iniciar la prestación de servicios turísticos así como para acceder a ayudas y subvenciones será requisito necesario la inscripción en el Registro de Turismo de Andalucía.

El art. 13.7 del Estatuto de Autonomía para Andalucía atribuye a la Comunidad competencia exclusiva en materia de Espacios Naturales Protegidos.

B. LEY 12/84 DE 19 DE OCTUBRE DE DECLARACIÓN DE LAS MARISMAS DEL ODIEL COMO PARAJE NATURAL Y DE LA ISLA DE ENMEDIO Y LA MARISMA DEL BURRO COMO RESERVAS INTEGRALES. (BOJA 97/1984 de 25 de Octubre; BOE 270/1984 de 10 de Noviembre).

El 21 de Abril de 1983 se aprueba la inclusión de las Marismas del Odiel en la Red Internacional del Programa MAB de la UNESCO, como Reserva Integral de la Biosfera. Esta declaración sin embargo es insuficiente para la protección de los valores de dicha zona, la cual se halla en una situación delicada.

Con el fin de establecer medidas para la protección de dicho espacio es para lo que se dicta la citada Ley. La Declaración de la Isla de Enmedio y la Marisma del Burro como Reservas Integrales permite establecer un régimen específico de protección sobre dicha zona sobre la base de sus características.

Esta Ley alude al interés educativo, científico, cultural, recreativo, turístico y socioeconómico del Paraje Natural y de las Reservas Integrales.

Se prevé la creación del Patronato de Marismas del Odiel, figura ya contemplada en la Ley 15/1975; patronato adscrito a efectos administrativos a la A.M.A. y entre cuyas funciones destaca el velar por el cumplimiento de las normas de protección, promover la inclusión de nuevos terrenos en el Paraje Natural y en las Reservas Integrales entre otras funciones.

En la Ley se dice que cualquier actuación que pretenda llevarse a cabo en el Paraje Natural debe autorizarse y supervisarse por la Agencia de Medio Ambiente (A.M.A.), previo informe del Patronato; siendo precisa antes que nada la realización de un estudio de impacto ambiental de la actividad a desarrollar.

Tanto las directrices generales de ordenación y uso, como las actuaciones que se estimen necesarias para conservar y proteger los valores naturales del Paraje Natural y de las Reservas Integrales se van a plasmar en un texto, el Plan Rector de Uso y Gestión que confecciona la A.M.A. y que tendrá una vigencia mínima de un año.

Los terrenos que se incluyen en el Paraje Natural así como en las Reservas están clasificados como suelo no urbanizable objeto de protección especial.

Dichos terrenos se declararán de utilidad pública a efectos de expropiación de los bienes y derechos afectados, sirviendo la declaración de título habilitante para que se ejecute la expropiación. Además se podrán indemnizar las limitaciones a la propiedad que se establezcan en relación con los usos permitidos en suelo no urbanizable.

La Ley 12/84 señala el derecho preferente de los Ayuntamientos cuyos términos municipales estén afectados por la demarcación de las Reservas Integrales para obtener concesiones y prestaciones de servicios de utilización que se prevean en el Plan Rector.

C. LEY DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, Ley 2/1989, de 18 de Julio (BOJA de 27-7-1989; BOE de 23-8-1989).

En el preámbulo de la ley se establece que la diversidad y la gran riqueza ecológica de Andalucía así como la evidencia de la intervención del hombre en los espacios naturales, permiten una política de conservación compatible con el desarrollo económico.

La idea de conservación debe ir unida al fomento de la riqueza económica, de este modo el aprovechamiento ordenado de los recursos naturales redundará en beneficio de los municipios en que se integren dichos recursos. Así es preciso implicar la conservación de la naturaleza a los sectores económicos, ya que de no ser así la política impulsada por la Administración quedaría vacía de contenido al faltar el apoyo de la población afectada.

Artículo 1. Es finalidad de la presente Ley:

1. Aprobar el Inventario de Espacios Naturales objeto de protección especial previsto en la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de creación de la Agencia de Medio Ambiente, el establecimiento de medidas adicionales de protección, así como de gestión y desarrollo socioeconómico que sean compatibles con aquéllas.

2. Ordenar adecuadamente la gestión de los recursos naturales de Andalucía y en especial de los espacios naturales a proteger, a cuyo fin la Administración Autónoma elaborará los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales establecidos en la legislación básica del Estado.

Artículo 2. En dicho artículo a las figuras previstas en la Ley 4/1989 de 27 de marzo de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres se añaden otras figuras como son: los Parajes Naturales, los Parques Periurbanos y las Reservas Naturales Concertadas.

Por Parajes Naturales se entiende aquellos espacios que se declaren como tales por la Ley del Parlamento Andaluz, en atención a las excepcionales exigencias cualificadoras de sus singulares valores, y con la finalidad de atender a la conservación de su flora, fauna, constitución geomorfológica, especial belleza u otros componentes de muy destacado rango natural. La declaración de un paraje Natural llevará aparejada su inclusión en el inventario.

Artículo 6. Se declaran Parajes Naturales los siguientes espacios inventariados

- Enebrales de Punta Umbría (Huelva).
- Estero de Domingo Rubio (Huelva).
- Lagunas de Palos y Las Madres (Huelva)

Los artículos 10 y 15 repiten lo que ya se dijera en la Ley 12/1984 de declaración de las Marismas del Odiel en relación con la posibilidad de que las actividades tradicionales que se han venido desarrollando en los Parajes Naturales continúen, siempre que no pongan en peligro los valores naturales objeto de protección, la necesidad de obtener autorización de la A.M.A para actuar en los Parajes Naturales, y la clasificación como suelo no urbanizable objeto de protección especial de los terrenos de las Reservas y de los Parajes Naturales .

En la **Disposición adicional apartado 2** se establece que para la mejor coordinación de la acción administrativa sobre el territorio, podrán celebrarse convenios de cooperación entre la Agencia de Medio Ambiente y las distintas instancias públicas implicadas.

INVENTARIO DE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS DE ANDALUCIA

Nombre; Provincia; Figura de protección; Superf. (Ha.); Superf. zon. prot. (Zona de Protección. Sólo para la figura de Reserva Natural.)

16. Isla de Enmedio (DECLARADO); Huelva;. Reserva Natural (Incluida en el Paraje Natural de Las Marismas de Odiel.); 480.

18. Marisma de El Burro (DECLARADO); Huelva; Reserva Natural (Incluida en el Paraje Natural de Las Marismas de Odiel.); 597.

42. Enebrales de Punta Umbría; Huelva; Paraje Natural; 162.

43. Estero de Domingo Rubio; Huelva; Paraje Natural; 480.

44. Lagunas de Palos y Las Madres; Huelva; Paraje Natural; 693.

46. Marismas del Odiel (DECLARADO); Huelva; Paraje Natural; 7.185.

D. DECRETO 169/1990 DE 5 DE JUNIO DE 1990, POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN RECTOR DE USO Y GESTIÓN DEL PARAJE NATURAL DE MARISMAS DEL ODIEL Y DE LA ISLA DE EN MEDIO Y LA MARISMA DEL BURRO COMO RESERVAS INTEGRALES. (BOJA de 3 de Julio de 1990).

E. LEGISLACIÓN SOBRE EL PATRIMONIO HISTÓRICO DE ANDALUCÍA. Ley 2/1984, de 9 de Enero, de Museos.

En dicha ley se entiende el museo como la institución en la que se recogen y conservan, con fines de investigación, educación, disfrute y promoción científica, un amplio conjunto de testimonios de la actividad del hombre y su entorno natural, que son fundamentos indispensables para el conocimiento de la historia, la ciencia, la antropología y el arte. El museo debe entenderse como núcleo de proyección cultural y social con una función social.

El art. 46 C.E. establece que los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que los integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad.

Por otra parte el art. 48 de la C.E. señala que los poderes públicos promoverán las condiciones para la participación libre y eficaz de la juventud en el desarrollo político, social, económico y cultural.

Art. 132.2 C.E. determina como bienes de dominio público estatal los que determine la ley, y en todo caso, las zonas marítimo-terrestres, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

Las CC.AA podrán asumir competencias en materia de:

- artesanía
- museos, bibliotecas y conservatorios de música, de interés para la Comunidad Autónoma
- patrimonio monumental, de interés de la Comunidad Autónoma
- el fomento de la cultura, de la investigación y, en su caso, de la enseñanza de la lengua de la Comunidad Autónoma

F. CONVENCIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MUNDIAL CULTURAL Y NATURAL, hecha en París el 23 de Noviembre de 1972, aceptada por instrumento de 18 de Marzo de 1982.

G. LEY 16/198, DE 25 DE JUNIO, DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL.

Dicha Ley en su art. 14.2 dice que los bienes inmuebles integrados en el patrimonio histórico español pueden ser declarados monumentos, jardines, conjuntos y sitios históricos, así como zonas arqueológicas, todos ellos como bienes de interés cultural. El art. 15.1 define como monumentos aquellos bienes inmuebles que constituyen realizaciones arquitectónicas o de ingeniería, u obras de escultura colosal siempre que tengan interés histórico, científico o social.

Art. 19. En los Monumentos declarados Bienes de Interés Cultural no podrá realizarse obra interior o exterior que afecte directamente al inmueble o a cualquiera de sus partes integrantes o pertenencias sin autorización expresa de los Organismos competentes para la ejecución de esta Ley. Será preceptiva la misma autorización para colocar en fachadas o en cubiertas cualquier clase de rótulo, señal o símbolo, así como para realizar obras en el entorno afectado por la declaración.

H. LEY 7/1985, DE 2 DE ABRIL, REGULADORA DE LAS BASES DEL RÉGIMEN LOCAL.

El art. 25 de la citada Ley dice que el Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal.

En su apartado segundo establece que el Municipio ejercerá competencia en los términos de la legislación del Estado y de las CC.AA. en las siguientes materias:

- ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística; promoción y gestión de viviendas; parques y jardines, pavimentación de vías públicas y conservación de caminos y vías rurales
- patrimonio histórico-artístico
- protección del medio ambiente
- actividades o instalaciones culturales y deportivas; ocupación del tiempo libre; turismo

I. LEY ORGÁNICA 6/1981, DE 30 DE DICIEMBRE, DE ESTATUTO DE AUTONOMÍA PARA ANDALUCÍA.

El art. 13 dice que la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

- política territorial: ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda
- artesanía
- fundaciones y asociaciones de carácter docente, cultural, artístico, benéfico-asistencial y similares, que desarrollen principalmente sus funciones en Andalucía
- promoción y fomento de la cultura en todas sus manifestaciones y expresiones, sin perjuicio del art. 149.2 C.E.
- patrimonio histórico, artístico, monumental, arqueológico y científico, sin perjuicio de lo que dispone el art. 149.1.28 C.E.

J. DECRETO 785/1962, DE 26 DE ABRIL DE CREACIÓN DEL PATRONATO NACIONAL DE LOS CASTILLOS DE ESPAÑA.

Los castillos, torres, recintos amurallados, puertas, fuertes fortificados y aquellas otras edificaciones de diverso signo que contienen en su conjunto o en algunas de sus partes elementos de trazas defensivas, a las cuales está íntimamente ligada la historia de nuestra Patria, requieren ser debidamente protegidos moral y materialmente, coordinando las funciones que corresponden al Estado como guardián del patrimonio histórico nacional con los esfuerzos de la iniciativa privada tendentes al mismo fin.

K. LEY SOBRE REGIMEN DEL SUELO Y VALORACIONES, Ley 6/1998 de 13 de Abril modificada por RDL 4/2000, en base a la sentencia del T.C. 164/2001, de 11 de Julio.

En Andalucía, al tiempo que la anterior, es aplicable en materia de suelo, la *Ley 1/1997, de 18 de Junio*, que adapta con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de suelo y ordenación urbana, asumiendo, como derecho propio y con carácter transitorio, el texto de los preceptos que han sido declarados inconstitucionales por la Sentencia del T.C. 61/1997, sobre el Texto Refundido sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por RDLeg. 1/1992, de 26 de Junio. Encontrándose en tramitación el Anteproyecto de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, aprobado en Mayo de 2001.

Interesan por un lado los **arts. 17, 21, 68.2c), 72.2f), 85.1, 93 y 138** relativos a la protección del medio ambiente.

Por otra parte los **arts. 84 al 87** referentes a los planes especiales.

El suelo en el que se van a llevar las actuaciones puerto-ciudad pertenece por lo general al dominio público marítimo-terrestre, con lo que contará con un régimen jurídico de especial protección. Este régimen va a dar lugar a que muchas de las actividades y actuaciones que se desarrollen en el frente marítimo se van a hacer en régimen de concesión o subarriendo por un plazo determinado.

L. LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y MARINA MERCANTE, Ley 27/1992 de 24 de Noviembre.

La Constitución en sus artículos 148.1.6ª y 149.1.20ª atribuye a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en materia de puertos, las cuales han sido asumidas en sus respectivos Estatutos. Se atribuye a la Administración del Estado la competencia sobre los puertos de interés general, que son generalmente aquellos en los que se desarrollan actividades comerciales, y a las CC.AA las competencias en los puertos de refugio y deportivos.

El artículo 15 hace referencia a la zona de servicio en puertos de competencia estatal.

1. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

2. La delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la autoridad portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.

Por su parte **el artículo 18** se refiere a la consideración urbanística de los puertos.

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente.

El artículo 35 determina la naturaleza de las Autoridades Portuarias, considerándolas como Entidades de Derecho Público, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

El artículo 36 señala las competencias de los puertos entre las que destacamos la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo; y la optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.

En el artículo 55 se hace referencia a las actividades, instalaciones y construcciones permitidas.

1. En la zona de servicio de los puertos, sólo podrán llevarse a cabo las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los usos portuarios y con los fines propios de las Autoridades Portuarias.

2. En concreto, quedan prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales.

Excepcionalmente, y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros podrá autorizar instalaciones hoteleras en aquellos espacios de los puertos de interés general que estén destinados a las actividades complementarias a que se refiere el apartado 6 del artículo 3, siempre y cuando tales usos hoteleros se acomoden al plan especial o instrumento equivalente referido en el artículo 18. En ningún caso las Autoridades Portuarias podrán participar directa o indirectamente en la explotación o gestión de las instalaciones hoteleras de conformidad con lo previsto en el artículo 37.1 q).

M. La LEY 62/97, de 26 de Diciembre, de Modificación de la Ley 27/92, ha reformado el modelo de organización y explotación de los puertos clasificados como de interés general con el fin, entre otros, de dar una mayor participación a las CC.AA. en la estructura y organización de los puertos de interés general, participación que se justifica por el impacto económico y social que para las CC.AA. tienen los puertos de interés general ubicados en su territorio.

N. LA LEY 22/1988, de 28 de Julio, DE COSTAS.

En la Exposición de Motivos apartado III se señala que quedan fuera del ámbito de aplicación de la Ley los puertos de interés general, que aún formando parte de los bienes de dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal, continuarán rigiéndose por su legislación específica, en atención a la sustantividad y peculiaridades de estas grandes obras públicas. Tampoco se regulan, por no ser competencia del Estado, los puertos de titularidad de las Comunidades Autónomas.

Dicho esto se plantea como innecesaria la inclusión de la citada Ley de Costas puesto que según parece no afecta a la zona objeto de nuestro estudio. Ahora bien debe tenerse en cuenta que como uno de los recursos se señala la Playa del Espigón y la Zona de Marismas que se incluyen en el ámbito de aplicación de la Ley 22/88.

La Ley 22/88 viene a sustituir a la Ley 28/1969, la cual estuvo vigente durante el boom turístico que tuvo lugar en España y que ha puesto de manifiesto la insuficiencia de la misma para la defensa, protección y conservación del litoral y el aprovechamiento adecuado de sus recursos.

En el art. 3.1 se consideran como bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal: la ribera del mar y de las rías, incluyendo las marismas y las playas o zonas de depósito de materiales sueltos que se formen por la acción del mar o del viento marino, u otras causas naturales o artificiales.

En el art. 4 se añade que pertenecen asimismo al dominio público marítimo-terrestre:

1. Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras y los desecados en su ribera.
2. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas.

En el apartado IV de la Exposición de motivos se define como novedoso y de interés el título dedicado a la protección del dominio público marítimo-terrestre.

El último título de la Ley trata de las competencias administrativas. Teniendo en cuenta la concurrencia de competencias que se produce sobre el espacio litoral, se ha procurado favorecer la coordinación con los instrumentos de ordenación territorial y urbanística mediante un sistema de consultas e informes recíprocos que, siguiendo esquemas ya diseñados en la normativa vigente, salva las competencias de las respectivas Entidades y

permite su articulación en un marco de colaboración. Se dan como referencia los artículos 110, 111, 114 y 115.

A la vista de lo expuesto queda patente la dificultad que la dispersión normativa origina para la intervención en la zona de los diferentes organismos implicados y la necesidad de una mayor coordinación para su desarrollo.

14. LA OFERTA

14.1 INVENTARIO DE ATRACTIVOS

En este apartado que consideramos de interés lo que se persigue es, una vez analizada el área objeto de estudio con su localización geográfica y su caracterización, examinar uno a uno los elementos más relevantes que encontramos en dicha área y sobre los cuales se van a basar las propuestas para la creación del producto turístico "Puerto de Huelva", atendiendo principalmente a su localización, descripción y especificidad y a las posibilidades de intervenir sobre ellos.

Para seguir un orden en el análisis haremos un recorrido a través de la Ría de Huelva, deteniéndonos a considerar los recursos o atractivos que nos encontramos, partiendo del Muelle de la Compañía de Tharsis hasta llegar a la playa de Mazagón y a su puerto deportivo.

Los recursos sobre los que centraremos nuestra atención son los que a continuación se citan:

- ❖ Muelle de la Compañía de Tharsis
- ❖ Las Cocheras de Locomotoras
- ❖ El Almacén General del Puerto
- ❖ Muelle de Río Tinto
- ❖ Recinto de las Fiestas Colombinas
- ❖ Monumento a la Fe Descubridora, conocido como Monumento a Colón
- ❖ Torre de la Arenilla
- ❖ Muelle de la Reina
- ❖ Casa del Vigía de la Barra
- ❖ Muelle de la Barra
- ❖ Paraje Natural de Marismas del Odiel
- ❖ Zonas de interés arqueológico de Marismas del Odiel y alrededores
- ❖ Canoas y otros medios utilizados en la Ría de Huelva
- ❖ Faro del Picacho
- ❖ Puerto Deportivo de Mazagón

De cada uno de estos recursos se creará una ficha siguiendo el modelo que se recoge en el libro "La ordenación y planificación integrada de los recursos territoriales turísticos", de Diego López Olivares, modelo realizado por dicho autor sobre la base del modelo de la O.E.A. y al que hemos añadido algunos puntos.

Los distintos apartados que se contemplan en cada ficha son los siguientes:

- A. Nombre del atractivo o recurso
- B. Categoría, tipo, subtipo, según la distribución por categorías de los recursos turísticos que se adjunta a este documento (Anexo 5).
- C. Propiedad
- D. Organismo responsable
- E. Características del recurso
 1. Localización
 2. Fecha de construcción
 3. Constructor
 4. Descripción
 5. Especificidad
 6. Accesibilidad
 7. Infraestructura turística
 8. Alojamiento e infraestructura general
 9. Actividades complementarias
 10. Grado de planificación
 11. Nivel y grado de utilización
- F. Valoración del recurso
 1. Importancia actual
 2. Características deseables
 3. Conflictos de uso
 4. Relación con otros recursos

Si bien este es el modelo de ficha que se va a utilizar, en alguna de ellas no aparecen algunos de los apartados, especialmente de los subapartados del apartado E, relativo a las características del recurso, por no tener información o bien por que no procede dicha información.

Junto a cada una de las fichas se incluyen fotografías del recurso en su estado actual para una mejor apreciación.

Además señalar que parte de los recursos aparecen señalizados en el plano general del Puerto de Huelva que se adjunta en el Anexo 2.

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Muelle de la Compañía de Tharsis¹²

B. **Categoría:** Recurso histórico, monumental, técnico, etnológico y artístico

Tipo: 2.2 Obras técnicas

Subtipo 1: 2.2.1 Ingeniería

Subtipo 2: 2.2.3 Muelle

Jerarquía: 1. Recurso que no tiene un valor por sí mismo sino que complementa a otros recursos o que forma un recurso de mayor rango entre varios de esta misma categoría.

C. Propiedad

Pública

D. Organismo responsable

La Compañía Española de Minas de Tharsis, S.A.

E. Características del recurso

1. Localización

En la margen derecha del río Odiel, término municipal de Aljaraque, junto al puente-sifón Santa Eulalia en el paraje de Marismas del Odiel.

2. Fecha de construcción

El proyecto es del año 1867 pero el muelle no fue abierto al tráfico hasta el 1871.
El proyecto del segundo muelle data del año 1915.

3. Constructor

El redactor del proyecto del muelle nº 1 fue William Moore, ingeniero de Glasgow.
El proyecto del muelle nº 2 fue redactado por el ingeniero escocés William Arrol.

¹² Fuente: Archivo del Puerto de Huelva. Legajo 1354

4. Descripción

Se trata de un muelle embarcadero formado por un tramo curvo, enlazado a uno rectilíneo, que curvándose nuevamente lleva la vía hasta la plataforma o cabeza del muelle. Tiene una longitud de unos 900 m. Posteriormente se construye un nuevo ramal que engancha a 300 m del extremo existente, bifurcándose como un nuevo brazo; durante 190 m avanza formando un arco paralelo al exterior hasta desembocar en un embarcadero de 60 pies de anchura por 460 pies de longitud, el cual desaparece en los años 60 del siglo XX.

Antes del comienzo del embarcadero nos encontramos con una oficina-puente

5. Especificidad

Se trata de un elemento simbólico muy unido a la reciente historia de la ciudad.

Constituye una muestra del diseño y la tecnología de vanguardia de la Europa de finales del S. XIX.

El Muelle de Tharsis forma parte de nuestro patrimonio tecnológico, hallándose inscrito como monumento en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz; la Junta de Andalucía lo declaró "monumento histórico" el 14 de Octubre de 1997.

6. Accesibilidad

Buena

7. Infraestructura turística

- señalización: inexistente
- servicio de información: inexistente
- equipamientos y servicios: inexistentes

8. Alojamiento e infraestructura general

No existe

9. Actividades complementarias

Existe una vía verde incipiente sobre el trazado de la línea de ferrocarril que llevaba desde las instalaciones en Corrales al muelle.

Por otro lado recientemente los Ayuntamientos a los cuales afecta el trazado del ferrocarril Tharsis-Corrales ofrecen dicha línea para que pueda dársele uso, barajándose entre otros el uso turístico.

10. Grado de planificación

Inexistente

11. Nivel y grado de utilización

Este muelle dejó de ser utilizado en 1991 para el mineral y sirvió para el transporte de agua en 1995.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

1. Completa otros recursos

2. Características deseables

La rehabilitación del muelle así como la reconstrucción de la caseta-oficina para su aprovechamiento turístico.

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Se relaciona estrechamente con el muelle de Río Tinto así como con otros elementos existentes en el puerto que guardan relación con la actividad minera desarrollada en la provincia desde finales del S. XIX; así como con toda la zona minera del interior de la provincia. Algunos de los municipios de la zona han puesto en servicio para el turismo algunos de sus elementos.



Muelle de Tharsis (Foto Jaime Madruga)



Muelle de Tharsis (Foto Jaime Madruga)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Paraje Natural de Marismas del Odiel

B. Categoría: 1. Atractivo o recurso natural o paisajístico

Tipo: 1.3 Costas

Subtipo 1: 1.3.3 Formaciones litorales

Subtipo 2: 1.3.3.7 Otros (Marismas)

Jerarquía: 2. Motiva corrientes turísticas locales

C. Propiedad

Parte del terreno pertenece al Ministerio de Medio Ambiente, Dirección General de Costas ya que se trata de dominio público marítimo-terrestre; existe otra parte que pertenece a distintos Ayuntamientos, entre otros los de Gibraleón, Aljaraque y Punta Umbría a través de los Montes Públicos; y una tercera parte que es propiedad privada como ocurre en el caso de la Isla de Saltés y algunos otros enclaves.

La orilla más próxima a la Ría de Huelva constituye zona de servicio del Puerto de Huelva.

Resumiendo la propiedad del espacio natural se reparte del siguiente modo:

TITULARES	HA.	% DEL PARAJE
Jefatura de Costas	1.664	23,3
Puerto Autónomo	556	7,7
Municipios	1.052	14,7
Concesiones	1.918	26,8
Particulares	1.453	20,3
No catalogados	515	7,2

Fuente: Plan Rector de Uso y Gestión del Paraje Natural de las Marismas del Odiel.

D. Organismo responsable

El organismo responsable es la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Dicha Consejería hace encomienda de gestión a EGMASA, empresa pública que es la responsable de poner en uso los espacios naturales; y por otra parte existen una serie de empresas colaboradoras que por medio de concurso obtienen una concesión para explotar el uso del espacio natural de que se trate.

E. Características del recurso

1. Localización

Se encuentra al sur de la provincia de Huelva, en la margen derecha de la desembocadura del río Odiel en su confluencia con la ría de Huelva.

Los límites son los siguientes:

- Norte: Margen derecha del río Odiel desde la confluencia con el Caño del Fraile hacia el este, continuando por la margen derecha del Caño Peguerilla.
- Este: Bordea Torroñuelo, incluyéndolo en el Paraje Natural, y sigue por la margen derecha del precitado Caño hasta la confluencia con el Caño del Fraile; continúa por la margen derecha de la ría del Odiel hasta su final en el faro del espigón del puerto de Huelva.
- Sur: El océano Atlántico por la línea de bajamar siguiendo en dirección norte por la margen derecha de la ría de Punta Umbría, hasta la confluencia con el Canal de las Madres, siguiendo por la margen derecha de este en la línea inundable de las mareas hasta alcanzar la nueva carretera de Punta Umbría a Aljaraque; a 50 metros antes de la misma.
- Oeste: Siguiendo la carretera de Aljaraque, a 50 metros al este de la misma, hasta el estero de Colmenar, siguiendo por la margen izquierda de dicho estero hasta la confluencia con el río Aljaraque. Sigue la línea de ferrocarril desde el cruce con el mismo río hasta el cruce con el término municipal de Gibraleón; desde este punto continúa por el Caño del Prado, luego por el Caño del Fraile para seguir hasta su confluencia con el río Odiel.
(Fuente: Ley 12/1984, de Declaración de las Marismas del Odiel como Paraje Natural y de la Isla de En medio y la Marisma del Burro como Reservas Integrales).

2. Descripción

Se trata de un espacio formado por marismas mareales asociadas a las desembocaduras de los ríos Tinto y Odiel y al desarrollo de barras arenosas costeras.

3. Estado de conservación

Su estado de conservación es bastante bueno debido al grado de protección que se le dispensa en atención a sus características.

El 21 de Abril de 1983 se incluye como Reserva de la Biosfera en la Red Internacional del Programa MAB de la UNESCO.

Por Ley 12/1984 se declara Marismas del Odiel como Paraje Natural de Interés Nacional y la Isla de En medio y la Marisma del Burro como Reservas Integrales.

Asimismo se la declara como Zona Ramsar en atención al convenio sobre Humedales de Importancia Internacional y de Zona de Especial Protección para las Aves en aplicación de la directiva europea relativa a la conservación de aves silvestres.

Sin embargo a pesar de la protección que se le dispensa existen una serie de impactos derivados de su uso y del lugar en el que se encuentra que van a afectar a la conservación del espacio. Dichos impactos son los siguientes:

1. Polución atmosférica y del agua: existencia del Polo Industrial, la limpieza de barcos y las aguas residuales.
2. El uso de los recursos naturales: la pesca, la captura de albiñoca, el uso forestal, la pesca furtiva, la extracción de sal.
3. El uso público del espacio: el flujo incontrolado de turistas, el establecimiento de infraestructuras de recreo, la acumulación de basuras, el peligro de incendio.
4. La desecación de marismas produce la degeneración de la vegetación y el incremento de mosquitos.
5. La construcción del dique para controlar las arenas provoca la entrada incontrolada de visitantes y problemas de limpieza por la acumulación de arena.

4. Especificidad

Las Marismas del Odiel forman un espacio natural de gran importancia. Se trata de un área geomorfológicamente dinámica con gran riqueza de organismos vivos. Al mismo tiempo constituye un refugio de muchas aves migratorias, a la vez que sirve dicho espacio para el desarrollo de una variada avifauna acuática; hay que señalar que acoge la colonia más importante de Europa de espátula. Además hay que resaltar la enorme productividad natural del espacio.

5. Accesibilidad

Los accesos son buenos. Por carretera tenemos la CN-431 que une Ayamonte con Sevilla; la carretera que viene de Huelva y cruza el Odiel y la carretera del espigón. Ya dentro del Paraje y por tratarse de un espacio protegido el acceso a determinadas zonas está prohibido salvo cuando se trata de visitas organizadas por la empresa concesionaria.

6. Infraestructura turística

Existe un centro de recepción de visitantes a la entrada del Paraje, Centro Calatilla, un restaurante con una tienda, varios observatorios así como algunos senderos. En cuanto al alojamiento, no existe en el propio Paraje pero encontramos hoteles en la zona circundante y zonas de acampada en las inmediaciones (Aljaraque, el Rompido y Punta Umbría).

En cuanto a la señalización hay que decir que es buena pero aparecen señalizados una serie de senderos a los cuales no es posible acceder por estar prohibido el paso.

7. Alojamiento e infraestructura en general

No existe en el Paraje ningún tipo de alojamiento y en cuanto a la infraestructura hay que decir que únicamente cuenta con varias papeleras en la zona de la playa y con un edificio que actualmente utiliza Cruz Roja.

En época estival hay un servicio de autobuses hasta la zona.

8. Actividades complementarias

La empresa encargada de la explotación del Paraje ofrece rutas en 4x4m barco, tren neumático o senderismo.

Las rutas abarcan todo el Paraje si bien los recorridos suelen limitarse a la zona sur, en concreto a los caños que rodean la Isla de Enmedio, la zona de los Puntales, y las salinas industriales.

Por otro lado la empresa organiza distintos talleres enfocados a la educación ambiental: de aves, del agua, etc.

El principal objetivo de la empresa encargada del uso son la interpretación ambiental y la educación ambiental.

Por su parte el Centro de Recepción de Calatilla cuenta con una sala de audiovisuales y una sala de interpretación para los visitantes. En primavera del año 2000 el Centro organizó un Congreso Internacional sobre al Espátula y este año en Octubre está prevista la celebración, por primera vez, del Día del Paraje de Marismas del Odiel.

9. Grado de planificación

Existe un Plan Rector de Uso y Gestión del Paraje Natural de Marismas del Odiel y dentro de éste un Plan Director de Uso y Gestión de las Marismas del Odiel. Como parte del mismo se incluyen un Plan de Manejo de los Recursos donde se especifican los instrumentos de gestión de los recursos, las medidas de protección de éstos y las actividades necesarias para llevar a cabo los objetivos de la declaración del Paraje; un Plan de Uso público, el cual sólo se ha llevado a la práctica en determinadas actuaciones de las que en el mismo se contemplan; un Plan de Investigación; un Programa de Gestión y Administración; y un Catálogo de elementos singulares, el cual se refiere a las zonas de interés arqueológico.

10. Nivel y grado de utilización

Dentro del Paraje de Marismas del Odiel se observan diversos usos:

- Usos agropecuarios. Hay que decir que si bien existen, éstos son escasos debido a que la humedad del terreno no lo hace apto para cultivos agrícolas. Los recursos existentes son el cultivo de cereal, principalmente para alimentar al ganado y el aprovechamiento forestal (piña, madera y miel).
- Uso marisquero y pesquero. Se trata de una zona rica en moluscos, crustáceos y peces, así como gusanos que se emplean como cebos de pesca.
- Usos industriales. Aquí nos encontramos con dos industrias distintas, la salinera y el polo industrial.
- Uso recreativo. La playa formada a poniente del dique Juan Carlos I es utilizada para el baño y la pesca deportiva; asimismo también existen zonas dedicadas al senderismo y un Centro de Información e Interpretación de la Naturaleza.
- Usos portuarios. El Puerto de Huelva es utilizado principalmente para el tráfico industrial, mientras que el Puerto de Punta Umbría se utiliza para embarcaciones de pesca. Además en la orilla izquierda de la ría de Huelva hay un Club Náutico.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

El 80% de los visitantes son escolares o estudiantes de la Provincia de Huelva y de Portugal, concentrándose las visitas entre los meses de Enero y Junio; el segundo gran bloque lo forman las familias procedentes de toda España, cuyas visitas se condensan principalmente en los meses de primavera y verano; y por último hay que destacar a los clientes científico-ornitólogos procedentes de Europa y que realizan visitas durante todo el año, si bien el número de visitantes de este grupo no es muy numeroso.

2. Características deseables

Lo que se pretende es acondicionar el Paraje para darle un mayor uso público del que tiene actualmente, eso si respetando el que se trata de un espacio natural.

Es precisa una mayor promoción del Paraje, siendo para ello necesario el contar con la participación de la Administración Pública, principalmente la administración local y regional así como con entidades privadas como es la A.P.H.

Además se plantea la posibilidad de incluirlo en el producto turístico que proponemos crear englobando todo el área que está siendo objeto de estudio.

3. Conflictos de uso

Se dan conflictos entre los distintos usos a los que antes hemos hecho referencia, y además se plantean conflictos debido al grado de protección que se le dispensa al Paraje.

4. Relación con otros recursos

Tiene relación con otros recursos naturales existentes en la zona como la Laguna de las Madres, los Enebrales del Portil, etc.



Marismas del Odiel (Foto J.Camacho)



Marismas del Odiel (Foto J.Camacho)



Marismas del Odiel con las fábricas al fondo (Foto J.Camacho)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Zonas de interés arqueológico de Marismas del Odiel y alrededores¹³

B. Categoría: 2 Recursos histórico monumentales, técnicos, etnológicos y artísticos

Tipo: 2.3 Yacimientos arqueológicos

Subtipo: 2.3.1 Yacimientos históricos

Jerarquía: Recurso que no tiene valor por si solo

C. Propiedad

Parte del terreno pertenece al Ministerio de Medio Ambiente, Dirección General de Costas ya que se trata de dominio público marítimo-terrestre; existe otra parte que pertenece a distintos Ayuntamientos, entre otros los de Gibraleón, Aljaraque y Punta Umbría a través de los Montes Públicos; y una tercera parte que es propiedad privada como ocurre en el caso de la Isla de Saltés y algunos otros enclaves. Esto en cuanto a los hallazgos que están dentro de los límites del Paraje Natural; en el resto de los casos pertenecen a los municipios en los que se hallan.

D. Organismo responsable

La Consejería de Medio Ambiente.

E. Caracterización

Aquí se hará solamente referencia a la localización, los hallazgos así como a su estado de conservación.

1. La Peguera

a) Localización: a orillas del la Ría de Punta Umbría, coordenadas 6° 58' 20''-6° 58' 30''W y 37° 12' 10''-37° 12' 20''N

b) Hallazgos: Conjunto de enterramientos romanos, a juzgar por los restos cerámicos encontrados.

¹³ Fuente: Plan Rector de Uso y Gestión del Paraje Natural de las Marismas del Odiel. Primera parte. A.M.A. Págs 27-29.

- c) Estado de conservación: en buen estado en general, a excepción de una tumba que ha sido expoliada.

2. Alrededores de la caseta municipal de Punta Umbría

a) Localización: a orillas de la Ría de Punta Umbría, coordenadas 6° 57' 53''-6° 58' W y 37° 11' 27''-37° 11' 40'' N.

b) Hallazgos: Conjunto de enterramientos romanos y restos cerámicos medievales.

c) Estado de conservación: Huellas de expoliación, suciedad y abandono.

3. Ría de Punta Umbría

a) Localización: en el lecho del río, en la zona conocida como la Canaleta.

b) Hallazgos: Numerosos restos cerámicos (ánforas) y metálicos, principalmente protohistóricos y románicos.

4. El Portil

a) Localización: al norte de la carretera de Punta Umbría a El Rompido, a la altura de la Laguna del Portil, coordenadas 7° 12' 45''-7° 13' N y 7° 02' 10''-7° 02' 30'' W.

b) Hallazgos: Útiles líticos del Paleolítico.

5. La Glorieta

a) Localización: carretera de Aljaraque a Punta Umbría, entre la Casa de la Glorieta y la Bota, coordenadas 37° 13' 30''-37° 13' 50'' N y 7° 01' 10''-7° 01' 30'' W.

b) Hallazgos: Industrias líticas de atribución paleolítica y holocénica.

c) Estado de conservación: son pocas las zonas que no han sufrido alteración, si bien el impacto urbano, viario, industrial y de incidencia forestal es moderado.

6. Terrazas del Odiel

a) Localización: al norte de Corrales y Aljaraque y a occidente del ferrocarril minero de la Compañía minera de Tharsis.

b) Hallazgo: una serie de estaciones que parecen del Paleolítico.

7. Ría de Huelva

a) Localización: en el lecho del río frente al muelle de la Cía. minera de Tharsis, coordenadas 37° 15' 40''-37° 15' 20''N y 6° 58'-6° 57' 40''W.

b) Hallazgos: Depósito de bronce de época prehistórica.

8. Orla de la Marisma Exterior

Los hallazgos que se han producido en la zona, así como diversas intervenciones arqueológicas revelan la importancia que la zona de marismas ha tenido para actividades recolectoras, de pesca, caza y marisqueras desde la Prehistoria.

9. El Almendral

a) Localización: en la barra arenosa al N.W. de la Isla de Saltés.

b) Hallazgos: restos urbanos de establecimiento medieval islámico y factoría romana.

c) Estado de conservación: en general es bueno, si bien depende de la zona de que se trate.

10. La Casajera

a) Localización: también situada en la Isla de Saltés.

b) Existen noticias sobre antiguos emplazamientos en la zona pero aún no hay evidencias arqueológicas.

11. El Acebuchal

a) Localización: en la Isla de Saltés.

b) Al igual que en la Casajera existen referencias a emplazamientos humanos pero se carece de evidencias arqueológicas. Merece especial atención la noticia acerca de la ubicación en dicho lugar de un templo fenicio consagrado a Hércules; vestigios de asentamientos y de fábricas romanas, hallándose restos de piletas de salazón que son muestra de la preparación en dicho lugar del "garum" que era la salsa obtenida del atún; establecimiento de musulmanes, instalando aquí su residencia Abdal-Aziz al-Bakri. Se tienen noticias también de la existencia en la isla de la ciudad islámica de Saltish, alcazaba árabe de planta cuadrangular con seis torres rectangulares que se situaba en el puerto medieval, del establecimiento de una población industrial que trabajaba el hierro en el s. XII; y del establecimiento en el tiempo de la Reconquista de un convento de franciscanos menores.

c) Estado de conservación: Todo ello desapareció bajo el agua debido a las inundaciones del s. XIII, sin que quedaran restos de las civilizaciones que se asentaron en la Isla de Saltés.

De los hallazgos aquí citados nos interesan especialmente los encontrados en el Paraje Natural de Marismas del Odiel, Isla de Saltés, en cuanto prueban el asentamiento de la población en dicha zona. Nos referimos a las zonas arqueológicas del Almendral, la Cascajera y el Acebuchal.

F. Valoración de los recursos

1. Importancia actual

Complementa otros recursos

2. Características deseables

Cuando se trata de hallazgos de restos cerámicos así como de industrias líticas, dichos elementos se han trasladado al Museo Provincial de Huelva donde permanecen expuestos.

De interés resultan los restos de enterramientos o los restos urbanos que ponen de manifiesto el asentamiento en la zona. Se trataría de potenciar los hallazgos conservando los restos existentes en la medida de lo posible o bien señalizando el lugar. Por lo general se trata de zonas que ya tienen un interés en cuanto espacio natural y los hallazgos arqueológicos podrían aumentar su atractivo.

Sería bueno poner estas zonas en conexión con las excavaciones y hallazgos que se han llevado a cabo en la propia ciudad así como con el Museo Provincial en el que se muestra los elementos encontrados en los mismos.

3. Conflictos de uso

La conservación de los hallazgos, cuando se trata de restos urbanos, resulta en muchos casos incompatible con la edificación en la zona, prevaleciendo la edificación.

4. Relación con otros recursos

Se relaciona directamente con los hallazgos de la ciudad como los restos hallados en el Francés, y con el Museo, que es el lugar en el que se conservan.



Hallazgos del Almendral, Isla de Saltés.

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Las Cocheras de Locomotoras

B. **Categoría:** 2. Recursos histórico monumentales, técnicos, etnológicos y artísticos

Tipo: 2.1 Edificios y monumentos

Subtipo 1: 2.1.2 Civiles

Subtipo 2: 2.1.2.6 Otros

Jerarquía: 1. Recurso que no tiene por si solo valor

C. Propiedad

La A.P.H.

D. Organismo responsable

La A.P.H.

E. Características del recurso

1. Localización

Se ubica en la Avda. de Hispanoamérica frente al Muelle de Levante en la zona conocida como Parque de Zafra.

2. Fecha de construcción

Se construye en 1912.

3. Constructor

El proyecto lo firma el arquitecto Francisco Montenegro.

4. Descripción

Se trata de unas cocheras para guardar y reparar las locomotoras del servicio del Puerto y de la Compañía de Riotinto.

Es un edificio de estilo modernista de planta rectangular con una longitud de 36m y ancho de 24m. Cuatro muros transversales dividen la crujía en cinco espacios destinados a taller, cuarto de aseo y retrete, pasillo, vestuario y almacén. El interior va alicatado de azulejos blancos, formando zócalo de un metro de altura.

Todo el rectángulo, excepto la plataforma de los depósitos, va cubierto por armaduras de acero formando tres naves.

En el sitio que ocupaba la chimenea de cada locomotora se colocaron chimeneas fijas de palastro.

5. Especificidad

El edificio de las Cochera forma parte del patrimonio arquitectónico de la ciudad y es un elemento único.

6. Accesibilidad

Buena

7. Infraestructura turística

Es inexistente al tratarse de edificios que hasta el momento han sido para uso portuario.

8. Grado de planificación

En la actualidad se está llevando a cabo la restauración del edificio según proyecto del arquitecto D. José Álvarez Checa, quien afirma que la restauración del edificio se va a hacer con un criterio híbrido rehabilitándose los elementos más singulares de la construcción (en especial la fachada) y se incorporarán nuevas estructuras en el interior.

Tras la rehabilitación el edificio contará con tres grandes zonas de uso:

- un gran espacio diáfano que se establece como zona de exposiciones
- una zona central ocupada por un salón de actos
- y una nueva estructura interior de dos plantas, espacio destinado al Archivo Histórico del Puerto, biblioteca, salas de consulta y despachos.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Complementa otros recursos

2. Características deseables

Una vez que el edificio esté restaurado se prevé para el mismo los siguientes usos:

- a) Archivo Histórico del Puerto de Huelva
- b) salón de actos
- c) museo marítimo

El edificio se convierte en un centro de recepción de visitas al Puerto en el que por un lado encontramos una exposición permanente acerca de la actividad del puerto onubense y por otro lado con un salón de actos. Además se ofrece la posibilidad de concluir el recorrido con un paseo por la Ría de Huelva a bordo del catamarán turístico propiedad de la A.P.H.

2. Conflictos de uso

No existen

3. Relación con otros recursos

Tiene relación con el edificio de Almacén General de Obras en cuanto a su ubicación y a la similitud de su estructura. Incluso podría pensarse en la forma de conectar ambos edificios de cara a la recepción de visitantes, conectando así Puerto y Ciudad.

Por otro lado se relaciona con el resto de elementos portuarios, especialmente los relacionados con el ferrocarril y la minería ya que es la cochera de las locomotoras que transportaban el mineral de las minas hasta los muelles del puerto.



Edificios de las Cocheras de Locomotoras y Almacén General del Puerto (Foto AAPH)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

El Almacén General del Puerto

B. **Categoría:** 2. Recursos histórico monumentales, técnicos, etnológicos y artísticos

Tipo: 2.1 Edificios y monumentos

Subtipo 1: 2.1.2 Civiles

Subtipo 2: 2.1.2.6 Otros

Jerarquía: 1. Recurso que no tiene valor por si solo

C. Propiedad

La A.P.H.

D. Organismo responsable

La A.P.H., si bien dicha Autoridad tiene previsto ceder el edificio al Ayuntamiento de Huelva, pasando entonces a ser el mismo el organismo responsable del edificio.

E. Características del recurso

9. Localización

Se ubica en la Avda. de Hispanoamérica (Avda. de México) frente al Muelle de Levante en la zona conocida como Parque de Zafra.

10. Fecha de construcción

Se construye en 1912.

11. Constructor

El proyecto lo firma el arquitecto Francisco Montenegro.

12. Descripción

Se distinguen cuatro elementos: edificio principal, pabellón para efectos inflamables, habilitación de tinglados y servicio de incendios.

El edificio principal tiene una planta rectangular con una longitud de 44m y un ancho de 16m y se coloca sobre un basamento o andén a la altura de las plataformas de los vagones con el fin de facilitar la carga y descarga de los objetos pesados que deban almacenarse.

En el centro de cada frente y correspondiendo a la entrada del almacén, hay una doble escalinata de acceso; teniendo el frente anterior el acceso por la carretera y el posterior por la vía férrea enlazada con una placa a la red de vías del Puerto.

La cubierta de todo el edificio se constituye de dos naves sostenidas por armaduras sistema Polonceau.

En dicho edificio principal existe un espacio que se destina a oficina que cuenta con estanterías de madera y con vidrieras para facilitar la vigilancia.

5. Especificidad

El edificio de las Cochera forma parte del patrimonio arquitectónico de la ciudad y es un elemento único.

6. Accesibilidad

Buena.

7. Infraestructura turística

Es inexistente al tratarse de edificios que hasta el momento han sido para uso portuario.

8. Grado de planificación

En la actualidad se está llevando a cabo la restauración del edificio según proyecto del arquitecto D. José Álvarez Checa, quien afirma que la restauración del edificio se va a hacer con un criterio híbrido rehabilitándose los elementos más singulares de la construcción (en especial la fachada) y se incorporarán nuevas estructuras en el interior.

En el edificio del Almacén General las obras van a consistir únicamente en la consolidación de su estructura y la rehabilitación de la fachada, quedando así como espacio libre hasta que se decida el uso que se le dará.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Complementa otros recursos

2. Características deseables

Una vez que el edificio esté restaurado está prevista su cesión por el Puerto al Ayuntamiento de Huelva siempre que éste lo destine a uso terciario, al servicio de la ciudad. Lo que proponemos es el aprovechamiento del edificio para convertirlo en un espacio de ocio y cultura dedicado a la historia de Huelva.

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Tiene relación con el edificio de Cocheras de Locomotoras en cuanto a su ubicación y a la similitud de su estructura.; incluso podría pensarse en la forma de conectar ambos edificios de cara a la recepción de visitantes, conectando así Puerto y Ciudad.

Por otro lado se relaciona con el resto de elementos portuarios, especialmente los relacionados con el ferrocarril y la minería ya que es la cochera de las locomotoras que transportaban el mineral de las minas hasta los muelles del puerto.



Restauración de los edificios de las Cocheras de Locomotoras y del Almacén General del Puerto (Foto AAPH)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Muelle de Río Tinto¹⁴

B. Categoría 2: Recurso histórico, monumental, arqueológico

Tipo: 2.2 Obra técnica

Subtipo 1: 2.2.1 Ingeniería

Subtipo 2: 2.2.1.3 Muelle

Jerarquía: Recurso que no tiene valor por si solo

C. Propiedad

Pública, perteneciendo a la A.P.H.

D. Organismo responsable

El Excmo. Ayuntamiento de Huelva, mediante concesión administrativa acordada por el Consejo de Administración de la A.P.H. Dicha concesión se otorga para la explotación del antiguo cargadero de mineral de Río Tinto, para usos lúdicos y recreativos y por un plazo de 30 años, comenzando el mismo el 21 de Octubre de 1994.

E. Características del recurso

1. Localización

Al este del muelle de madera de Huelva, actualmente Muelle de Levante, en la misma orilla, a la izquierda del Río Odiel.

2. Fecha de construcción

Entre 1874 y 1876.

3. Constructor

El diseño corresponde al ingeniero inglés Thomas Gibson, si bien el ingeniero de obras fue George Barclay Bruce, ingenieros ambos ingleses de la escuela del ingeniero Eiffel.

¹⁴ Fuente: Archivo del Puerto de Huelva. Legajo 1349. 1874/1959

4. Descripción

Se trata de un muelle-embarcadero en el Río Odiel, como término del ferrocarril que la Compañía Anónima de Río Tinto estaba construyendo desde sus minas en Riotinto hasta el Puerto de Huelva.

La obra parte de la explanada donde tenía establecidos los almacenes el ferrocarril de Sevilla par a tenderse por encima de viejas marismas, construyéndose así sobre terrenos ganados al río situados junto al puerto de la capital.

Tiene una longitud de unos 800 m y está formado por un entramado metálico con tres pisos sostenidos por castilletes de columnas de hierro, calzados con roscas Mitchell y suplementados con plataformas de madera.

Consta de dos pisos superiores que servían para la descarga de minerales mediante rampas combinadas de madera adecuada y una plataforma inferior que servía para la importación.

La obra se divide en dos tramos, uno sobre tierra firme y otro sobre el Río Odiel, ambas partes se unían mediante dos arcos de hierro fundido de gran belleza. En los años 60 el muelle fue cortado a una distancia de 425 m desde su extremo en el mar ante la necesidad de dar mayor capacidad a la carretera que se construyó bajo el mismo, coincidiendo justamente dicho corte con la estructura formada por los arcos.

Es una construcción en hierro cuya base estructural es la celosía, caracterizada por la simplicidad de formas constructivas, la sobriedad de elementos decorativos y cuya belleza radica en la distribución armónica de todos sus elementos.

5. Especificidad

El Muelle de Río Tinto, también conocido como “Muelle de los ingleses” o “la oruga”, constituye todo un símbolo para la ciudad de las actividades industriales, del progreso industrial de la ciudad, así como de la personalidad minera y especialmente de la presencia inglesa en la provincia.

Se considera como una muestra señera de ingeniería portuaria y monumento característico de Huelva al tratarse de una ingeniosa obra desde el punto de vista de la arquitectura y la ingeniería representando una original solución al problema de facilitar el acceso a los barcos.

Constituye un claro exponente del sistema de construcción funcional que comienza a principios del S. XIX, el cual se caracteriza por el uso casi exclusivo del hierro como elemento fundamental.

6. Accesibilidad

Buena. Se accede a través de la Avda. de Hispanoamérica.

7. Infraestructura turística

- Señalización: inexistente
- servicio de información: inexistente
- equipamientos y servicios: inexistentes

8. Alojamiento e infraestructura general

No existe

9. Actividades complementarias

No existen

10. Grado de planificación

En 1975 el muelle es desmontado en parte para la construcción de la autovía que enlaza la Avda. Fco. Montenegro con el Avda. Hispanoamérica, coincidiendo dicha fecha con el final de la actividad del mismo.

En 1978 se convoca un concurso de ideas para la reutilización del muelle, si bien el proyecto ganador no se lleva a cabo. En 1984 vuelve a convocarse un concurso de ideas.

En el año 93 se comienza la rehabilitación del muelle siendo la Empresa Municipal de Aguas de Huelva la encargada de dirigir las obras y de elaborar el proyecto, el cual fue realizado por D. Luis Manzano y D. Juan Ignacio Tomico; en dicho año sólo se llevó a cabo una primera fase de rehabilitación correspondiente al nivel 0 y consistente en una nueva plataforma y el mantenimiento de la estructura metálica en los otros dos niveles.

Actualmente existe un proyecto para la restauración total del Muelle, no sólo del tramo sobre el mar sino también del tramo sobre tierra firme. En esta ocasión será también la Empresa Municipal Aguas de Huelva la encargada de redactar, coordinar y dirigir el proyecto realizado por D. Joaquín Barba Quintero.

11. Nivel y grado de utilización

El muelle, desde que en 1993 se hiciesen obras parciales para la rehabilitación del mismo, ha sido utilizado por la población local como lugar de paseo. Si bien hay que decir que hoy día ello no es posible debido al cierre del muelle por el Ayuntamiento de Huelva debido al mal estado en que se encuentra la plataforma de madera.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Completa otros recursos

2. Características deseables

Su completa rehabilitación y crear un entorno favorable que lo convierta en lugar de interés turístico.

Sería además deseable que llegara a ser declarado como Bien de Interés Cultural (B.I.C.) estando en trámite su expediente.

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Se conecta con otros elementos relacionados con la presencia inglesa en la ciudad tales como el Barrio Reina Victoria o Barrio Obrero, la Casa Colón, etc.

Asimismo se relaciona con ciertos elementos situados en la zona portuaria relativos a la actividad minera tales como el Muelle de Tharsis, las vías ferroviarias o los almacenes entre otros.



Muelle de Río Tinto (Foto AAPH)



Muelle de Río Tinto (Foto AAPH)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Recinto de las Fiestas Colombinas

B. **Categoría:** 4. Folklore, fiestas y acontecimientos programados

Tipo: 4.2 Fiestas

Subtipo: 4.2.2 Fiestas populares

Jerarquía: Motiva corrientes turísticas locales

C. Organización

El Excmo. Ayuntamiento de Huelva

D. Características

1. Localización

En la Avda. Francisco Montenegro junto al Muelle de Río Tinto, en la zona conocida como el Recinto Colombino.

2. Descripción

Las Fiestas Colombinas conmemoran la partida de las tres Carabelas, al mando de Cristóbal Colón hacia América el 3 de Agosto de 1492. Las fiestas duran una semana pero el día grande es el 3 de Agosto.

En el recinto ferial podemos distinguir tres zonas, el Real de la Feria, que es donde se sitúan las casetas, el Parque de Atracciones, y la zona más cercana a la Ría que se habilita para conciertos de música.

Aparte de los conciertos y de las actuaciones musicales que organizan las casetas, también tienen lugar en el recinto actuaciones de grupos hispanoamericanos de folklore y danza.

3. Accesibilidad

Buena

4. Alojamiento e infraestructura en general

En dicha zona no hay hoteles pero si en la zona más céntrica de la ciudad a poca distancia.

Para las fiestas se habilita una zona de aparcamientos.

E. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Motiva corrientes turísticas locales

2. Características deseables

En los últimos años se ha apreciado un aumento en el número de visitantes al Recinto Colombino. Lo que se pretende es que se continúe en esta línea de manera que las fiestas locales atraigan no sólo a la población local y de los municipios más cercanos, como suele ser habitual, sino que consiga atraer a la población de otras localidades, a turistas que se encuentren en la provincia e incluso a gentes de otras provincias andaluzas.

3. Conflictos de uso

No existen



Al fondo, el recinto de las Fiestas Colombinas; y, en primer plano, el Nuevo Estadio Colombino (Foto AAPH)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Club Marítimo de Huelva

B. **Categoría:** 2 Recurso histórico monumentales, técnicos, etnológicos y artísticos

Tipo: 2.2 Obra técnica

Subtipo 1: 2.2.1 Ingeniería

Subtipo 2: 2.2.1.3 Otro

Jerarquía: 2 Motiva corrientes turísticas locales

C. Propiedad

Pública, perteneciendo a la EPDASA.

D. Características del recurso

1. Localización

En la Avda. Francisco Montenegro, a orillas de la Ría de Huelva, frente a la central térmica "Cristóbal Colón"; latitud: 37°7'N-longitud 6° 49'W

2. Construcción

Fue construido en los años 90.

3. Descripción

- Ancho de entrada: Río Odiel
- Fondeadero: fango
- Sonda: Bocana: de 12 A 14 m.- Dársena: de 5 A 9 m.
- Puestos de amarre: 450 con boya
- Pantalanes: 200m

4. Accesibilidad

Muy buena, a través de la Avda. Francisco Montenegro. El acceso a la instalación se realiza por la carretera nacional 442, o bien por la carretera paralela a la ría que recorre el polo industrial y que pertenece a la Autoridad Portuaria de Huelva.

5. Servicios

- Zona varada de embarcaciones
- Hangares
- Pantalán de embarque y desembarque
- Aulas de cursos de formación
- Distintas áreas:

- Edificio de servicios
- Edificio social
- Edificio de vestuarios
- Edificio de casas comerciales
- Cabina de control
- Gimnasio

6. Actividades

- Cursos de formación de "Titulín" y del PER
- Cursos de vela, remo, piragüismo y esquí acuático

7. Alojamiento e infraestructura general

Hoteles: en ciudad

8. Actividades complementarias

Se organizan una serie de competiciones como son las siguientes:

- Semana Náutica Colombina
- Regata "Virgen de la Cinta"
- Regata "Virgen del Pilar"

E. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Motiva corrientes turísticas locales

2. Conflictos de uso

No existen



Club marítimo de Huelva (Foto extraída del libro "Huelva, Antes y Ahora", Pepe Hernández y Lola Lazo)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Monumento a la Fe Descubridora, conocido como Monumento a Colón.

B. **Categoría:** 2 Recursos histórico monumentales, técnicos, etnológicos y artísticos

Tipo: 2.6 Obras de arte

Subtipo 1: 2.6.2 Escultura

Jerarquía: Motiva corrientes turísticas locales

C. Propiedad

El terreno en el que se ubica el Monumento a Colón pertenece a la zona de servicio del Puerto de Huelva.

D. Organismo responsable

La propia A.P.H.

E. Características del recurso

1. Localización

Se sitúa en la zona conocida como la Punta del Sebo o del Cebo, a unos cuatro o cinco kilómetros del casco urbano de Huelva, en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel.

2. Fecha de construcción

Se construye en el año 1929.

3. Constructor

La escultora norteamericana Gertrudis Whitney, realizado a expensas de la Fundación "Columbus Memorial".

4. Descripción

El Monumento está formado por tres escalones sobre los que descansa un pedestal y encima de éste se erige la figura. El pedestal está adornado con unos relieves

labrados en la piedra, adornando las cuatro esquinas y que constituyen un recuerdo simbólico de culturas precolombinas y occidentales, apareciendo motivos egipcios, incas, mayas y cristianos. La figura representa a un hombre cubierto con una capucha que simboliza un guerrero, un monje abrazado a una cruz, que bien podría simbolizar también un navegante abrazando el timón de su nave.

La parte baja del pedestal es hueca, y a ella se accede por una puerta en el frente del monumento. Dicha sala se ha concebido como cripta de homenaje a los Reyes Católicos y colocándose para ello en la sala unas estatuas sentadas de los Reyes Católicos realizadas por la escultora Whitney, además a la espalda de dichas estatuas nos encontramos con el escudo real original del escultor francés M.Mian; las paredes interiores están adornadas con relieves de planos relativos al descubrimiento y nombres de personas e instituciones que hicieron posible la realización de la obra.

La piedra utilizada en la construcción es una piedra caliza formada por sedimentos calcáreos de origen animal en un lecho marino; es de un color claro y gran porosidad formada por restos orgánicos cementados, siendo posible apreciar a simple vista conchas y caracoles grandes. Dicha piedra fue extraída de las canteras de Niebla.

El interior del Monumento las paredes están forradas con piedra caliza de poro fino y distinta procedencia que la del exterior, mientras que la cúpula interior se realizó con cemento visto y picado con granadina.

El monumento tiene una altura de 31 metros y se coloca sobre una base de doce metros. La cripta tiene unos 6 metros de superficie. El monumento pesa unas mil ochocientas toneladas y está soportado por 72 pilarotes de hormigón armado de doce metros de largo, obra que fue dirigida por los ingenieros D. Fco. Montenegro y D. José Albeda.

5. Especificidad

Se trata de un monumento conmemorativo del Descubrimiento, en concreto referente a la figura del más destacado personaje de esa hazaña como fue Colón.

Otro de los atractivos viene dado por el lugar en el que se ubica el monumento, en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel en su desembocadura en el mar. Desde dicho punto puede apreciarse la belleza del paisaje conformado por los ríos y por el Paraje de las Marismas del Odiel. Además permite contemplar la llegada de los barcos que tras pasar el dique Juan Carlos I se adentran en la Canal del Padre Santo para arribar en los muelles del puerto.

Merece también especial mención el hecho de que se trata de la obra de una importante escultora americana.

6. Accesibilidad

Buena. Es posible acceder al mismo a través de la N-442 o bien a través de la Avda. Fco. Montenegro.

7. Infraestructura turística

- Señalización: existente
- servicio de información: inexistente
- equipamientos y servicios: existe un restaurante junto al monumento

8. Alojamiento e infraestructura general

Hay un restaurante junto al monumento; además alrededor del mismo se han colocado unos bancos.

9. Actividades complementarias

No existen

10. Nivel y grado de utilización

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Motiva corrientes turísticas locales

2. Características deseables

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Tiene relación con otros monumentos relativos al Descubrimiento y más en concreto a los Descubridores tales como el Monumento a Colón o a los Descubridores, levantado en terrenos de la Rábida, en 1982, por el arquitecto Velázquez Bosco, el Monumento a Alonso Sánchez, obra del escultor ayamontino León Ortega, ubicado en los Jardines del Muelle, así como con todos los recursos relativos al Descubrimiento que se encuentran en el paraje de la Rábida.



Monumento a Colón o a la Fe Descubridora (Foto AAPH)



Monumento a Colón o a la Fe Descubridora (Foto AAPH)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Torre de la Arenilla

B. Categoría 2: Recurso histórico, monumental, arqueológico

Tipo: 2.1 Edificaciones y monumentos

Subtipo 1: 2.2.2 Urbanismo

Subtipo 2: 2.1.3.3 Torre

Jerarquía: recurso que no tiene valor por sí solo si no que forman un recurso de mayor rango entre varios de esta misma categoría.

C. Propiedad

Pública

D. Organismo responsable

La A.P.H.

E. Características del recurso

1. Localización

LN 37° 12' 10''; LW 3° 14' 50'' según el meridiano de Madrid. Se sitúa en el término municipal de Palos de la Frontera en la orilla izquierda del Río Odiel.

2. Fecha de construcción

No consta la fecha exacta de su construcción pero se indica que fue construida con anterioridad al año 1608.

3. Descripción

Se trata de una torre almenara que se construyó como torre defensiva de la costa onubense atendiendo a un plan de construcción de torres de almenara a lo largo de toda la costa a fin de evitar los ataques de corsarios turcos-berberiscos que saqueaban los poblados y cautivaban a sus habitantes.

Corto y grueso tronco de cono, de menor altura que diámetro en la base. Posee una sola ladronera que defiende la puerta de entrada; sobre el plinto circular de la misma existe un pequeño patín que facilita el acceso.

El dintel está formado por una losa de piedra apoyada en sus extremos en dos canchillos embutidos en la coronación de las jambas que son de aparejo de ladrillo a soga y tizón.

El conjunto adintelado se alivia por un arco de descarga y el umbral se compone de dos sillares con vuelo.

El zaguán se cubre por una bóveda escarzana de doble rosca de ladrillo a tizón. Frente a éste existe una ventana pequeña de jambas y umbral de ladrillo que se cubre con arco escarzano en ladrillo de pie a tizón.

La cámara se cubre por una cúpula semiesférica con rosca de parejo de ladrillo a tizón; en el centro nos encontramos con la boca de un pozo o aljibe.

Existe una escalera de caracol a la derecha, cuyos peldaños en cuña como la espiga son de ladrillo, y por dicha escalera se accede al terrado.

4. Especificidad

Constituye un elemento histórico-cultural de Huelva.

Las torres de almenara son elementos defensivos que podemos encontrar a lo largo de toda la costa onubense, teniendo cada una unas características propias a pesar de su similitud en cuanto a la estructura.

5. Accesibilidad

Se accede con facilidad a través del Puente sobre el Río Tinto, tomando posteriormente la carretera de acceso al puerto exterior.

6. Infraestructura turística

- Señalización: solo una señal con el nombre del monumento
- servicio de información: inexistente
- equipamientos y servicios: inexistentes

7. Alojamiento e infraestructura general

Únicamente hay bancos y farolas rodeando la torre y en la zona próxima hay un restaurante, pero se encuentra en la zona de las fábricas.

Existe un cartel que prohíbe aparcar en la zona de la torre y ésta se halla rodeada por pivotes y cadenas que impide el paso en vehículo hacia el interior.

8. Actividades complementarias

No existen

9. Grado de planificación

No existe ningún proyecto que contemple actuación alguna en la torre.

10. Nivel y grado de utilización

No se utiliza

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Completa otros recursos

2. Características deseables

Aprovechamiento turístico en cuanto lugar de explicación para conocimiento de las diferentes torres de almenara existentes en la costa de Huelva, su finalidad, etc.

Colocación de mapa con la situación de las distintas torres.

3. Conflictos de uso

La proximidad de los muelles petroleros y de mineral.

4. Relación con otros recursos

Con el resto de torres de almenara colocadas a lo largo de la costa así como con otros elementos defensivos que existieron en la ciudad tal y como era el Castillo de San Pedro que se situaba en el cabezo de mismo nombre.



Torre de la Arenilla (Foto AAPH)



Torre de la Arenilla (Foto Jaime Madruga)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Muelle de la Reina¹⁵

B. Categoría 2: Recurso histórico, monumental, arqueológico

Tipo: 2.2 Obra técnica

Subtipo 1: 2.2.1 Ingeniería

Subtipo 2: 2.2.1.3 Muelle

Jerarquía: 1.recurso que no tiene por si solo un valor si no que complementa a otros recursos

C. Propiedad

Pública, pertenece a la A.P.H.

D. Organismo responsable

El Excmo. Ayuntamiento de Palos de la Frontera, mediante concesión administrativa acordada por el Consejo de Administración de la A.P.H. Dicha concesión se otorga para la explotación del muelle en Diciembre de 1994.

E. Características del recurso

1. Localización

En la margen izquierda del Río Tinto, en el término municipal de Palos de la Frontera junto al muelle de las Carabelas.

2. Fecha de construcción

Se construyó en 1892.

3. Constructor

El proyecto es de D. Francisco de Terán.

¹⁵ Fuente: Archivo del Puerto de Huelva. Legajo 3702

4. Descripción

El Muelle de la Reina, que se llamó en un principio el Muelle de la Rábida, está constituido por una pasarela de acceso de 99 m de longitud y 5'20 m de anchura con una plataforma de atraque de 24'60 por 12'60 m.

Su cimiento y soporte está formado por pilotes de fundición; su superficie fue en un principio de madera soportada por vigas metálicas roblonadas que se apoyaban en cabeceras de los pilotes. Posteriormente se dota de vigas de hormigón armado que zunchan con las anteriores metálicas y el forjado de igual fábrica. Cuenta además con seis escaleras de embarque.

El muelle se ha utilizado para dar servicio a la flota de bajura de Palos de la Frontera. Además se usó como embarcadero de las canoas y transbordadores que cruzaban el río Tinto desde el Monumento a Colón, en la Punta del Sebo, hasta la otra orilla cercana a la Rábida antes de la construcción del Puente sobre el río Tinto.

5. Estado de conservación

Se encuentra en buen estado tras la rehabilitación que llevó a cabo el ingeniero D. Joaquín Barba Quintero en 1990. La restauración se fue fiel al original, incluso la instalación del alumbrado se hace con farolas similares a las originales del muelle.

Actualmente la A.P.H. está llevando a cabo obras para la colocación de una escala en el muelle a fin de hacer posible el desembarco del catamarán Punta del Sebo. Además se prevé adecuar el entorno del muelle que se encuentra en estado de abandono y falta de cuidado.

Son los alrededores del Muelle los que presentan un estado de deterioro y falta de conservación; existen numerosos barcos en desguace.

6. Especificidad

Fue construido para recibir al Rey Alfonso XIII y a la Reina Madre con motivo de la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América.

7. Accesibilidad

La accesibilidad es buena. Se accede a dicho muelle a través de la carretera N-442, en el desvío que lleva al Monasterio de la Rábida y al Foro Iberoamericano.

8. Infraestructura turística

- Señalización: existe una señal de carretera y en el propio muelle una señal únicamente con el nombre del mismo.
- servicio de información: existe una Oficina de Información Turística en el paraje de la Rábida.

- equipamientos y servicios: en la zona donde se ubica hay un restaurante además de la Hostería de la Rábida.

9. Infraestructura general

Hay un par de bancos al final del muelle y a lo largo del mismo se sitúan una serie de farolas. En los alrededores existe un observatorio de aves.

10. Nivel y grado de utilización

Constituye una escala del catamarán turístico Punta del Sebo, propiedad de la A.P.H.

Al tiempo que funciona como embarcadero de la flota de bajura de Palos de la Frontera.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Completa otros recursos

2. Características deseables

Su uso como muelle de desembarco de embarcaciones turísticas e incluso embarcaciones privadas, posibilitando así otra vía de acceso al paraje de la Rábida.

Por otro lado conectarlo con los otros recursos existentes en la zona, que permita darle una continuidad y mayor atractivo al conjunto.

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Se conecta con los recursos relacionados con el Descubrimiento tales como el Monasterio de la Rábida, el Monumento a la Fe Descubridora, el Foro Iberoamericano, el Muelle de las Carabelas, el Jardín Botánico Celestino Mutis, el Monumento a Colón entre otros, aparte de los existentes en Palos de la Frontera y Moguer, así como con el Monumento al Plus Ultra, que recuerda el primer vuelo transoceánico, colocado junto al muelle; así como con otros elementos portuarios.



Muelle de la Reina (Fotos AAPH)



Alrededores del Muelle de la Reina (Foto Jaime Madruga)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

La Casa del Vigía de la Barra

B. **Categoría:** 2 Recurso histórico monumentales, técnicos, etnológicos y artísticos

Tipo: 2.1 Edificaciones y monumentos

Subtipo 1: 2.1.2 Civiles

Subtipo 2: 2.1.2.6 Otros

Jerarquía: 1. Recurso que no tiene por si solo un valor

C. Propiedad

Se trata de un edificio propiedad de la A.P.H., incluyéndose como elemento del Inventario de Puerto de Huelva.

D. Organismo responsable

Público, la A.P.H.

E. Características del recurso

1. Localización

La Casa del Vigía se encuentra ubicada en la playa de Mazagón, en el término municipal de Palos de la Frontera, sobre unas dunas de la orilla izquierda de la Ría de Huelva a la entrada de la barra.

2. Fecha de construcción

Fue construida en 1906..

3. Constructor

El director del proyecto es D. Francisco Montenegro y Calle. La obra la realiza la Entidad Portuaria, correspondiendo a la Empresa Hormigón Armado de Sestao la construcción de la parte de hormigón armado.

4. Descripción

Se alza con dos pisos habitables sostenidos por 16 postes de hormigón armado y descansando sobre bases cuadradas del mismo material; se trata de la primera casa en la que se utilizó dicho material de construcción en Huelva.

La Entidad Portuaria construyó la citada casa para instalar en ella al Vigía de la Barra, al Torrero de la luces de enfilación y al personal de los sondeos. El turno del vigía era de una semana, durante la cual habitaba sólo o con su familia en la Casa de la Barra.

Se encuentra dentro de una parcela en una zona de pinares y con vistas a la Ría de Huelva y al dique Juan Carlos I.

5. Estado de conservación

Al estar situado frente al mar y en zona de dunas el edificio se ha ido deteriorando con el paso del tiempo, contribuyendo especialmente a dicho deterioro los temporales.

Existe un proyecto de reparación de los daños ocasionados por los temporales de los años 1956/1963 en el cual se sustituyó el primitivo mirador sobresaliente por una cristalera, tal y como se conserva hoy en día.

Actualmente hay un convenio de colaboración entre el Puerto de Huelva y el Ayuntamiento de Palos de la Frontera para la restauración del edificio a través de la Escuela Taller de Palos de la Frontera y el INEM; se trata de unas obras para la reparación de la casa y el muelle del vigía que se encuentran en muy mal estado de conservación y adecentamiento de la parcela.

6. Especificidad

Es una de las primeras obras que realiza la Entidad Portuaria tras su constitución como Junta de Obras del Puerto de Huelva en 1873; así vemos como constituye todo un símbolo de la Historia del Puerto de Huelva

Además fue la primera casa en Huelva en la cual se utilizó como material el hormigón armado; destacando también el hecho de estar construida sobre dunas de arenas muy finas y sin embargo su estructura al estar sobre pilares sigue en pie.

7. Accesibilidad

Cuando se construyó la Casa de Vigía el acceso a la misma era complicado, o bien por barco o a través de una carretera en malas condiciones. Si embargo, gracias a la construcción del Puente del río Tinto la accesibilidad mejoró notablemente; al edificio se accede a través de la N-442, tomando luego una carretera secundaria que conduce a la playa de Mazagón.

El acceso no resulta fácil ya que lo que existe es un camino, no una carretera. Se puede acceder desde Mazagón a través de la urbanización Pinos del Odiel o bien por una entrada desde la carretera Huelva-Mazagón.

8. Infraestructura turística

Es inexistente al tratarse hasta el momento de un edificio de uso exclusivamente portuario. Ni siquiera existe señalización referente al edificio.

9. Alojamiento e infraestructura en general

No existe ningún tipo de alojamiento en la zona ni ningún tipo de infraestructura. Se trata de un elemento aislado en el paisaje, sin contar con el Muelle de la Barra que se encuentra frente a la casa, en una zona de chalets y pinares.

A espaldas de la parcela hay un bar restaurante merendero.

10. Actividades complementarias

No existen.

11. Nivel y grado de utilización

Si bien se construyó para instalar al Vigía de la Barra, al Torrero de la luces de enfilación y al personal de los sondeos hoy en día existen sistemas más modernos de control de la entrada de barcos en la barra, por lo que ya no es necesario el uso de la casa para dichas labores.

Actualmente la Casa del Vigía se encuentra inutilizada pero la A.P.H. pretende conservarla como memoria de su pasado, dándole un uso práctico para disfrute de los ciudadanos onubenses.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Complementa otros recursos

2. Características deseables

La conversión de la Casa en un atractivo turístico pero manteniendo la estructura de la misma.

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Tiene relación con todos los elementos portuarios a los que se hace referencia en este inventario de recursos.



Casa del Vigía (Foto AAPH)



Casa del vigía y parcela (Foto AAPH)

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

El Muelle de la Barra¹⁶

B. **Categoría:** 2 Recurso histórico monumental, arqueológico

Tipo: 2.2 Obra técnica

Subtipo 1: 2.2.1 Ingeniería

Subtipo 2: 2.1.2.6 Muelle

Jerarquía: 1. Recurso que no tiene por sí solo un valor

C. Propiedad

Es propiedad de la A.P.H.

D. Organismo responsable

Público, la A.P.H.

E. Características del recurso

1. Localización

El Muelle de la Barra se encuentra ubicado en la playa de Mazagón, en el término municipal de Palos de la Frontera, sobre unas dunas de la orilla izquierda de la Ría de Huelva a la entrada de la barra.

2. Fecha de construcción

Fue construida por el año 1964, en sustitución del que ya existía.

3. Descripción

El primer muelle consistía en un viaducto de 172 m de longitud que desembocaba en una plataforma de 12 x 8 m; dicho viaducto se apoya en el lado de tierra sobre dunas litorales.

¹⁶ Fuente: Archivo del Puerto de Huelva. Legajo 2307. 1964-1968

El primer muelle se construye en madera, mientras que el segundo se construye en hormigón.

La zona en la que se ubica, la entrada de la barra, así como la progresiva erosión de la costa hacen necesaria la continua prolongación del muelle. Para evitar esta situación se crea una defensa consistente en una doble pantalla de pilotes de eucalipto; entre los pilotes queda una separación en la que se entrelaza ramaje de retama y se rellena el interior con ramaje diverso. Esta pantalla absorbe la energía de la ola por rozamiento.

4. Estado de conservación

Se encuentra en estado de deterioro y por razones de seguridad el Puerto de Huelva ha iniciado la demolición de la pasarela del muelle. No obstante, la Autoridad Portuaria tiene previsto volver a construirlo.

Actualmente hay un convenio de colaboración entre el Puerto de Huelva y el Ayuntamiento de Palos de la Frontera para la restauración del edificio a través de la Escuela Taller de Palos de la Frontera y el INEM; se trata de unas obras para la reparación de la casa y el muelle del vigía.

5. Especificidad

El sistema de defensa de la costa que se emplea, el cual ha sido utilizado en varios países de Europa y en la costa japonesa de Niigata.

Destaca además su construcción apoyándose en zona de dunas y aún se mantiene en pie.

6. Accesibilidad

El acceso no resulta fácil ya que lo que existe es un camino, no una carretera. Se puede acceder desde Mazagón a través de la urbanización Pinos del Odiel o bien por una entrada desde la carretera Huelva-Mazagón.

7. Infraestructura turística

Es inexistente al tratarse hasta el momento de un edificio de uso exclusivamente portuario. Ni siquiera existe señalización referente al edificio.

8. Alojamiento e infraestructura en general

No existe ningún tipo de alojamiento en la zona ni ningún tipo de infraestructura. Se trata de un elemento aislado en el paisaje, sin contar con la Casa de la Barra que se encuentra frente a la casa, en una zona de chalets y pinares.

A espaldas de la parcela hay un bar restaurante merendero.

9. Actividades complementarias

No existen.

10. Nivel y grado de utilización

El Muelle se construyó para el servicio de practica del Puerto, pero actualmente no presta dicho servicio.

Solo es utilizado como lugar de pesca.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Complementa otros recursos

2. Características deseables

La rehabilitación del mismo pudiéndolo convertir en embarcadero para embarcaciones de recreo que ya fondean en las proximidades.

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Tiene relación con todos los elementos portuarios a los que se hace referencia en este inventario de recursos.

FICHA DE RECURSO

A. Atractivo o recurso

Faro del Picacho

B. Categoría 2: Recurso histórico, monumental, arqueológico

Tipo: 2.2 Obra técnica

Subtipo 1: 2.2.2 Urbanismo

Subtipo 2: 2.2.1.3 Faro

Jerarquía: 1. Recurso que no tiene valor en sí mismo

C. Propiedad

Por O.M. de 28 de Abril de 1994 se adscriben a las Autoridades Portuarias las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima incluidas en su ámbito geográfico y se determinan las zonas de inspección del funcionamiento de las señales marítimas.

Atendiendo a dicha Orden Ministerial quedan bajo la competencia de la A.P.H. los faros del Rompido, Higuera y el Faro del Picacho en Mazagón.

D. Organismo responsable

La A.P.H.

E. Características del recurso

1. Localización

Situado en el término municipal de Mazagón, sobre una meseta arenosa que domina la margen derecha de entrada a la barra de Huelva, a 600 m del mar y a 30 m sobre el nivel del mar. Longitud 6° 49' 28,5" O y latitud 37° 8' 11,2" N.

2. Fecha de construcción

La Real Orden de 13 de Mayo prevé la construcción del faro, siendo el proyecto es de 14 de Julio de 1884.

3. Constructor

El proyecto corresponde al ingeniero D. Eduardo López Navarro.

4. Descripción

La construcción se compone de una torre de 19,37m de altura formada por tres cuerpos: el inferior que actúa de basamento tiene 5,5m de altura y forma de prisma octogonal recto; el central de 9,37m y forma de pirámide truncada; y el superior de 2,5m que cumple la función de capitel con forma de prisma octogonal recto.

El torreón es de forma cilíndrica y en la cara opuesta al mar cuenta con una puerta y dos ventanas pequeñas así como dos bóvedas en la parte alta que forman el techo y la cámara de servicio. La torre es de sillería enlucida con bandas de ladrillos en los vértices, con líneas rojas sobre fondo blanco.

Adosada a la torre hay una casa destinada a habitación de los torreros que es de planta rectangular de 28,5m de longitud por 24,7 de latitud y de un solo piso; la vivienda cuenta con un patio interior rodeado por una galería cubierta. Está construida con los mismos materiales que la torre.

Se trata de un faro de segundo orden cuyo aparato de luz es de luz de relámpago y apariencia de tres destellos.

Tanto la casa como el propio faro se encuentran en muy buenas condiciones de conservación, pero la finca dentro de la cual se encuentran necesita un adecentamiento.

5. Especificidad

La ubicación que tiene dicho faro, que se sitúa junto a una zona residencial de un municipio costero.

Además al contar con una estancia adyacente permite un mayor uso tanto del faro como de la vivienda para darle otros usos, entre ellos el turístico, toda vez que el faro ya no se utiliza como señal marítima.

6. Accesibilidad

Buena. Es fácil acceder hasta la parcela en la que se encuentra el faro y además está señalizado en la carretera de entrada a la playa de Mazagón.

7. Infraestructura turística

- Señalización: sólo existe señal de dirección urbana pero no hay señalización en el propio faro.
- servicio de información: inexistente

- equipamientos y servicios: existentes en la zona próxima

8. Alojamiento e infraestructura general

No existen en el lugar pero si en los alrededores. Se encuentra en una zona cercana a la calle peatonal donde se localizan numerosos establecimientos de restauración así como un hotel.

9. Actividades complementarias

No existen

10. Grado de planificación

La A.P.H. firma en Noviembre de 2000 un convenio de colaboración con la Mancomunidad para el Desarrollo Socioeconómico del Condado de Huelva, a la cual pertenece el municipio de Mazagón, para crear un taller de empleo que entre otras actuaciones lleve a cabo la restauración de la Torre del Faro del Picacho así como las edificaciones anexas y el patio interior.

Lo que se pretende con dicho convenio es básicamente poner en valor la parcela en la que se sitúa el faro mediante los siguientes proyectos:

- a) la creación de un entorno turístico
- b) la creación de un jardín botánico y de un vivero de especies autóctonas
- c) la utilización de la vivienda anexa al faro como biblioteca municipal y sala de muestras
- d) la consolidación de un talles de la naturaleza para visitantes
- e) la construcción de un centro de jardín botánico para cuidar y organizar exposiciones al aire libre

11. Nivel y grado de utilización

Hoy en día ya no se utiliza como faro.

F. Valoración del recurso

1. Importancia actual

Completa otros recursos

2. Características deseables

Sería deseable que se llevara a cabo el convenio de colaboración antes mencionado que permitiría no sólo la restauración del faro y de las estancias anexas sino también su cambio de uso orientándolo, en parte, hacia el turismo. Habría además que

acondicionar la parcela que por sus dimensiones y por sus características, dan mucho juego.

De este modo se lograría dar mayor atractivo a la zona en que se ubica así como rentabilizar el patrimonio portuario en desuso.

3. Conflictos de uso

No existen

4. Relación con otros recursos

Se conecta con el resto de elementos portuarios a los que se hace alusión en el inventario y en especial con el Faro ubicado en el Dique Juan Carlos I que ha sido el que ha venido a sustituir al Faro del Picacho.



Faro del Picacho (Foto AAPH)



Faro del Picacho (Foto Jaime Madruga)

FICHA DE RECURSO

F. Atractivo o recurso

Puerto Deportivo de Mazagón

G. **Categoría:** 2 Recurso histórico monumentales, técnicos, etnológicos y artísticos

Tipo: 2.2 Obra técnica

Subtipo 1: 2.2.1 Ingeniería

Subtipo 2: 2.2.1.3 Puerto

Jerarquía: 2 Motiva corrientes turísticas locales

H. Propiedad

Pública, siendo los puertos deportivos propiedad de la Comunidad Autónoma en la que se encuentre.

I. Organismo responsable

Los puertos adscritos a la Comunidad Autónoma de Andalucía están gestionados por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

J. Características del recurso

4. Localización

En el término municipal de Mazagón, latitud: 36°7'59'N-longitud 6° 49'56''W

5. Construcción

Fue construido en los años 90.

6. Descripción

- Ancho de entrada: 330 M.
- Fondeadero: arena
- Sonda: Bocana: DE 4,5 A 5 M.- Dársena: DE 3,5 A 4,5 M.
- Total: 509
- Puestos de amarre: 255
- Longitud de puestos: DE 8 A 15 M.
- Amarres en alquiler: todos

7. Accesibilidad

Buena, con comunicaciones a través de autobuses y el aeropuerto de Sevilla a 120 Km.

8. Servicios

- Vigilancia
- Aparcamiento
- Duchas/Aseos
- Supermercado
- Zona Comercial
- Restaurantes
- Salvamento
- Rampa
- Taller
- Gasolina, Gasóleo

9. Alojamiento e infraestructura general

-Hoteles: en Mazagón

10. Actividades complementarias

Además de las actividades propias de un puerto deportivo, se organizan regatas.

K. Valoración del recurso

3. Importancia actual

Motiva corrientes turísticas locales

4. Conflictos de uso

No existen



Puerto deportivo de Mazagón (Foto AAPH)

FICHA DE RECURSO

Atractivo o recurso

Canoas y otros medios utilizados en la Ría de Huelva

El Transbordador “FRANCISCO MONTENEGRO”

Dicho transbordador llega a Huelva proveniente de Valencia en Abril de 1929, iniciando en Junio del citado año su actividad. El servicio que ofrece es con fines turísticos de transporte de personas y vehículos entre los muelles de la Punta del Sebo y el muelle de la Rábida o de la Reina, como también se conoce.

Este servicio de transbordo lo realiza hasta los años 50, si bien con ciertos períodos de inhabilitación debido a lo costoso de su mantenimiento y a los pocos ingresos que generaba. Además hay que añadir que es en la época de verano cuando mayor actividad se registraba.

La construcción del Puente sobre el Río Tinto contribuyó a la desaparición del servicio dado por el transbordador Francisco Montenegro que seguía sin ser rentable.

Ya en los años 60 el transbordador es convertido en buque cisterna.

Canoa “EL RÁPIDO”

El Rápido fue construido en Málaga y llegó a Huelva en el año 1936. Desde entonces ha venido prestando su servicio como medio de transporte entre Huelva y Punta Umbría, si bien desde la construcción del Puente-sifón de Santa Eulalia ha sido utilizado más bien como transporte turístico por los visitantes que se han acercado hasta la capital onubense. Esta canoa también se utilizó como transporte escolar para los niños de Punta Umbría, funcionando así durante todo el año.

Esta embarcación tiene la popa noruega.

Actualmente no navega y se encuentra varado en Punta Umbría en espera de ser desguazado.

Canoa “ANGELA MARISA”

Es otra de las embarcaciones que se ha utilizado como medio de transporte entre Huelva y Punta Umbría. Actualmente se halla en el varadero de Punta Umbría.

Dicha canoa es parecida al Rápido, si bien la popa es plana.

Canoa "CHIMBITO"

Esta canoa de dos niveles dejó de prestar servicio como medio de transporte y se ha convertido en un bar que se halla varado a orillas de la Ría.

Además de las citadas canoas existieron otras tales como Enriqueta, M^a Luisa, Villa Clara, Juanito, Gloria, Ciudad de Alicante, Belleza de Alicante o la Pineda.

Finalizada la temporada estival el pasado año el propietario de las canoas que seguían funcionando decidió suspender el servicio por falta de rentabilidad del mismo. Sin embargo en Junio del 20001 se ha decidido ponerlo nuevamente en marcha a fin de no perder este atractivo servicio arraigado a la tradición onubense y puntaumbrieña, si bien el uso de las mismas por parte del ciudadano es muy reducido, fundamentalmente por la mayor rapidez y comodidad del transporte por carretera desde la construcción del Puente sifón Santa Eulalia y especialmente desde la construcción del nuevo puente sobre el Odiel.

Es posible el alquiler de canoas por parte de particulares, contando el servicio con un almuerzo a bordo y unas excursiones programadas al Muelle de las Carabelas, la Punta del Sebo y el Puerto Deportivo de Mazagón. Dicho servicio de alquiler para excursiones escolares, turísticas o bien de empresas no está dando buenos resultados debido a la falta de promoción de las mismas.

Catamarán "PUNTA DEL SEBO"

Por otro lado la A.P.H. ha adquirido un catamarán turístico, encargándose de su promoción y explotación la empresa Amasur Sociedad Anónima Laboral. Dicha embarcación hace un recorrido por Mazagón, la Rábida, Punta Umbría y por las Marismas del Odiel y entre los servicios que ofrece a bordo destacan catering, música en vivo u otros servicios que pueda solicitar el turista.



Catamarán turístico "Punta del Sebo"



Canoa "Chimbita"



Canoa "El Rápido"

VALORACIÓN DE LOS RECURSOS.

1. MUELLE DE LA COMPAÑÍA DE THARSIS.

	3	2	1	0	Valor
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	2
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	2
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	1
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	0
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	2
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	2
PERÍODO DE VISITAS	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	Cerrado	0
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	2
TOTAL					11

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24) **Muy buena** (14-20) **Buena** (7-13) **Normal** (0-6)

		X	
--	--	----------	--

2. PARAJE NATURAL MARISMAS DEL ODIEL

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	2
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	2
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	2
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	2
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	2
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	2
ESTACIONALIDAD DEL RECURSO	Durante 3 estaciones al año	Durante 2 estaciones al año	Durante 1 estación al año	Estacionalidad muy acentuada	3*
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	2
TOTAL					17

Características Internas y Externas del Recurso.

* Hay que decir que el Paraje como tal puede visitarse durante todo el año pero la estacionalidad dependerá de lo que busque el visitante. Así si lo que pretende es la observación de aves dependerá de la época en que sea posible verlas en el Paraje, o si lo que pretende ver es el proceso de las salinas sólo podrá hacerlo en unos determinados meses del año.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24)	Muy buena (14-20)	Buena (7-13)	Normal (0-6)
	X		

3. ZONAS DE INTERÉS ARQUEOLÓGICO DE MARISMAS DEL ODIEL Y ALREDEDORES.

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	1
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	0
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	0
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	2
PERÍODOS DE VISITA	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	cerrado	1
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	1
TOTAL					6

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (18-21)	Muy buena (13-17)	Buena (8-12)	Normal (0-7)
			X

4. LAS COCHERAS DE LOCOMOTORAS

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	1
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	1
APROVE	Muy	Se aprovecha	Muy rara vez	En desuso o	0

CHAMIEN TO ACTUAL	extendido	de vez en cuando	se aprovecha	abandono	
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	3
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	2
PERÍODO DE VISITAS	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	Cerrado*	0
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	2
TOTAL					10

Características Internas y Externas del Recurso.

* Se encuentra cerrado ya que se están llevando a cabo las obras de rehabilitación del edificio.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24) **Muy buena** (14-20) **Buena** (7-13) **Normal** (0-6)

		X	
--	--	----------	--

5. ALMACEN GENERAL DEL PUERTO

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	1
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	1
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	0
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	3
CONSERVA	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	2

CIÓN DEL ENTORNO					
PERÍODOS DE VISITA	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	cerrado	0
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	3
TOTAL					11

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24) **Muy buena (14-20)** **Buena (7-13)** **Normal (0-6)**

		X	
--	--	----------	--

6. MUELLE DE RIO TINTO

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	2
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	2
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	1
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	0
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	3
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	1
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	2
TOTAL					11

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (18-21) Muy buena (13-17) Buena (8-12) Normal (0-7)

		X	
--	--	----------	--

7. MONUMENTO A COLÓN

	3	2	1	0	Valor
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	2
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	2
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	2
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	2
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	1
PERÍODO DE VISITAS	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	Cerrado	0
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	1
TOTAL					11

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24) Muy buena (14-20) Buena (7-13) Normal (0-6)

		X	
--	--	----------	--

8. TORRE DE LA ARENILLA

	3	2	1	0	Valor
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	1
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	1
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	0
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	1
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	0
PERÍODO DE VISITAS	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	Cerrado	0
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	1
TOTAL					5

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24) **Muy buena** (14-20) **Buena** (7-13) **Normal** (0-6)

			X
--	--	--	----------

9. MUELLE DE LA REINA

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	0
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	2
ESTADO DE	Excepcional	Bueno	Necesita	Muy malo o	2

CONSERVACIÓN			rehabilitación	en ruinas	
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	3
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	2
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	1
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	2
TOTAL					12

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (18-21) **Muy buena** (13-17) **Buena** (8-12) **Normal** (0-7)

		X	
--	--	----------	--

10. LA CASA DEL VIGÍA DE LA BARRA

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	3
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	0
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	0
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	0
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	3
PERÍODO DE VISITAS	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	Cerrado	0
DEMANDA	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	2

QUE PUEDE ATRAER					
TOTAL					9

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24) **Muy buena** (14-20) **Buena** (7-13) **Normal** (0-6)

		X	
--	--	----------	--

11. EL MUELLE DE LA BARRA

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	2
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	1
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	0
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	0
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	3
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	1
TOTAL					8

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (18-21) **Muy buena** (13-17) **Buena** (8-12) **Normal** (0-7)

		X	
--	--	----------	--

12. FARO DEL PICACHO

	3	2	1	0	VALOR
SINGULARIDAD	Único	Raramente se encuentra	Se encuentra a veces	Muy común	1
ATRACTIVO	Excepcional	Muy bueno	Bueno	Normal	2
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Excepcional	Bueno	Necesita rehabilitación	Muy malo o en ruinas	2
APROVECHAMIENTO ACTUAL	Muy extendido	Se aprovecha de vez en cuando	Muy rara vez se aprovecha	En desuso o abandono	2
ACCESIBILIDAD	Muy buena	Normal	Cierta dificultad	Muy complicada	2
CONSERVACIÓN DEL ENTORNO	Muy bueno	Bueno	Malo	Muy malo	1
PERÍODO DE VISITAS	Todo el año	Visitas concertadas personal del pueblo	Sólo eventualmente	Cerrado	0
DEMANDA QUE PUEDE ATRAER	A casi todos	A muchos	A algunos	Muy pocos	2
TOTAL					12

Características Internas y Externas del Recurso.

Calificación General del Recurso:

Excepcional (21-24) **Muy buena** (14-20) **Buena** (7-13) **Normal** (0-6)

		X	
--	--	----------	--

CONCLUSIONES

Para la valoración de los recursos hemos hecho uso de unas tablas en las que se analizan las características internas y externas de cada uno de ellos, valorando los siguientes conceptos:

- ◆ Singularidad
- ◆ Atractivo
- ◆ Estado de conservación
- ◆ Aprovechamiento actual
- ◆ Accesibilidad

- ◆ Conservación del entorno
- ◆ Período de visitas
- ◆ Demanda que puede atraer

Cada uno de estos conceptos recibe una puntuación entre 0-3, la suma de la cual dará un valor. Dicho valor se aplicará posteriormente a una tabla de calificación general del recurso.

Tras analizar y valorar cada uno de los recursos observamos como la mayor parte obtiene una calificación buena o muy buena en casos aislados.

Por otro lado debemos decir que los conceptos que reciben puntuaciones más bajas son el estado de conservación y el aprovechamiento actual del recurso. Esto se debe a que se trata de elementos a los que hasta hoy no se les ha prestado atención y se hallan en desuso y malas condiciones en cuanto a su conservación.

La situación de partida, por tanto, es favorable en atención a los recursos existentes para el desarrollo turístico de la zona objeto de estudio. No se trata de elementos excepcionales, pero en la mayor parte de los casos el entorno en el que se encuentran les añade atractivo.

Asimismo la puesta en marcha de los proyectos previstos en la zona objeto de estudio, y más en concreto las actuaciones previstas sobre alguno de los recursos aquí estudiados va a añadir valor a los mismos, permitiendo su recuperación y aprovechamiento, dando esto como resultado la obtención de una mayor calificación general.

15. LA DEMANDA

A. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

Para realizar el siguiente análisis de la demanda hemos utilizado los datos relativos a los años 2000 y 2001 extraídos de la Encuesta de Coyuntura Turística de Andalucía (IEA).

1. Distribución porcentual de los turistas por provincias (%)

	ANDALUCÍA	HUELVA
Trimestre 1º de 2000	3.417.942	7,35
Trimestre 2º de 2000	5.612.662	8,20
Trimestre 3º de 2000	6.586.512	11,32
Trimestre 2º de 2001	6.029.311	5,4

2. Distribución porcentual según procedencia de los turistas y tipo de alojamiento en Andalucía.

a) **Procedencia (%)**:

- Andalucía- 17,2
- Resto de España- 32,2
- Unión Europea- 41,0
- Resto del mundo- 9,6

b) **Tipo de alojamiento(%)**

- Hotel, apartahotel- 46,9
- Hostal, pensión- 8,0
- Apartamento, piso, chalet:
 - en alquiler- 10,1
 - en propiedad- 10,6
 - multipropiedad- 1,7
 - amigos, familiares- 12,9
- Camping-3,4
- Albergue- 2,2
- Otros- 4,1

3. Estancia media de los turistas por provincias (número de días)

	ANDALUCÍA	HUELVA
Trimestre 1º de 2000	11,56	4,66
Trimestre 2º de 2000	9,44	4,62
Trimestre 3º de 2000	12,54	11,16
Trimestre 2º de 2001	10,5	7,4

4. Movimiento Hotelero en Huelva entre los meses de Enero y Julio de 2001.

	Viajeros alojados	Pernoctaciones	Grado de ocupación
Espanoles	218.854	653.171	
Extranjeros	66.646	267.751	
Total	285.500	920.922	39,77

5. Distribución porcentual de la forma de organizar el viaje por provincias 3º Trimestre de 2000 (%).

Concepto	ANDALUCÍA	HUELVA
Particular	64,51	65,73
Club, asociación, empresa, etc.	2,72	1,28
Agencias de viaje	32,77	32,99

6. Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias.

Motivo principal del viaje	ANDALUCÍA	HUELVA
Negocios	3,3	4,3
Asistencia a ferias congresos o convenciones	1,1	-
Vacaciones u ocio	74,2	84,8
Otros	21,4	10,9

7. Gasto medio diario del turista por provincias (pesetas).

	ANDALUCÍA	HUELVA
Gasto medio diario	7.202	5.853

8. Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	ANDALUCÍA	HUELVA
Alojamiento	7,9	8,1
Restauración	8,2	7,9
Ocio-diversión	8,0	7,6
Transportes públicos:		
Autobuses	7,2	8,2
Trenes	8,5	8,7
Taxis	7,3	-
Alquiler de coches	8,2	8,4
Calidad de la oferta turística:		
Playas	7,9	8,0
Paisajes	8,7	8,5
Parques naturales	8,8	8,5
Entornos urbanos	7,6	7,4
Seguridad ciudadana	7,7	7,8
Asistencia sanitaria	7,1	7,2
Atención y trato	8,5	8,3
Relación precio/servicio	8,0	7,7
Índice sintético de percepción	8,0	8,0

9. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita (%).

	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	28,6	3,8	67,6
Comida	21,5	3,2	75,3
Medio ambiente	25,8	14,2	60,0
Monumentos	22,8	3,0	74,2
Ocio	28,3	3,8	67,9
Precios	11,3	14,7	74,0
Red de comunicaciones	34,6	5,9	59,5
Seguridad	18,6	10,3	71,1
Transporte	21,2	4,2	74,6
Trato recibido	23,4	2,2	74,4

Fuente: Encuesta de Coyuntura Turística de Andalucía. IEA. Datos relativos al año 2000 y 2001.

De todos los datos aquí reflejados podemos extraer las siguientes **CONCLUSIONES:**

Con respecto al número de turistas observamos una disminución considerable respecto al año anterior; además la provincia de Huelva junto con la de Sevilla son las dos únicas que han experimentado un descenso en el número de pernoctaciones en establecimientos hoteleros, así como también ha descendido el grado de ocupación. Podría pensarse que esta situación actual se debe a que existen en la provincia más plazas hoteleras de las que se demandan, si bien los datos anuales aportados por el INEM muestran un crecimiento sostenido del sector.

Los turistas que visitan la provincia son en su mayoría españoles, siendo los andaluces y los madrileños los que más visitan Huelva. Por otro lado se aprecia un aumento en el número de turistas extranjeros debido en gran medida al aumento de plazas hoteleras y la incorporación de importantes touroperadores al mercado de la provincia.

Se trata de un turista medio-bajo, sin un alto poder adquisitivo, que organiza el viaje preferentemente de forma particular y procedente en su mayor parte de España, en concreto de Andalucía.

La estancia media del turista se sitúa en torno a los 7,4 días, siendo característico el hecho de que Huelva, junto con las provincias de Málaga y Almería son aquellas en las que la estancia del turista tiene mayor duración; lo que se debe fundamentalmente a que son zonas de costa y a que el principal motivo por el que viajan es por vacaciones u ocio.

La mayor afluencia se registra en los meses de verano, en especial en el mes de Agosto, si bien se trata de un turismo nacional en su mayoría, al contrario que en el mes de Septiembre que está registrando cada año mayor número de turistas por la afluencia de un turismo extranjero.

Es un turismo caracterizado por el alojamiento en establecimientos hoteleros en primer lugar, seguidos del alojamiento en casa de familiares o amigos, segundas residencias o bien en apartamentos o casas de alquiler.

En cuanto al gasto medio diario, se aprecia un importante incremento del mismo en el año 2001 en Andalucía, pero dicho incremento no se ha dejado notar en Huelva tanto como en otras provincias andaluzas. Llama la atención el hecho de que nuestra provincia junto con Almería y Málaga sean las que registran el menor gasto y al mismo tiempo las que registran estancias de mayor duración.

Por otro lado hay que señalar que son los turistas no comunitarios los que realizan un mayor gasto durante su visita, si bien el mayor porcentaje de turistas que visitan la provincia es de nacionales, seguidos de alemanes e ingleses. Esto significa que el turista que deja más dinero en Huelva es el que menos la visita, con lo que habría que plantearse la forma de atraerlo.

Con respecto a la calificación media del viaje por conceptos descubrimos cómo la provincia onubense recibe una alta calificación en todos los conceptos que se analizan, resaltando las calificaciones recibidas en relación con el alojamiento, los transportes públicos y las playas

que superan a la media andaluza; también hay que tener en cuenta que las calificaciones más bajas son las relativas al ocio-diversión, a los entornos urbanos, la asistencia sanitaria así como a la relación precio/servicio, aspectos estos sobre los cuales se deberá incidir a fin de mejorar todos los aspectos que influyen en la calidad de la visita, lo que repercutirá en que el visitante repita el lugar elegido como destino.

Si nos centramos en concreto en la capital onubense nos encontramos con que la clientela de los hoteles de la ciudad son fundamentalmente personas de negocio o bien personas que asisten a congresos.

Se trata de un turismo nacional, procedente fundamentalmente de Andalucía, Madrid y Extremadura, al igual que ocurre con el turismo que visita la provincia, apreciándose también en la ciudad el aumento del número de turistas extranjeros.

Los niveles de ocupación hotelera se sitúan en torno al 65 o 70 por ciento salvo en Semana Santa fecha en la que se registran los mejores baremos de ocupación, llegando en ocasiones al 100 por ciento y en los meses de verano en los que disminuye la ocupación hotelera; no debe obviarse el hecho de que la afluencia de numerosos turistas en verano beneficiaba a los hoteles de la ciudad a los que se derivaba parte de los mismos pero la situación ha cambiado debido al aumento de plazas hoteleras en el litoral onubense.

Por último haremos alusión a los datos relativos a la opinión sobre la oferta turística respecto a la visita anterior. Observando las tablas se aprecia como la tendencia es al mantenimiento o bien a la mejora de la oferta turística, pero no deben pasarse por alto tres conceptos en los que se percibe un empeoramiento considerable en opinión de los turistas. Se trata de los precios, el medio ambiente y la seguridad.

Consideramos que se trata de tres aspectos fundamentales a la hora de elegir un destino y que la opinión negativa respecto de los mismos por parte del turista puede influir en su decisión de repetir destino.

16. POTENCIALIDAD DEL PUERTO DE HUELVA COMO PRODUCTO TURÍSTICO.

Para el desarrollo de este punto haremos uso del análisis DAFO (Debilidades- Amenazas- Fortalezas- Oportunidades). Dicho método consiste en determinar los puntos Débiles y Fuertes de la zona y las Amenazas y Oportunidades.

Con el análisis DAFO se obtiene un diagnóstico de la situación, permitiendo además saber con qué cuenta la zona objeto de estudio y su entorno, los atractivos actuales y potenciales, los aspectos positivos y negativos de cada recurso, etc.

Toda esta información nos va a servir luego de base para plantear una serie de propuestas tendentes a la creación del producto turístico "Puerto de Huelva".

La información que aquí se expone procede en su mayor parte del Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva, realizado por encargo de la Diputación Provincial.

Hay que señalar que no todos los epígrafes tienen los mismos apartados y ello se debe a la falta de información de los mismos.

Dicho esto procedemos al análisis.

16.1 FORTALEZAS

INFRAESTRUCTURAS

- Situación estratégica de la ciudad
- Refuerzo del eje de comunicaciones con los principales centro emisores de turismo (Sevilla y Madrid), así como con el principal centro reemisor (El Algarve) mediante la construcción de la autovía de Ayamonte
- Importante patrimonio ferroviario relacionado con usos industriales con posibilidad de aprovechamiento turístico
- Buena situación del puerto de Huelva, en una zona próxima al centro urbano, con un destacado entorno natural y patrimonial (Paraje Natural, ríos Tinto y Odiel y los Lugares Colombinos)
- La singularidad derivada del carácter mixto de instalaciones que son a un tiempo náutico-deportivas y pesqueras
- Disminución de los tiempos de acceso a los aeropuertos internacionales de Sevilla y Faro, gracias a la mejora de los accesos viarios

OFERTA DE RESTAURACIÓN

- Alta calidad de los productos base

SERVICIOS DE INFORMACIÓN TURÍSTICA

- Existencia de servicios de información tanto de la Junta de Andalucía como del propio Ayuntamiento de Huelva
- Complementariedad de los puntos de información y centros de interpretación de espacios naturales (centro de interpretación del Paraje de Marismas del Odiel)
- Aceptable nivel de formación del personal adscrito a las oficinas

OFERTA COMPLEMENTARIA

- Riqueza de recursos y posibilidades de práctica de muy diversas actividades en la ciudad

PATRIMONIO CULTURAL

- Rico patrimonio cultural compuesto por:
 - * bienes histórico-artístico: arquitectura defensiva, legado del Descubrimiento,
 - * patrimonio arqueológico y patrimonio industrial
 - * gastronomía, basada en productos base diversos y de calidad
 - * eventos populares
 - * usos y costumbres: artesanía y prácticas agropecuarias tradicionales
- Espacio museístico, el Museo Provincial de Huelva que es el más notorio de la provincia
- Proximidad de centros emisores, Sevilla, y reemisores, el Algarve
- La oferta cultural onubense reúne los requisitos del turismo actual combinando cultura, ocio y naturaleza
- Los elementos culturales dan lugar a una actividad turística indirecta: restauración, tiendas, etc.
- Ausencia de saturación turística de la oferta disponible; aspecto muy valorado por el turista
- Se aprecia un mayor interés por la historia y la cultura de Huelva tanto desde las instituciones públicas como de los medios de comunicación

TURISMO DE NATURALEZA

- Proximidad de espacios naturales de interés al entorno urbano; riqueza natural, orográfica, hidrográfica y climática
- Variedad de recursos potenciales: patrimonio monumental, etnológico, industrial y gastronómico, senderos y vías verdes, patrimonio natural, recursos hidrológicos
- La Ría de Huelva como elemento de desarrollo del turismo fluvial y de naturaleza
- Posibilidad de aprovechamiento turístico de las áreas naturales a excepción de las reservas naturales de Marisma del Burro y la Isla de Enmedio
- Efecto desestacionalizador de la oferta natural
- Climatología adecuada para la realización de actividades durante todo el año
- Genera ingresos y empleos
- Las actividades de turismo activo con más posibilidades de promoción y desarrollo se vinculan al senderismo, las prácticas acuáticas y otros deportes terrestres como el golf y prácticas ecuestres
- Mayor duración de la estancia de los turistas activos

TURISMO DE CRUCEROS

- Buena red de comunicaciones tanto con España como con Europa
- Capacidad para acoger buques de gran tonelaje y dotación de infraestructuras necesarias para la acogida de cruceros
- Atractivos turísticos en la zona: recursos culturales, recursos naturales, patrimonio histórico, gastronomía, sol y playa.
- Actividades de ocio y terciarización de la zona portuaria; adquisición de un catamarán de recreo y existencia de proyecto de construcción de dos grandes complejos comerciales y de ocio en el Puerto de Huelva
- Situación estratégica de Huelva
- Excelentes condiciones climatológicas
- Singularidad del atractivo turístico conformado por los Lugares Colombinos, que se integran en el Puerto de Huelva, y el significado histórico de dichos lugares
- Integración del Puerto de Huelva en la Asociación Sun Cruise Andalucía, encargada de la promoción de Andalucía como destino de cruceros
- Toma de conciencia por parte de las autoridades competentes de las posibilidades que representa para el sector turístico el sector de los cruceros; ello se ha puesto de manifiesto en las negociaciones con touroperadores y en la dotación de infraestructuras portuarias

TURISMO INDUSTRIAL

- Subsector turístico que propicia la protección y potenciación de los valores culturales, patrimoniales e históricos que han determinado el desarrollo socioeconómico y paisajístico de la ciudad

OTROS

- El tamaño reducido de la ciudad es un factor de calidad de vida
- Mejora de la imagen de la ciudad
- Limitada dependencia de touroperadores extranjeros en la distribución de la oferta turística onubense
- Incipiente presencia de la oferta turística onubense en catálogos vacacionales de mayoristas españoles
- El sector terciario es el principal sector de la ciudad, con un porcentaje del 67 % de los ocupados

16.2 OPORTUNIDADES

INFRAESTRUCTURAS

- La ejecución de la línea de AVE Huelva-Sevilla generará flujos turísticos
- Reconversión del patrimonio ferroviario obsoleto o en desuso y utilización para fines turísticos y recreativos
- El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva plantea como alguna de sus medidas la terciarización de su ámbito de influencia, la integración urbanística y paisajística puerto-ciudad y la apertura de nuevos sectores de actividad como el turismo
- Vinculación a la oferta hotelera local
- La oportunidad que ofrecen las nuevas tecnologías para la conformación de estrategias de comercialización

OFERTA DE ALOJAMIENTO

- Generación de oferta complementaria de calidad que incentive el turismo
- Construcción de nuevos establecimientos hoteleros en la costa onubense que naturalmente generarán un flujo de visitantes a la ciudad

OFERTA DE RESTAURACIÓN

- Potenciación de la restauración como uno de los rasgos singularizadores y diferenciadores de la oferta turística onubense frente a destinos competidores
- Captación de nuevos recursos humanos en las escuelas de formación en hostelería de la provincia
- Diversificación y ampliación de la oferta gastronómica
- Los actos promocionales de carácter gastronómico que organizan las corporaciones locales

OFERTA COMPLEMENTARIA

- Aprovechar los recursos existentes para crear una oferta complementaria de calidad
La existencia de una buena oferta complementaria incentiva la prolongación de las estancias

PATRIMONIO CULTURAL

- Rehabilitación y dinamización de espacios y bienes patrimoniales con fines turísticos y de ocio
- Desestacionalización de la demanda
- Captación de nuevos segmentos de demanda, algunos de alto nivel adquisitivo como es el caso del sector crucerístico
- Creación de paquetes turísticos a la oferta en los que se contemple la elaboración de rutas o programas temáticos que se comercialicen por touroperadores que actúan en el litoral
- Atraer nuevos segmentos de demanda mediante determinados eventos culturales puntuales
- Existencia de elementos con gran potencial basados en el patrimonio inmueble, etnológico y festivo
- El turismo cultural es un tipo de turismo que está experimentando un notable crecimiento en los últimos tiempos
- Las oportunidades de negocio para las actividades comerciales minoristas con la venta de recuerdos, productos gastronómicos, artesanía, etc.

TURISMO DE NATURALEZA

- Se trata de un sector turístico en crecimiento
- Creación de una oferta turística respetuosa con el medio y los espacios naturales que sirva asimismo para conservar y poner en valor dichos espacios
- Diversidad de espacios que hacen posibles diferentes prácticas de carácter cultural, deportivas o ecoturísticas.
- Aprovechamiento de los espacios naturales como complementarios de la oferta de turismo litoral o urbano, en cuanto áreas de ocio y recreo turísticamente aprovechables
- Incorporación de la iniciativa privada a proyectos ecoturísticos que por su envergadura o ubicación parten del sector público
- Posibilidades de negocio para las agencias receptoras locales creadoras de producto
- Concienciación de la población local de la necesidad de preservar los espacios naturales en cuanto fuente de ingresos sostenible
- El patrocinio de competiciones deportivas de prestigio internacional que contribuyan a mejorar la presencia de Huelva en los medios y favorecer la creación de la imagen "Huelva natural y activa", un destino natural vinculado a múltiples opciones de ocio activo
- Creación de paquetes que combinen la estancia con la realización de actividades complementarias. Consolidan la oferta y aumentan el atractivo turístico del destino contribuyendo además a la fidelización de la demanda, al aumento de la estancia y del gasto medio

- Apertura de oferta a nuevos nichos de demanda como el turismo de incentivos, de alto nivel de gasto, relacionándolo con estancias de ocio activo
- Aumentar la promoción de aquellas actividades con mayor componente desestacionalizador, lo que contribuirá a afianzar la actividad turística en la zona

TURISMO DE CRUCERO

- Mejora de las comunicaciones mediante la construcción de la línea del AVE Huelva-Sevilla y con la autovía de Ayamonte
- Construcción de una terminal de cruceros en el área más oriental de la zona de servicio del Puerto
- Integración socioeconómica del Puerto en el espacio urbano
- El Estero de los Caños y la Marisma del Pinar ofrecen posibilidades para desarrollar en dichos lugares proyectos recreativos y de ocio tales como un campo de golf
- El turismo de cruceros dinamiza los destinos turísticos
- Creación de una ruta cuyo origen o destino sea Huelva relativa al hecho histórico del Descubrimiento
- Captación de un segmento de demanda de gran poder adquisitivo
- Crea sinergias entre los distintos servicios turísticos de carácter primario y secundario
- La modalidad que combina crucero y estancia en tierra permite multiplicar los beneficios de la actividad y contribuir a consolidar el sector en la zona

TURISMO INDUSTRIAL

- Vía económicamente factible para la reconversión de establecimientos industriales e infraestructuras ferroviarias obsoletas por el proceso de reestructuración industrial con fines educativos, recreativos y turísticos

OTROS

- La ciudad ofrece la posibilidad de realizar numerosas excursiones radiales de interés para el turista
- Ante la competencia que presentan destinos cercanos con mayores atractivos, habrá que aprovechar los elementos diferenciadores que presenta la ciudad de Huelva tales como la gastronomía, la importancia histórica de la ciudad, el entorno incomparable, etc.
- Aprovechamiento de la tendencia actual a comercializar productos turísticos específicos como los cruceros

16.3 DEBILIDADES

INFRAESTRUCTURAS

- Huelva ha presentado históricamente un déficit en relación con la dotación de infraestructuras, principalmente las relativas a la red viaria
- Colapso de la red viaria que conecta la ciudad con el litoral, principalmente en época estival. Si bien el problema se resolverá con la apertura en Noviembre del 2001 de la Autovía Huelva-Ayamonte.
- Funcionalidad turística secundaria de la mayoría de las instalaciones portuarias
- Bajo desarrollo de servicios complementarios en los puertos deportivos así como en el puerto de Huelva
- Bajo nivel de concertación con el sector hotelero local

OFERTA HOTELERA

- Falta de infraestructuras de alojamiento en la ciudad.
- Se trata de hoteles de categoría media

OFERTA DE RESTAURACIÓN

- Deficiencia de los servicios de restauración en cuanto a servicio y atención al cliente
- Formación del personal derivada en su mayoría de la experiencia carente de reciclaje o procesos formativos (atención al cliente, idiomas, gestión, etc.)
- Deficiencias de carácter sanitario (limpieza de establecimientos), uso de menaje, decoración de establecimientos
- Falta de los precios en las cartas
- Escasa variedad en la carta, cocina poco elaborada

OFERTA COMPLEMENTARIA

- Escasa actividad empresarial que oferte actividades turísticas complementarias
- Se trata de una oferta segmentada no permitiendo así la comercialización conjunta del producto turístico complementario

PATRIMONIO CULTURAL

- Deficientes condiciones de conservación y/o ausencia de recursos para uso turístico, presencia de usos incompatibles con el aprovechamiento turístico
- Deficiente infraestructura informativa (personal y equipamiento), iluminación, mantenimiento de edificios y de horarios de visita
- No se detectan productos turísticos específicos comercializados
- La singularidad de la oferta festiva onubense, de carácter muy localista, no es fácil de comercializar
- Débil posicionamiento de la oferta monumental onubense en Andalucía, al igual que ocurre con los recursos etnológicos y gastronómicos
- La falta de valoración por parte de la población local de los recursos patrimoniales y culturales
- Desconexión entre los espacios costeros y de interior, desaprovechando así recursos turísticos

TURISMO DE NATURALEZA

- Las propias características de estos espacios, especialmente frágiles, limitan su uso
- Equipamientos con marcada orientación divulgativa, infrautilización desde la perspectiva turística y del ocio activo; información turística, coordinación del alojamiento en estas zonas, creación de productos
- Deficiencias en la conservación
- Dotación limitada (señalización, equipamiento de apoyo)
- Contaminación ambiental y de la Ría
- Falta de conocimiento de la existencia de recursos naturales, o bien de su valor por parte de la población local así como del turista
- No se da una asociación entre la oferta alojativa y las actividades de ocio y deportivas en el sistema turístico onubense
- Escasa oferta de ocio activo

TURISMO DE CRUCEROS

- Acceso limitado a buques de gran calado hasta el Muelle de Levante, lo que implica el atraque de dichas embarcaciones en una zona alejada de la ciudad y en un lugar poco apropiado para la llegada de cruceros
- Limitada dotación de infraestructura logística en la zona portuaria orientada a la actividad turística y crucerística
- Paisaje industrial de la zona, muy poco apropiado para la llegada de buques-crucero
- Escasa oferta complementaria

OTROS

- Práctica ausencia de agencias receptoras creadoras y distribuidoras de producto así como canalizadoras de la demanda
- Inexistencia de asociaciones y/o empresas con suficiente capacidad comercial dedicadas a la distribución del destino turístico Huelva
- Comentarios negativos del destino Huelva en guías turísticas
- Descoordinación entre las distintas administraciones con competencia en turismo
- Falta de zonas de aparcamiento en la ciudad
- El sector turístico de la ciudad es bastante débil

16.4 AMENAZAS

INFRAESTRUCTURAS

- Disminución de la calidad ambiental y paisajística derivada del aumento de las infraestructuras
- Limitación de la operatividad turística de la Red ferroviaria por su trazado y los horarios
- Desarrollo de actividades duras en el Puerto de Huelva configurando un entorno poco atractivo para el sector turístico, en especial para los cruceros
- Conversión de las instalaciones náutico-deportivas en “aparcamientos de barcos” debido al escaso desarrollo de servicios complementarios

OFERTA DE RESTAURACIÓN

- Pocas posibilidades de captar mercados por la limitada oferta de restauración en términos cualitativos y cuantitativos
- La baja calidad del servicio deteriora la imagen del destino turístico
- Desproporción en la relación calidad/precio durante fechas punta con incidencia negativa en la imagen del destino

PATRIMONIO CULTURAL

- Fuerte competencia de ciudades próximas, en especial Sevilla, con una oferta cultural más diversificada y mejor vertebrada
- Limitación de proyectos patrimoniales y culturales de carácter turístico por la elevada inversión requerida tanto material como en recursos humanos
- Desvirtuación de costumbres y usos locales si no se crean productos turísticos respetuosos con el medio y las tradiciones locales

TURISMO DE NATURALEZA

- Degradación de la imagen de Huelva como destino natural por publicidad negativa en torno a la contaminación y la abundancia de insectos
- Limitación del desarrollo potencial y puesta en valor turístico por la falta de acuerdo entre las administraciones competentes en los espacios naturales o bien entre particulares y Administración

TURISMO DE CRUCEROS

- Situación excéntrica de Huelva respecto a las rutas crucerísticas habituales, lo cual puede afectar negativamente a la viabilidad de dicha actividad
- Pérdida de oportunidades de negocio por la escasa dotación turística del Puerto de Huelva para la acogida de cruceros
- Fuerte competencia de destinos próximos mejor preparados para la recepción de cruceros como es el caso de Cádiz
- Pérdidas de oportunidades de negocio en la modalidad fly and cruise por la inexistencia de aeropuerto en Huelva
- Peligro de realizar fuertes inversiones en el puerto que no se correspondan con una actividad crucerística relevante

OTROS

- Reticencia y desconfianza social frente a los cambios y a las innovaciones
- Posibilidad de impactos ambientales sobre los recursos naturales de la zona
- Riesgo ante la pérdida de control sobre los procesos productivos, a favor de empresas exteriores, ante la falta de iniciativa por parte de las empresas locales
- Falta de visión unitaria del espacio turístico de los gestores locales que redundan en la consiguiente pérdida de competitividad y dispersión de esfuerzos
- Exclusión de la oferta onubense en los principales mercados y consolidación de la tendencia estacional de la actividad por una deficiente dotación hotelera, imprescindible para la comercialización por touroperadores

Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva y elaboración propia.

17. ANÁLISIS DE LAS ACTUACIONES LLEVADAS A CABO EN DETERMINADOS FRENTES MARÍTIMOS PORTUARIOS.¹⁷

En el último siglo y medio hemos asistido a un enfrentamiento continuo y a una competencia por el territorio entre puertos y ciudades. La importancia y la dificultad que tiene la solución de este conflicto la podemos apreciar en organismos como la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos "Ville et Port", un foro que reúne a ciudades y puertos a nivel mundial para buscar cauces de diálogo y soluciones a estos enfrentamientos; es la única organización a nivel internacional que permite el intercambio de ideas y los contactos para la realización de proyectos entre ciudades y puertos a fin de mejorar las relaciones entre ambos. La citada Asociación celebra una serie de Conferencias sobre distintos temas relativos a esta relación y de esas conferencias se extraen una serie de conclusiones que merecen ser tenidas en cuenta.

En España las actuaciones en los frentes marítimos se encuentran en una primera fase, destacando el caso de Barcelona que ha sido el primer puerto español en desarrollar y transformar su frente marítimo. Sin embargo hay que decir que no es el único puerto que, en nuestro país, lleva a cabo actuaciones de este tipo; si bien en los demás puertos se trata de actuaciones aisladas que van transformando poco a poco los puertos, o simplemente se tiene el proyecto pero aún no se ha desarrollado.

Vamos en primer lugar a analizar algunas de las actuaciones más significativas a nivel mundial para luego pasar a analizar los procesos de transformación que están teniendo lugar en puertos españoles y que son los que más nos van a servir a la hora de planificar la remodelación del Puerto de Huelva.

17.1 PUERTOS MUNDIALES

Dentro de los puertos que han sufrido transformaciones en sus frentes marítimos portuarios destacamos los siguientes: San Francisco, Boston, Baltimore, Miami, Montreal, Cape Town (Sudáfrica) y Cardiff (Gales, Reino Unido), Londres, Lisboa.

En algunos de estos puertos las actividades portuarias han prácticamente desaparecido, por lo que las actuaciones que se han realizado son básicamente urbanas, si bien es cierto que en determinados casos se han llegado a recuperar o incluso a crear cierta actividad portuaria compatible con actividades lúdicas y de ocio.

El modelo seguido por todos los puertos aquí citados es el siguiente, emplazar las viviendas en las áreas más interiores y alejadas del borde del mar, mientras que los equipamientos de ocio, comercio, culturales e incluso algunos hoteles se instalan en la ribera del mar; ahora bien, todo ello debe ser de baja densidad.

¹⁷ Fuente: Boletines de Información mensual Puertos del Estado. Años 1999 y 2000.

Las citadas actuaciones en los diferentes puertos han sido fruto de un largo proceso de maduración en el que ha sido necesario un diálogo entre puerto, ciudad y sociedad. Es fundamental la participación de entidades ciudadanas, culturales y empresariales para que las intervenciones que se pongan en práctica den el resultado previsto. Además dichas actuaciones están perfectamente planificadas, no dejando margen a la improvisación sino que todo está previsto de antemano. Así se evitan el desarrollo de actuaciones aisladas que pueden ser freno para otras futuras y que no estén en concordancia con las que se han llevado a cabo.

Los proyectos desarrollados en estos puertos han sido promovidos por entidades públicas específicas que permiten la captación de fondos públicos y privados.

Se señala como factor de éxito de las actuaciones en los frentes marítimos portuarios una correcta planificación y comercialización así como la conservación del espíritu portuario de la zona que constituye precisamente el atractivo de dicho lugar.

Quisiera destacar aquí una iniciativa que se está llevando a cabo en EE.UU. en relación con los faros. En EE.UU existen alrededor de 600 faros; si bien la gran mayoría de éstos son utilizados como ayudas a la navegación, existen otros que no funcionan como tales y algunos de ellos se han destinado a museos marítimos u hoteles.

En los años 80 la situación de deterioro en que se hallaban los faros deshabitados impulsó la creación de numerosas sociedades de amigos de los faros cuyo fin era el de conservarlos. En 1984 se crea la Sociedad de Faros de EE.UU (USLHS) que funcionan junto a otras sociedades de carácter regional.

El interés en la conservación de los faros viene dado porque estos son parte del patrimonio histórico-marítimo. Se trata de una experiencia que podría adoptarse también en España, y en concreto en el caso de Huelva con el faro del Picacho (Mazagón).

PUERTO DE BARCELONA¹⁸

La remodelación del Port Vell de Barcelona constituye uno de los referentes a nivel mundial de actuación en el frente marítimo portuario. El fin de dicha actuación ha sido convertir la citada zona portuaria en una zona de esparcimiento y ocio para el ciudadano, además de ser zona de servicio.

Una cuestión esencial a la hora de llevar a cabo proyectos de reconversión o rehabilitación de áreas portuarias es que tales proyectos sean rentables para el puerto; ahora bien, como la zona no va destinada a uso portuario sino a uso ciudadano será necesario atraer capital privado para la puesta en marcha de los proyectos y para ello es fundamental darle un valor comercial al área sobre la que se tiene previsto actuar. Esto ha ocurrido en el caso de Barcelona.

¹⁸ Fuente: Boletín de información mensual Puertos del Estado, nº 62, Marzo 1999, págs 18-29. Especial Puerto de Barcelona, Joaquín Tosas y Mir (Presidente de la Autoridad Portuaria).

El citado Port Vell acoge tras la reconversión los siguientes elementos:

- * Centro comercial y lúdico Maremagnum
- * Aquarium
- * Cine de gran formato Imax
- * Multicine
- * Establecimientos de restauración
- * World Trade Center Barcelona (WTCB)

Vemos como se mezclan en el Port Vell servicios relacionados con el ocio, la cultura, los deportes náuticos e incluso los negocios.

Especial atención merece el World Trade Center Barcelona. Se trata de un gran centro de negocios situado en el Moll del Puerto, que consta de 40.000 m cuadrados para oficinas, 7.000 m cuadrados para tiendas, un auditorio, dos terminales de cruceros, un aparcamiento subterráneo y una rambla que conecta dicho centro con el resto de la ciudad. El edificio está constituido por cuatro torres, una de las cuales está destinada a la construcción de un hotel de 4 o 5 estrellas y que contará con 250 habitaciones; se trata del primer hotel autorizado en un espacio portuario. Los demás edificios está previsto que sean ocupados por grandes compañías y asimismo se instalará un Centro de Información y Documentación en materia de comercio exterior.

Otra de las actuaciones previstas y que tiene interés para nosotros es la relativa a la ordenación del sector pesquero con las obras de la segunda bocana del puerto, que va a hacer posible la separación entre el puerto comercial y el puerto lúdico y de pasajeros. Se prevé el traslado de la flota e instalaciones pesqueras a unas nuevas superficies, lo que implica una mayor disponibilidad de espacio para la navegación deportiva y de ocio. Asimismo se plantea la construcción de un "village de pescadores", el cual estará abierto al público y presentará una atractiva oferta comercial y gastronómica. A todo ello hay que añadir la construcción en la zona de un hotel de 5 estrellas y un parque temático relativo al uso lúdico de las nuevas tecnologías.

17.2 PUERTOS NACIONALES

A) *Puertos Andaluces*

PUERTO DE MÁLAGA¹⁹

El Puerto de Málaga se ubica en el centro de la ciudad, cercano a las zonas urbanas de mayor actividad. Se trata de un puerto que dispone de más de 2.000 metros de línea de atraque; cuenta con excelentes comunicaciones por carretera, ferrocarril y por aire;

¹⁹ Fuente: Boletín de información mensual Puertos del Estado, nº 66, Julio 1999, págs 17-25. Especial Puerto de Málaga, Enrique Linde Cirujano (Presidente de la Autoridad Portuaria)

hallándose tanto la estación de trenes como el aeropuerto, uno de los principales de España, a escasa distancia.

La ciudad constituye uno de los destinos principales de Andalucía y de la Península, por lo que cuenta con suficiente infraestructura hotelera; pero no sólo la ciudad ofrece atractivos turísticos sino también y en especial su hinterland.

En la actualidad el puerto se está consolidando como puerto de cruceros, siendo el segundo puerto de la Península en recepción de cruceros.

Se están llevando a cabo una serie de actuaciones relativas a la relación puerto-ciudad entre las que destacamos las siguientes:

- Acondicionamiento urbanístico del puerto y desarrollo de zonas comerciales, de ocio y de uso terciario.
- Construcción y urbanización de la Plataforma de San Andrés, con lo que se gana una zona para uso ciudadano, permitiendo prácticas deportivo-pesqueras, instalación de infraestructuras hoteleras y de uso terciario.
- Creación de las infraestructuras necesarias y acondicionamiento del puerto para la recepción de hoteles.
- Establecimiento de nuevos centros culturales y de ocio.
- Traslado de la actividad portuaria a otro espacio más alejado de las zonas urbanas.

Se prevé la construcción de dos parques de ocio. En el primero proyecto de la Marina del Puerto, que abarca 90.000 metros cuadrados de muelles y está financiado exclusivamente por capital privado, algo más de la tercera parte de la superficie se destinará a restaurantes, boleras, multicines, gimnasio, tiendas así como para la construcción de dos museos; se trata de locales de alquiler. El segundo proyecto, que también comprende una superficie de 90.000 metros cuadrados acogerá la instalación de un hotel y de un centro de convenciones. Además entre ambos parques de ocio se van a construir siete edificios destinados a oficinas.

Todas estas medidas que aparecen recogidas en el Plan Especial del Puerto de Málaga van a permitir no sólo el desarrollo del propio puerto sino también de la ciudad, aumentando su atractivo turístico con nuevas e interesantes ofertas.

Dicho puerto lleva a cabo acciones de promoción conjunta con otros puertos andaluces.

PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ²⁰

El Puerto Bahía de Cádiz se encuentra en una situación geográfica inigualable y además cuenta con una excelente red de comunicaciones no sólo con el resto de España sino también con Europa.

²⁰ Fuente: Boletín de información mensual Puertos del Estado, nº 72, Febrero 2000, págs. 20-32. Especial Puerto de la Bahía de Cádiz, Albino Pardo Rodríguez (Director de la Autoridad Portuaria) y Rafael Barra Sanz (Presidente de la Autoridad Portuaria).

Se encuentra integrado en tres ciudades distintas: Cádiz, el Puerto de Santa María y Puerto Real.

Este puerto cuenta con una Asociación propia para la promoción del mismo llamada GADESPORT; además se incluye también dentro de la Asociación SUNCRUISE ANDALUCÍA.

Si atendemos a los objetivos que se prevén en el Plan Estratégico del Puerto Bahía de Cádiz podemos señalar los siguientes:

1. Potenciar el tráfico de cruceros así como el de pasajeros entre España y Marruecos.
2. Utilizar terrenos pertenecientes a la Autoridad Portuaria que se encuentran en zonas alejadas de los muelles para usos distintos al portuario tales como el ocio y la restauración mediante concesiones de uso.

Hay que tener en cuenta también una serie de acuerdos de colaboración entre el Puerto y los distintos Ayuntamientos a los que afecta la zona de servicio del puerto:

- Desarrollo de la Punta de San Fernando (Cádiz) mediante la instalación de un complejo de ocio y náutico-deportivo.
- Exposiciones en terrenos portuarios
- Cesión de terrenos portuarios para aparcamientos en fiestas locales y otros eventos
- Construcción de paseo marítimo que unirá la Barriada de la Paz y Puntales.
- Recuperación para la ciudad del Puerto de Santa María de la margen derecha del río Guadalete, trasladando la actividad portuaria a la margen izquierda.
- Cesión de terrenos al municipio de Puerto Real para la construcción de una dársena náutico-deportiva.

Por otro lado las Autoridades Locales están llevando a cabo una gran labor ampliando la oferta cultural y recreativa de la ciudad al tiempo que desarrolla una campaña de promoción de Cádiz que está dirigida a todos los segmentos turísticos. De esta forma se consigue hacer más atractiva la ciudad para los turistas en general y en especial para los de crucero.

PUERTO DE SEVILLA²¹

El Puerto de Sevilla es el único puerto interior de España. Su ubicación en el mismo centro histórico de la ciudad hace que su vinculación con la misma sea muy estrecha y por esta razón a lo largo de la historia del puerto vemos como éste ha ido cediendo parte de sus terrenos e incluso algunas instalaciones a la ciudad, trasladando las actividades portuarias a otras zonas más alejadas del centro.

²¹ Fuente: Boletín de información mensual Puertos del Estado, nº 63, Abril 1999, págs 16-23. Especial Puerto de Sevilla, Manuel Fernández González (Presidente de la Autoridad Portuaria).

Las comunicaciones con el resto de España y de Europa son excelentes tanto por carretera como por ferrocarril, a lo que hay que añadir la existencia de un aeropuerto a escasa distancia del puerto.

El Puerto de Sevilla al igual que el resto de puertos andaluces pertenece a la Asociación Suncruise Andalucía que es quien se encarga de la promoción de los mismos.

Un inconveniente con el que cuenta dicho puerto es, sin embargo, el escaso calado de la ría del Guadalquivir que tiene como media un calado de 6'50 m lo que impide la entrada de buques de grandes dimensiones.

Por otro lado hay que señalar que Sevilla es la capital de Andalucía y al mismo tiempo se ha convertido en un centro social, cultural, artístico y financiero de gran importancia en España y en Europa.

El Plan Especial del Puerto de Sevilla prevé nuevos usos para el Muelle de las Delicias, el cual se pretende convertir en complejo náutico-comercial, logrando compatibilizar actividades portuarias y urbanas. Las actuaciones a desarrollar en dicha zona son las siguientes:

- Establecimiento de un muelle de cruceros
- Restauración de la antigua estación marítima
- Se tenía previsto la construcción de un complejo comercial y de ocio, si bien el concurso para la construcción y explotación quedó desierto.
- Construcción de un Acuario "Nuevo Mundo" con más de 7.000 metros cuadrados de superficie.
- Instalación de un Centro de Información del Puerto de Sevilla, el cual servirá a su vez como museo del puerto así como para el desarrollo de otras actividades que prevea la Fundación Portuaria.

PUERTO DE ALMERÍA²²

El Puerto de Almería se halla situado en las cercanías de la fachada urbana Sur de la ciudad.

Las comunicaciones del puerto y de la propia ciudad con el resto de España son buenas y además están siendo mejoradas. Almería cuenta además con un aeropuerto a escasos kilómetros del puerto.

Dicho puerto cuenta con un importante potencial para la recepción de barcos de crucero, teniendo un calado suficiente para barcos de gran tonelaje. Además existe una Estación Marítima que acaba de construirse.

²² Fuente: Boletín de información mensual Puertos del Estado, nº 68, Octubre 1999, págs 25-31. Especial Puerto de Almería.

Entre las actuaciones llevadas a cabo en el contexto de las relaciones puerto-ciudad destacamos las siguientes:

- Apertura de una portada monumental, peatonal en la zona central del puerto, con acceso directo desde la Plaza de la Marina.
- Mejora de los accesos viarios al puerto que ha redundado también en beneficio de la ciudad mejorando las rotondas, ajardinamientos e iluminación.
- Mejora de la desembocadura en la margen derecha.
- En el Muelle de Levante, se destina una parte a usos portuarios y en la otra se prevén usos lúdicos ciudadanos; se logra de esta forma que el muelle pase a ser una prolongación de la Avda. de la Reina Regente y de la Rambla de Almería.

La Autoridad Portuaria tiene interés en la creación de un órgano que se encargue de la gestión y planificación de la reutilización del antiguo cargadero de Mineral, el cual ha sido declarado por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía como "Bien de Interés Cultural".

B) *Otros Puertos Españoles*

Dentro de los puertos nacionales vamos a destacar a aquellos en los que la relación puerto-ciudad ha sido más estrecha y ha dado lugar a una serie de actuaciones que han supuesto, no sólo la transformación del propio puerto sino también y en especial la de la ciudad que vuelve a mirar al mar o a la ría; o bien aquellos puertos que han tenido una situación de partida similar al puerto de Huelva, con lo que las actuaciones que han originado su transformación podrían ser de gran utilidad. Así citaremos los casos de los puertos de: Cartagena, Bilbao, A Coruña, Alicante, Castellón y Avilés.

Las principales actuaciones que se han desarrollado dentro del marco de las relaciones puerto-ciudad que se repiten en los casos que estudiamos pueden resumirse en lo siguiente:

- a) Construcción de paseos marítimos
- b) Conexión peatonal entre puerto y ciudad y remodelación de los accesos a la ciudad
- c) Construcción de nuevas zonas verdes o de parques lineales en los antiguos terrenos de RENFE
- d) Recuperación de las márgenes del río para la ciudad
- e) Regeneración de playas afectadas por las actividades portuarias
- f) Creación de complejos de ocio en terrenos pertenecientes al puerto
- g) Instalación de establecimientos hoteleros y de restauración

- h) Ubicación de instalaciones náutico-deportivas
- i) Construcción de aparcamientos
- j) Restauración de elementos portuarios singulares del patrimonio histórico
- k) Mejora y acondicionamiento de los accesos a faros
- l) Cesión de faros a los municipios para usos culturales o de ocio
- m) Soterramiento parcial de las vías del tren que separan la ciudad del mar o del río
- n) Traslado de instalaciones y actividades portuarias a otras zonas más alejadas del entorno urbano
- ñ) Autorizaciones de ocupación temporal de zonas portuarias para actividades lúdicas, promocionadas en gran medida por los Ayuntamientos
- o) Potenciación de los cruceros
- p) Rehabilitación de antiguas Estaciones Marítimas o construcción de nuevas estaciones
- q) Colaboración de las Autoridades Portuarias con las instituciones y organismos de los municipios en los que se ubican los distintos puertos; dicha colaboración va a permitir una revitalización económica, la revitalización de la vocación marítima de la ciudad así como la divulgación del patrimonio que se halla en esta zona.

Entre las iniciativas que se han llevado a cabo son de destacar: las visitas de escolares, la utilización de instalaciones portuarias para el desarrollo de actos culturales, programas de promoción marítima, deportiva, cultural y turística de la ciudad, etc.

Hemos destacado como actuación común a varios puertos la potenciación de los cruceros turísticos. Dentro de este tema debe resaltarse la iniciativa puesta en marcha por los puertos de Gijón, Santander, Bilbao y A Coruña, la iniciativa "Costa Verde Cruceros", un itinerario con escala en los cuatro puertos citados y que busca su atractivo en la cultura, historia, la gastronomía y la belleza natural y paisajística de la Costa Cantábrica.

18. PROPUESTAS PARA LA CREACIÓN DEL PRODUCTO TURÍSTICO "PUERTO DE HUELVA".

Nos encontramos en un punto fundamental del proyecto, el de las ideas y propuestas que pensamos podrían: revitalizar la zona objeto de estudio, de forma que, utilizando determinados elementos de interés existentes en dicho espacio, se les pueda sacar provecho y rentabilidad; al tiempo que tratar de hacer la ciudad más atractiva tanto para el ciudadano como para el turista.

El objetivo que se persigue es el de mejorar la calidad de vida y potenciar una zona, hasta hoy desaprovechada, a partir de ciertos atractivos o elementos existentes o bien en proyecto de construcción o reforma. Para conseguir este objetivo debe prestarse atención a los siguientes aspectos: preservación del medio ambiente; su uso y disfrute; utilización y valoración de las infraestructuras y recursos existentes en la zona; aprovechamiento de las oportunidades de fomento económico que el entorno permite; incentivación de la innovación; revalorización de los recursos humanos, con especial atención al desempleo.

A través de unas pinceladas, se aportan posibles usos de dichos elementos, si bien sería objeto de un estudio más detallado el determinar la viabilidad económica y real de llevar estas ideas a cabo, u otros aspectos más concretos.

Cuando hablamos del patrimonio onubense hay que tener en cuenta el hecho de que dicho patrimonio no responde solo al concepto de conjuntos o monumentos de carácter histórico-artístico, como suele ser habitual, sino que nos encontramos con unos espacios con caracteres propios y singulares (históricos, culturales, etnológicos o naturales). Concepto que habrá que tener presente y reflejar en las acciones de promoción que se lleven a cabo de la ciudad y su patrimonio, ya que de este modo el turista/ciudadano no quedará defraudado con lo que visita y lo apreciará de manera adecuada.

"El patrimonio, considerado desde una perspectiva general, es el conjunto de elementos naturales o culturales, materiales o inmateriales, heredados del pasado o creados en el presente, en donde un determinado grupo de individuos reconocen sus señas de identidad (...) El patrimonio no sólo es un conjunto de bienes valiosos que deben ser preservados, sino también una forma de entender la cultura que tiene que ver con una determinada actitud social, una mentalidad colectiva que otorga un respeto especial a determinados objetos o manifestaciones" (Plan General de Bienes Culturales de Andalucía, P.G.B.C., 1997:9)

En el citado Plan se hace referencia a la dificultad de obtener el máximo rendimiento de un patrimonio cuando éste no es valorado como tal por sus titulares; entra así en juego la responsabilidad de la Administración para poner en conocimiento de la comunidad el patrimonio existente así como las posibilidades de su uso y disfrute sin que peligre su conservación.

En vista de la singularidad que presenta el patrimonio existente en la capital se plantea la conveniencia de una interpretación ambiental del mismo; Bob Peart (en Morales Miranda 1992:18) define la misma como un proceso de comunicación diseñado para revelar al público significados e interrelaciones de nuestro patrimonio natural y cultural a través de su participación en experiencias de primera mano con un objeto, artefacto, paisaje o sitio.

La interpretación ambiental puede por tanto contribuir en la calidad de experiencia del turista en un área determinada a través de la visualización de ciertos aspectos que en el campo se vuelven tangibles y cercanos al entendimiento del visitante casual (Sendero de interpretación en la margen norte del Canal Beagle, Tierra de Fuego, María Elena Daverio y Marisol Vereda).²³

La idea central es dotar a Huelva de una zona de esparcimiento donde puedan desarrollarse diferentes formas de ocio en sentido más amplio y eficaz de cómo se viene entendiendo en la actualidad, espacio destinado a locales comerciales y de restauración así como a salas de cine; y es que el ocio es más que eso, engloba también actividades culturales, deportivas, relacionadas con la naturaleza, etc. El turista urbano de hoy en día demanda un turismo más activo que le permita conocer no sólo el lugar que visita sino también conocer sus gentes, sus costumbres, su cultura e historia y participar de todo ello; y no podemos pensar que los centros comerciales y de restauración, a secas, respondan a tales exigencias de la demanda. Por tanto hay que pensar en otras alternativas que permitan satisfacer los intereses de los visitantes que se acercan a nuestra ciudad.

Hemos comentado que el objetivo que se persigue es el de dotar a la ciudad de una zona de esparcimiento y para ello se quiere aprovechar un área caracterizada por la continuidad y buena comunicación, por la disponibilidad de terrenos existentes así como de determinadas infraestructuras, y básicamente por los proyectos que se están realizando o se tiene previsto llevar a cabo en dicha zona y que por sí solos quizá no digan nada pero en conjunto y conectándolos de determinada manera pueden dar lugar a un cambio importante de la imagen de la ciudad y de su funcionamiento, creándose un nuevo foco de atracción en la ciudad; nos estamos refiriendo así al paseo marítimo, al nuevo estadio colombino, al centro de equipamiento terciario que se va a construir en el llamado triángulo dotacional, la restauración de los antiguos almacenes y del edificio de cocheras para su posterior uso, etc.

Se trata de estimular el Turismo Urbano y Cultural, aprovechando una zona de la ciudad con numerosas posibilidades pero que hasta hace pocos años e incluso hoy en día sigue estando infrutilizada y degradada, creando para ello un único producto turístico, el Puerto de Huelva, y para ello serán necesarias las siguientes actuaciones:

- ❖ Adecuar los recursos para visita turística
- ❖ Potenciar el uso y la conservación de los recursos turísticos existentes
- ❖ Crear nuevos centros de cultura y ocio
- ❖ Crear itinerarios en los que se conjuguen patrimonio y servicios turísticos

²³ Fuente: Turismo: Desarrollo Local y Regional. Sendero de interpretación en la margen norte del Canal Beagle, Tierra de Fuego. Marisol Vereda y María Elena Daverio.

- ❖ Mejorar el medio ambiente urbano y ordenar el uso turístico de las zonas de la ciudad en la que se hallen recursos patrimoniales
- ❖ Promover la información y atención al visitante
- ❖ Mejorar y facilitar la accesibilidad y la movilidad de los turistas por la ciudad.
- ❖ Conectar las distintas actividades que se desarrollan en la ciudad.
- ❖ Organizar actividades y acontecimientos que generen corrientes turísticas

Se pretende atraer a la iniciativa privada hacia esta zona, logrando así crear riqueza y empleo y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos; si bien en un principio es necesaria la actuación pública a fin de adecuar el territorio sobre el que se pretende actuar, tal y como viene sucediendo, destacándose la labor que llevan a cabo en estos momentos la A.P.H. y el Ayuntamiento de Huelva.

Para conseguir dichos propósitos se propone la creación de un consorcio entre instituciones públicas y privadas o bien una sociedad mercantil mixta, que cuente con autonomía, presupuesto propio y una gestión profesionalizada. De esta forma entrarían en juego todos los agentes con intereses en la zona; además el presupuesto disponible para llevar a cabo los proyectos previstos sería mayor que si se trata de actuaciones aisladas y fundamentalmente permitiría un debate público con participación de la A.P.H., la ciudad y los ciudadanos, antes de definir y concretar las actuaciones a realizar, lo que daría lugar a considerar dichas actuaciones de forma integral.

La ciudad de Huelva tal y como se diseña hoy en día precisa de un plan de rehabilitación integral tanto de su trama urbana (calles, plazas y espacios públicos), de su patrimonio edificado (viviendas y edificios), así como de su entorno. El citado plan va a permitir que mejore la calidad de vida de los residentes, la conservación del patrimonio al tiempo que crea una nueva imagen de la ciudad más atractiva.

El plan de rehabilitación integral se está llevando a cabo en ciertos aspectos, si bien hay otros que precisan de una actuación inmediata ya que perjudican de manera notable la imagen que el visitante recibe al llegar a Huelva. En este sentido es necesario acondicionar las calles del centro de la ciudad mejorando el pavimento y las fachadas de los edificios. Estas actuaciones repercutirían positivamente en la idea que se está poniendo en práctica de convertir las calles del centro en un Centro Comercial Abierto.

Otro aspecto que reclama atención son las zonas más externas de la ciudad, ya que constituyen el vínculo de unión de la ciudad y su entorno. Especial atención merece el acceso a la ciudad desde la Autovía Huelva-Sevilla y principalmente la zona industrial. En la zona industrial es necesario un programa de rehabilitación que permita crear una nueva imagen de la ciudad y que ésta aproveche las posibilidades de desarrollo urbano que dicha área plantea.

Sería conveniente el derribo de los edificios anexos al Polígono Industrial y que se hallan en estado de abandono desde hace tiempo. Por otro lado sería aconsejable la implantación de una zona verde entre las industrias y la zona urbana (ubicación del Nuevo Estadio Colombino) de forma que se suavice el impacto visual causado por las fábricas, y además

resultaría más acorde con el paisaje creado por el Paseo Marítimo que se tiene previsto construir.

Pasamos ahora a analizar de forma individual los elementos con los que nos encontramos en la zona objeto de estudio y que ya han sido analizados en detalle en el inventario de recursos.

Comenzamos el recorrido por el *Muelle de Tharsis*. Se trata sin duda de un lugar privilegiado por su ubicación ya que permite no sólo la contemplación de un entorno natural de gran valor, en especial el increíble paisaje conformado por las salinas sobre cuyas aguas es posible advertir la presencia de flamencos y otras aves que ofrecen un espectáculo de singular belleza, sino que también permite contemplar la ciudad apreciando su estructura y percibiendo parte de los cabezos que aún siguen en pie.

Dicho lo cual podría pensarse en la idea de convertir el tramo en el que se ubica la caseta en un mirador. Además podría servir como punto de partida de una visita explicativa del lugar donde se asienta la ciudad, una península salpicada de cabezos, así como del proceso de formación de las marismas e incluso de la playa de Punta Umbría. En los mapas que se acompañan vemos como en un principio el territorio sobre el cual se asienta Huelva estaba abierto al mar y cómo el continuo encuentro entre el mar y los ríos ha dado lugar al actual paisaje costero y a las marismas. La visita continuaría por el Paraje de Marismas del Odiel, concluyendo en el faro dedicado a los Hermanos Pinzón que se encuentra ubicado al final del Dique Juan Carlos I.

Otro punto de interés turístico lo constituye el *Paraje Natural de Marismas del Odiel*, el cual atendiendo a las nuevas coordenadas en la gestión del espacio turístico podría presentarse como una oferta alternativa a la oferta cultural e histórica de la ciudad, oferta de naturaleza y de playa.

Aquí se plantea como tema principal el relativo a la preservación del patrimonio natural, ahora bien, ello no implica que el recurso natural no pueda ser explotado como recurso creador de riqueza.

El Plan Estratégico de Huelva determina como objetivo prioritario la ordenación y un adecuado uso público de los recursos y espacios naturales con los que cuenta la ciudad, así como la regeneración y recuperación de las áreas medioambientales degradadas. Para alcanzar dichos objetivos se propone la puesta en marcha de un plan de aprovechamiento turístico de las Marismas del Odiel, plan que ha quedado paralizado incluso antes de iniciarse; y por otro lado la creación de un Paseo de la Ribera del Odiel que analizaremos más adelante.

Se propone la creación de un Ecoparque en el Paraje Natural. Se trata de un proyecto que integra aspectos medioambientales, culturales y científicos consiguiendo desarrollar una zona sensible desde el punto de vista ecológico, rica en biodiversidad y con evidencias arqueológicas.

El Ecoparque estaría constituido por un centro de investigación en biología, geología, antropología y paleontología; un centro de recepción de visitantes; desarrollo de determinadas actividades relacionadas con el medio ambiente controladas de modo que no perjudiquen el entorno tales como organizar días de pesca bien sea en el espigón o en la ría, despesque en las salinas, conocimiento del funcionamiento de éstas, observación de aves, conocimiento de la flora, paseos en barco por los canales, fomento y adecuación de circuitos, visitas guiadas a las ruinas de Saltés, paseos a caballo, rutas fotográficas, etc. Muchas de estas actividades ya están siendo desarrolladas si bien es preciso potenciarlas y darles una mayor promoción, al tiempo que es necesario adecuar el entorno y dotarlo convenientemente.

En el Paraje existen ya un Centro de Recepción de Visitantes con sala de exposiciones, sala de proyecciones y que organizan distintas actividades. Junto a dicho centro y aprovechando un antiguo depósito de agua que se ha restaurado se ha abierto un restaurante y una tienda de recuerdos, que es a la vez la sede de la empresa encargada de la explotación de uso de dicho espacio natural.

Dentro del Paraje existen además varios observatorios de aves como son el Observatorio del Caño de Calatilla, el Observatorio de La Gravera de Puntales, el Observatorio de La Gravera del Halcón; asimismo hay que hacer mención a los restos arqueológicos de El Almendral, en la Isla de Saltés así como otros puntos de interés como son el Centro de Recepción de Calatilla, la Cascajera y la Laguna del Puntal Hondo entre otros.

A esto hay que añadir la existencia de salinas tanto tradicionales como industriales. Estas últimas constituyen parte del paisaje que se suele mostrar a los visitantes que se acercan al Paraje, explicando su funcionamiento. Con respecto a las salinas tradicionales lo que se propone es acondicionarlas de forma que se permita su conservación y explotación al tiempo que constituye un punto de interés de las visitas; el acondicionamiento conllevaría la restauración de los almacenes que servirían no sólo para guardar los utensilios necesarios para la explotación de las salinas sino que también se utilizara como museo con fotografías, paneles explicativos del proceso de funcionamiento, etc.

Esta idea la está desarrollando el Ayuntamiento de Punta Umbría en las salinas de Astur; en dichas salinas existe un proyecto de explotación acuícola para el cultivo de doradas y se ha planteado también la posibilidad de instalar un museo referente a las salinas.

Con respecto a la zona arqueológica de Saltés, dada la importancia de los restos así como el lugar en el que se encuentran, suelo no urbanizable de especial protección, convertían al lugar en el apropiado para la creación de un complejo arqueológico en la zona, pero para ello sería precisa la adquisición por parte de la Administración de la Isla de Saltés, que es propiedad privada, adquisición que está planteando problemas. La situación actual, al no permitir el acondicionamiento de la zona pone en peligro los restos descubiertos por lo que se piensa en volver a taparlos a fin de que estos no se acaben perdiendo.

Se espera que la situación pueda arreglarse a favor de la Administración a fin de que el proyecto del complejo arqueológico se convierta en una realidad. En la ciudad han sido numerosas las excavaciones que han puesto de relieve la existencia de restos arqueológicos

de interés de los cuales sólo uno se ha mantenido como tal, si bien se encuentra en muy mal estado de conservación por falta de actuación por los organismos correspondientes; y sería deseable que al menos pudiésemos disfrutar en la ciudad de uno de esos hallazgos.

Hay que decir que el Paraje Natural precisa una gran inversión en gran parte pública así como privada; además es necesaria una mayor implicación por parte de la Administración tanto a nivel regional como local no sólo para la protección del espacio sino también para su promoción y la dotación necesaria para su uso.

Pasando a la orilla izquierda del río Odiel nos encontramos con el **Triángulo Dotacional Norte** donde está prevista la construcción de un moderno centro de equipamiento terciario. Asimismo se está pensando en conectar dicho centro con un mirador que se construiría en la Glorieta Norte mirando a la Ría y al Paraje Natural.

Las obras que se realizaron en al Avda. de Hispanoamérica han permitido mejorar el acceso del ciudadano desde el Parque de las Palomas o Jardines del Muelle hasta el denominado **Muelle de Levante**; se han llevado a cabo las obras de ordenación y acondicionamiento urbano de la zona central del Muelle consistentes en la creación de una zona ajardinada y de esparcimiento que conecta los jardines del Muelle con la Ría. Además se ha procedido a la construcción de un restaurante.

Sin embargo consideramos que esto no es suficiente, el Muelle de Levante permite un acceso directo a la ría y nos muestra un paisaje de gran belleza como es el Paraje Natural. Es un muelle amplio en el cual podría dedicarse más espacio a uso ciudadano mediante el traslado de parte de los almacenes que allí se encuentran al nuevo Polígono Agroalimentario cuya urbanización comenzará a fines de 2001 en las afueras de la ciudad o bien a otros lugares; ahora bien, se mantendrían algunas de las instalaciones existentes y se acondicionarían zonas para los camiones que transporten los productos que se descarguen hacia los nuevos almacenes.

De esta forma la vida de la ciudad se vería enriquecida con ciertas actividades portuarias consideradas de tipo blando que ofrecerían un espectáculo de interés y con poder de atracción; nos estamos refiriendo a actividades tales como las instalaciones deportivas, los cruceros, las llegadas de buques de guerra o científicos, las actividades de la flota pesquera artesanal o las reparaciones navales entre otras. Dichas actividades ya se llevan a cabo actualmente en el puerto pero se trata de potenciarlas aún más, de promocionarlas y de acondicionar el muelle y hacerlo más atractivo y accesible al público en general. Lo que no debe perderse es el ambiente portuario ya que es el nexo de unión del ciudadano con la ría a través de la historia de la ciudad.

Además hay que tener en cuenta que el Puerto tiene previsto entre sus proyectos de futuro la construcción de un nuevo muelle para mercancías limpias en la zona más al sur del puerto exterior, mercancías que son las que básicamente llegan al Muelle de Levante.

La construcción del citado muelle podría permitir el acondicionamiento de un espacio para la llegada de cruceros, incluso cabría plantearse la construcción de una terminal de cruceros siempre y cuando el Puerto de Huelva se convirtiera en un puerto escala de interés.

Asimismo permitiría disponer de más espacio libre para la llegada de cruceros de menor tamaño al Muelle de Levante, al trasladarse ciertas actividades de carga y descarga a la nueva zona habilitada para ello.

Si a la derecha de la Avda. Hispanoamérica nos encontramos con el Muelle de Levante, a la izquierda hallamos dos edificios pertenecientes a la A.P.H que están siendo objeto de reconstrucción y son *el edificio de las Cocheras de Locomotoras y el Almacén General*. Se trata de unos edificios de interés desde el punto de vista turístico; en el caso del edificio de las Cocheras se tiene previsto instalar el Archivo Histórico del Puerto, un salón de actos y un museo marítimo, mientras que en el Almacén General piensa destinarse al Ayuntamiento de Huelva para que éste le dé un uso terciario.

Pues bien, aquí se propone la utilización del citado edificio destinado al Ayuntamiento como lugar en el que se cuente la historia de la ciudad así como las relaciones entre ésta y el puerto. Para ello se emplearían fotografías, mapas, maquetas, pequeñas reproducciones de elementos singulares de la historia de Huelva, citando a modo de ejemplo el Arco de la Estrella o la Fuente de las Naciones, panes explicativos, videos muestras de hallazgos arqueológicos y otros a través de los cuales se pueda mostrar la vida de los distintos pueblos que han habitado estas tierras, las actividades propias de las distintas épocas tales como la pesca, la minería o la industria, los edificios singulares de la ciudad, etc.

De esta forma se consigue dar al visitante una idea de cómo ha ido evolucionando y desarrollándose la ciudad y se aprovecha para mostrarle después in situ los lugares y elementos a los que se ha hecho alusión: se le acerca al museo a que los restos de civilizaciones pasadas halladas en la ría y en las excavaciones llevadas a cabo en la ciudad, se le lleva a visitar las ruinas encontradas en dichas excavaciones, los hallazgos de la Isla de Saltés, se le muestra el legado dejado por los ingleses tales como el Barrio Reina Victoria o Barrio Obrero, la Casa Colón o el Muelle de Río Tinto entre otros.

Existe una iniciativa surgida de un estudio de la Consejería de Turismo y que aparece recogida en el Proyecto Urbis consistente en la promoción de la presencia británica en la ciudad como atractivo turístico. Dicho Proyecto que llevará a cabo el Ayuntamiento de Huelva y en que participan el Patronato de Desarrollo Local, la Gerencia Municipal de Urbanismo, la Delegación de Obras Públicas y Servicios y la Delegación de Cultura, va a permitir la rehabilitación y potenciación del patrimonio de Huelva.

Además hay que añadir a la propuesta sobre el edificio de las Cocheras, la puesta en marcha de un tren turístico en la ciudad cuyo recorrido comenzaría por la Casa Colón y concluiría con una visita al museo, después de visitar la Plaza de las Monjas, el Barrio Obrero, la Plaza de San Pedro, el Cabezo de la Joya, el Santuario de la Cinta, la Plaza de la Merced, el Puerto y el Muelle del Tinto. Según los organizadores del proyecto lo que se pretende con la visita en tren es facilitar a los visitantes una comprensión de la trama urbana a través de los restos arqueológicos que se conservan de las mismas.

Se ha diseñado un itinerario temático que muestra lo más destacado de la evolución histórica de la ciudad a través del tiempo.

Por otro lado en el año 2000 el Consejo de Gestión de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento aprobó de forma inicial el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) número 5, el cual corresponde al Cabezo de San Pedro. Dentro de éste PERI se prevé la reconfiguración o evocación del antiguo Castillo de Medina- Sidonia, que fue abandonado y demolido entre los siglos XVII y XVIII.

Se pretende dar un uso dotacional al castillo, preferentemente de museo o exposición, de carácter arqueológico o histórico, diseñándose tres alas con una torre a modo de mirador con vistas sobre la Iglesia de San Pedro y el Paseo de Santa Fe.

Asimismo se prevé la adecuación del Cabezo como parque público, la ladera oriental del cabezo, calle Juan de Mora se ordenará a modo de jardín o parque urbano constituido por un paseo de borde formado por terrazas ajardinadas que van desde la prolongación de la calle Juan de Mora hasta el Castillo, y por su parte las laderas sur, este y norte serán objeto de un tratamiento paisajístico natural y se procederá a la construcción de una plaza pública enlazando de este modo el cabezo con la calle Aragón.

El edificio sería gestionado por el consorcio al que antes hemos hecho alusión. Desde allí se podría considerar la idea de organizar excursiones y visitas guiadas a los distintos lugares de interés de la ciudad y sus alrededores; de este modo se lograría dar a conocer la ciudad destacando aquellos elementos que quedan ocultos para el turista que intenta descubrir la ciudad de forma individual; promoción de los distintos recursos como atractivos turísticos; potenciación del empleo; se fomentaría la colaboración entre entidades públicas y privadas y se conseguiría dar mayor atractivo e interés a la ciudad de Huelva, al tiempo que se favorece el conocimiento de lo propio, permitiendo que se desarrolle una conciencia histórica en el ciudadano onubense.

Los usos previstos para el Almacén General se complementarían con los previstos para el edificio de las Cocheras, el cual albergaría un centro de recepción de visitantes al Puerto (exposición permanente acerca de la actividad portuaria y salón de actos), ofreciéndose además la posibilidad de concluir la visita con un paseo por la Ría de Huelva en el catamarán turístico propiedad de la A.P.H.

Parece conveniente el llevar a cabo una gestión conjunta de ambos edificios con el fin de potenciarlos de cara al turismo y atraer un mayor número de visitantes, complementándose ambos y conformando un producto único.

Una zona que permite múltiples posibilidades de actuación es la comprendida entre el Muelle de Río Tinto y el Muelle de Pertrechos, a la izquierda de la Avda. Francisco Montenegro en dirección a la Punta del Sebo. Parte de la misma se ha acondicionado como Recinto Ferial para las Fiestas Colombinas, y en la parte más cercana al muelle de pertrechos se ha ubicado el Nuevo Estadio Colombino. El resto del terreno no tiene aún un uso definido en espera de la aprobación del denominado *PAU n° I*, si bien en la aprobación inicial del P.G.O.U. para la zona más cercana a la Ría, entre el Muelle Cargadero y el

Nuevo Estadio Colombino se prevén los siguientes usos: residencial, oficinas, comercial, hotel y locales de reunión y ocio.

En relación con el nuevo Estadio de fútbol en los bajos del mismo y en la zona próxima se procederá a la instalación de locales comerciales pero pensamos que habría que aprovechar para colocar en este lugar actividades de ocio sin que falte una oficina de turismo o punto de información.

Asimismo se prevé la construcción de viviendas e incluso de algún hotel. Consideramos que debería reservarse la primera línea, la más cercana a la ría para la ubicación de locales comerciales, restaurantes, bares, etc. ya que es la zona con mejores vistas, dejando la zona más cercana a la ciudad para la construcción de las viviendas.

El Ayuntamiento de Huelva a través de la Concejalía de Turismo ha establecido una serie de contactos tendentes a la realización de ciertos proyectos turísticos entre los que destaca la posibilidad de crear un parque temático sobre la fauna y la naturaleza autóctona, así como la posibilidad de hacer un Parque Temático Cultural en la ciudad así como un parque Temático Natural que podría ubicarse en las Marismas del Odiel; dichos proyectos se encuentran en estudio para determinar su viabilidad.

Planteamos la posibilidad de que en caso de que el estudio sobre la viabilidad del Parque Temático Cultural resulte positiva se contemple su localización en los terrenos incluidos en el PAU nº 1; de esta forma se lograría dar continuidad a las actuaciones propuestas anteriormente, conformando un área en la ciudad dedicada a la cultura y el ocio.

Cuando analizamos las actuaciones llevadas a cabo en determinados frentes marítimo-portuarios vimos como viene siendo habitual la localización en lugar estratégico del puerto de elementos con poder de atracción tales como el Acuario del Puerto de Barcelona o el que se va a construir próximamente en el Puerto de Sevilla entre otros. En nuestro caso el elemento que actuaría a modo de imán podría ser el citado Parque Temático Cultural.

Si se tiene en cuenta el privilegio que ostenta Huelva en cuanto Cuna del Descubrimiento parece oportuno aprovechar dicha ventaja con respecto a otras provincias para que el Parque Temático gire en torno a la relación entre España, y más concretamente Huelva e Iberoamérica, partiendo de la hazaña del Descubrimiento, pero sin limitarse a este acontecimiento.

De esta forma el lugar actuaría como importante eslabón sumándose a los elementos colombinos que ya vienen funcionando: la Rábida y su Monasterio, el Muelle de las Carabelas, el Foro Iberoamericano, el Estadio Colombino, el Parque Celestino Mutis, etc.; además, este lugar permitirá la relación y colaboración con las instituciones relacionadas con Hispanoamérica tales como la Universidad Internacional de Andalucía con Sede en Santa María de la Rábida, la Sociedad Colombina o la Institución encargada de la organización del Festival de Cine Iberoamericano entre otras.

Por último señalar la importancia que la celebración de los próximos Juegos Iberoamericanos en el 2004 tiene para Huelva y la oportunidad que los mismos representan para promocionar nuestras señas de identidad.

Siguiendo en dirección a la Punta del Sebo nos encontramos con un importante proyecto del Puerto de Huelva que es la regeneración de la margen izquierda del río Odiel. La degradación medioambiental y paisajística de la zona se debe a los vertidos industriales, al tráfico rodado en la zona así como a la acción de las aguas.

Para la regeneración de esta zona se tienen prevista dos actuaciones:

- la regeneración de las orillas
- un paseo marítimo

La obra de regeneración de las orillas se recoge en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios, estando pendientes de la concesión de fondos externos. La zona sobre la que se pretende intervenir es la comprendida entre la Punta del Sebo y el Muelle de Pertrechos con una superficie de actuación de unos 35000 metros cuadrados en una longitud de unos 3 kilómetros.

Las actuaciones abordan una primera fase de este objetivo a medio plazo entre las cuales destacamos las siguientes:

- a) Limpieza de residuos industriales en el fondo del playazo
- b) Dragado o excavación de limpieza de un tramo de playazo de unos 30 o 40 metros a partir del borde de la Avenida Francisco Montenegro
- c) Demolición de construcciones abandonadas o en desuso y retirada de escombros a vertedero controlado
- d) Cada cierta distancia en planta se ha previsto ubicar plataformas tipo mirador los cuales contarán con el mobiliario urbano correspondiente

En cuanto al Paseo Marítimo está prevista su construcción en el tramo situado entre el cargadero de mineral de Río Tinto y el actual muelle de Pertrechos, incorporando el Muelle de Río Tinto al Paseo. Esta obra aparece recogida tanto en el Convenio Puerto/ciudad de marzo/2000 como en el Plan Especial de Ordenación del Puerto y se encuentra pendiente de la concesión de fondos externos para su realización, dada la cuantía que precisa.

Se trata de un área de unos 1100 metros de longitud y unos 60 metros de anchura que incluye un desnivel de unos tres metros desde el borde de la Avda. Francisco Montenegro a la bajamar actual de la Ría, no estando dicha zona prevista como industrial sino como zona de carácter periurbano.

Se proyecta una franja que conecte a Huelva con su ría dividida en tres subfranjas:

- La primera formada por un talud inclinado que busca la imagen previa de playa dura que recorre todo el frente de la plataforma y que se remata de distinta forma en cada extremo; una charnela de giro en el punto de contacto con el muelle de Levante al que

se adosa y en el otro extremo un tronco de cono que conforma un potente surtidor de unos 15 metros de altura.

- La segunda franja será el paseo marítimo propiamente dichos y contendrá varios elementos tales como paseos peatonales y parterres y zonas vegetales.
- La tercera franja estará conformada por palmeras que delimitarán la avenida.

El punto de contacto entre las dos direcciones del paseo se potenciará funcionalmente con la colocación de un kiosco-restaurante y unos puentes de pasarela que cruzan sobre la avenida, simulando los actuales puentes que cruzan desde el polígono industrial.

En la zona que ahora analizamos nos encontramos con el *Muelle del Tinto*. Dicho muelle tal y como hemos comentado en las líneas anteriores entrará a formar parte del Paseo Marítimo, lo que contribuirá a realzarlo.

Por otro lado dentro del citado Proyecto Urbis se contempla como una de las actuaciones la actuación Pirita, consistente en la rehabilitación del tramo del Muelle de Río Tinto desmantelado en el año 1975 al tiempo que dotar a la zona con servicios de restauración, un centro de recepción e interpretación relacionado con la minería y un embarcadero para canoas.

Será la Empresa Municipal de Aguas de Huelva, a petición del Ayuntamiento de Huelva, actual concesionario del Muelle, la encargada de la redacción y coordinación del proyecto de rehabilitación del mismo. El proyecto incluye la restauración y reconstrucción prácticamente total de las distintas partes o tramos, incluyendo la reconstrucción de la estructura de enlace entre la tierra y el agua que se desmanteló. Dicho proyecto será financiado en parte por el propio Ayuntamiento de Huelva y en parte por el Ministerio de Fomento, incluyéndose las actuaciones en el programa denominado "Intervención en el Patrimonio Histórico Español y las Obras Públicas con Valor Patrimonial o Histórico, de titularidad Pública".

Actualmente se tramita expediente para declaración del Muelle Cargadero de Mineral y su entorno como Bien de Interés Cultural (B.I.C).

Asimismo en el P.E.R.I. de la zona de Pescadería se propone además de la rehabilitación del Muelle Cargadero, la creación de un Museo al Aire Libre dedicado al uso minero del ferrocarril o Museo Minero de Huelva.

Llegamos a la Punta del Sebo donde nos encontramos con un elemento propiamente turístico como es *el Monumento a la Fe Descubridora*, también conocido como Monumento a Colón. El monumento precisa de una limpieza de su entorno así como ajardinamiento de la zona. En el interior del mismo, tal y como se dijo en el inventario de recursos al analizar el citado elemento, existe una cripta homenaje a los Reyes Católicos que en la actualidad no está abierta al público.

Lo que proponemos es la apertura de la misma, al menos los fines de semana y festivos, proposición que ya fue hecha anteriormente pero que no se puso en marcha; asimismo la colocación de paneles explicativo sobre la construcción, la autora de la escultura y su relevancia al tiempo que se indican otros monumentos colombinos existentes en el área próxima tales como el monumento a los Hermanos Pinzón o el Monasterio de la Rábida entre otros.

En virtud de un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Huelva, la A.P.H. y U.G.T. se van a llevar a cabo trabajos de mantenimiento y planificación de actividades deportivas, gestión de juegos de verano y playa, competiciones deportivas así como la dinamización de espacios de recreo. El citado convenio está enmarcado dentro del proyecto "Punta del Sebo, Punto Cero", promovido por el Patronato de Desarrollo Local y Turismo del Ayuntamiento de Huelva.

La puesta en marcha de dicho proyecto junto con el acondicionamiento de la zona, como hemos comentado en párrafos anteriores darían mayor atractivo a la zona y podrían contribuir a animara dicho entorno. Todo ello sin perder de vista la dificultad de dinamización de una zona junto a la cuál se encuentra el polígono industrial.

Frente al Monumento a Colón, atravesando el Puente del Tinto nos encontramos con la **Torre de la Arenilla**. Con respecto a este elemento se propone la mejor y mayor señalización de la misma anunciándola anticipadamente dado que en su ubicación aparece escondida y de no fácil acceso desde todas las direcciones.

La señalización debería consistir en una placa de identificación monumental y en el propio lugar podrían colocarse paneles con fotografías (y planos etc.) de las distintas torres almenaras que se localizan a lo largo de toda la costa onubense.

En esta línea debe tenerse en cuenta la idea que se ha puesto en marcha en la torre almenara de Matalascañas. Dicha torre alberga una exposición interpretativa que ofrece una visión del litoral de Doñana, utilizando para ello fotografías, paneles informativos, maquetas, incluso el uso de telescopios situados en la parte alta de la torre, etc., permitiendo conocer el mar y la costa, las dunas, la relación del hombre con el mar así como la historia de las torres de almenara.

También en la orilla izquierda del río Tinto pero subiendo en dirección a Palos de la Frontera nos encontramos con **el Muelle de la Reina** que se ubica en el Paraje de la Rábida.

En relación con el citado muelle se había pensado en la posibilidad de volver a utilizarlo para que desembarcaran transbordadores en el paraje de la Rábida como ya sucedió con el transbordador Francisco Montenegro que realizó transportes con fines turísticos entre los años 30 y 50.

Si bien hay que decir que dicha idea la acaba de poner en práctica la A.P.H, la cual está realizando obras para la colocación de una escala en el muelle con el fin de que pueda desembarcar en él los viajeros del catamarán turístico Punta del Sebo, propiedad de la misma. Asimismo se va a proceder a adecentar los alrededores del Muelle de la Reina.

Por otro lado consideramos que los distintos elementos existentes en la Rábida se encuentran desconectados entre sí. Lo que proponemos es que conformar una unidad, si bien resaltando y tratando de manera individualizada cada uno de los recursos; de esta forma se consigue potenciar el conjunto y darle mayor atractivo al Paraje, al tiempo que se resaltan algunos elementos que pasan desapercibidos al visitante debido a la falta de señalización suficiente; nos estamos refiriendo en concreto al Muelle de la Reina y al Plus Ultra. Esto podría conseguirse mejorando la señalización e informando en los distintos puntos del resto de elementos existentes en el lugar, acompañado de un plano con la ubicación de cada uno de ellos; mejora de los distintos accesos desde la zona del muelle a la zona del Monasterio e indicar dichos accesos.

Seguimos por la carretera de Mazagón en dirección a la Casa del Vigía, encontrándonos en el camino dos espacios naturales de interés como son el *Paraje Natural Estero Domingo Rubio* y el *Paraje Natural Laguna de Palos y las Madres*; se trata de espacios que basan fundamentalmente su interés en la observación de aves, ya que cuentan con una rica avifauna. En estos parajes naturales existen observatorios y es posible realizar senderismo

Siguiendo la ría en dirección sur nos encontramos en su orilla izquierda con la *Casa del Vigía*, edificio que actualmente está en desuso y que podría utilizarse para la instalación de algún tipo de actividad relacionada con el turismo, bien sea un establecimiento de restauración, o bien un museo relacionado con el mar o ambas cosas al mismo tiempo.

Se trata de un elemento que por su ubicación, está situado en un lugar privilegiado de dunas y a pie de la Ría de Huelva, y por la propia estructura del edificio resulta indicado para su uso turístico. Incluso podría estudiarse la posibilidad de utilizar el muelle del vigía, habilitándolo previamente para ello, para acoger a pequeñas embarcaciones de recreo que se acerquen al lugar, dada la cercanía del Puerto Deportivo de Mazagón.

En la margen izquierda de la carretera que une Huelva con Mazagón tiene prevista la Consejería de Medio Ambiente la creación de un *Jardín Botánico* que llevará el nombre de "*Dunas del Odiel*" y que contará con unas 70 hectáreas de terreno situado sobre un sistema lagunar. Se trata de una zona que ha sido declarada de interés por la Unión Europea y en la que existe una riqueza de flora y avifauna.

Con dicha actuación de la Consejería se añade un nuevo recurso a la zona, permitiendo una continuidad y mayor relación entre los mismos, con lo que se consigue potenciar todos y cada uno de ellos y crear un entorno más atractivo para el turista.

En uno de los apartados del trabajo se hace alusión al nuevo uso que se les está dando a determinados faros en EE.UU., faros que ya no se utilizan como señales marítimas pero que con ciertas reformas y manteniendo en lo posible la estructura externa pueda emplearse para otros usos. Esta idea se podría aplicar al *Faro del Picacho*, en Mazagón, dándole un uso más turístico, proyecto que se está llevando a cabo gracias al convenio firmado entre la A.P.H. y la Mancomunidad para el Desarrollo Socioeconómico del Condado de Huelva.

Lo que se persigue con dicho convenio es la organización de un taller de empleo encargado de la restauración de la Torre del Faro y las edificaciones anexas para su posterior uso como viviendas y sala de exposiciones así como la adecuación del entorno para la implantación en el mismo de un jardín botánico público.

Para finalizar tenemos que hacer referencia al elemento alrededor del cual se agrupan todos los recursos analizados y que constituye el centro al tiempo que los caracteriza y les da sentido y es *la Ría de Huelva*. Se trata de un recurso que en sí mismo constituye un atractivo pero al mismo tiempo se convierte en vía de acceso para visitar y conocer otros recursos.

Al analizar los distintos recursos y sugerir o poner de relieve las posibilidades de uso de cada uno de ellos se ha hecho alusión al uso de la Ría para realizar excursiones en barco, visitas al Paraje Natural, realizar actividades náuticas, etc.

Si nos fijamos en el título que hemos dado al estudio que realizamos "Puerto y Ría de Huelva: estudio para un proyecto de desarrollo turístico" vemos como se hace referencia a dos elementos, el Puerto y la Ría de Huelva. Pues bien lo que proponemos es utilizar la propia Ría como medio para mostrar a los visitantes el Puerto de Huelva en toda su extensión, dando a conocer las distintas instalaciones tanto del Puerto Interior como del Puerto Exterior así como los Astilleros.

Los elementos a los que hacemos referencia son los siguientes:

- Astilleros de Huelva
- Muelle de Tharsis
- Muelle de Levante
- Antiguo Muelle de Minerales
- Muelle de Pertrechos
- Centro Náutico de Huelva
- Muelle de Torre Arenillas
- Muelle de Saltés
- Muelle Ciudad de Palos
- Muelle Ingeniero Juan Gonzalo
- Muelle de la Barra
- Dique Juan Carlos I, Rey de España
- Recinto Piloto
- Muro de Contención de Rellenos

Se trataría de realizar un trayecto en barco en el cual se mostrarán y explicarán los distintos elementos con los que nos encontramos a lo largo de toda la Ría, haciendo referencia a las actividades que se desarrollan en cada uno de ellos, la importancia que tienen en la economía local, su uso actual o potencial entre otros aspectos. Además se haría referencia a elementos que un día formaron parte del Puerto de Huelva y que hoy ya no existen tales como el Muelle Sur o Muelle de Hierro, Muelle de Viajeros, el Muelle Norte, el Balneario de Nuestra Señora de la Cinta o el Muelle de la Punta del Sebo.

Estos recorridos en embarcaciones para visitar las instalaciones portuarias se realizan en distintos puertos del mundo como es el caso del Puerto de Hamburgo, en Alemania donde funciona como atractivo para el turismo.

Pero no debemos limitarnos sólo a mostrar el Puerto, de lo que se trata es de aprovechar la Ría para darle unidad a todos los elementos que se hallan en la ribera, siendo preciso para ello una coordinación entre todos los agentes con intereses en alguno o varios de los estos elementos. Aunando esfuerzos se lograrían obtener mejores resultados, se permite el uso de instalaciones y medios por parte de distintos agentes rentabilizándolos mucho más. A modo de ejemplo de lo que acabamos de decir se puede citar el catamarán turístico de la A.P.H. que puede ser empleado no sólo por dicha Autoridad para mostrar los elementos portuarios anteriormente citados sino que llegando a un acuerdo podría ser utilizado además por la empresa concesionaria de la explotación de uso del Paraje Natural para los recorridos que realiza en barco por dicho Paraje.

Aquí tratamos únicamente de poner de relieve su existencia, anotando en algunos casos los usos que se tienen previstos de los mismos y en otros aportamos ideas sobre su posible utilización; ahora bien no debe pasarse por alto que dichas propuestas son eso, meras propuestas, necesitadas de posterior desarrollo y objeto de estudios más concretos que determinen, además, su viabilidad real.

CAPITULO V

19. CONCLUSIONES

La vida de las ciudades portuarias ha sido una historia de encuentros y desencuentros entre la ciudad y el puerto. Huelva, en cuanto ciudad marinera, ha pasado también por distintas etapas hallándose en la actualidad en un momento de reencuentro con su frente marítimo en el que se hace necesario el consenso entre todos los agentes con intereses en la zona de unión de la ciudad y su puerto.

Estamos asistiendo a un proceso de recuperación funcional de espacios urbano-portuarios, el cual lleva aparejada la regeneración urbana de la zona portuaria así como usos diferentes a los tradicionales en los espacios portuarios como son el ocio o los usos terciarios, que se permite por Ley. Se trata de reconvertir una zona exclusivamente portuaria en una zona donde se mezclen actividades portuarias con el ocio, la cultura, los deportes náuticos e incluso los negocios.

El objetivo general en la realización de este estudio es analizar la relación entre los distintos agentes con intereses en la zona del puerto y ver la forma de que éstos lleguen al consenso. Podemos concluir que existe una estrecha colaboración entre el Ayuntamiento y la A.P.H., así como del Puerto con otras instituciones pero estas colaboraciones resultan más difusas menos concretas; se plantea así la conveniencia de constituir un consorcio o bien una entidad mercantil mixta donde tengan representación todos los agentes implicados.

La entidad resultante sería la encargada de la planificación y gestión del proyecto de rehabilitación y recuperación de la fachada marítima onubense convirtiéndolo en un lugar de recreo y ocio; de esta forma se consigue un proyecto participativo. A pesar de la existencia de la entidad que se constituya, la Administración debe seguir jugando un papel fundamental tanto en la planificación como en la puesta en conocimiento de los ciudadanos de los recursos locales como en el impulso a la iniciativa privada para que participe e invierta en el lugar.

Por otro lado señalamos como objetivo específico proceder a evaluar las posibilidades del Puerto de convertirse en producto turístico. Tras el estudio realizado pensamos que si es viable dicha posibilidad, y de hecho muchos de los proyectos ya realizados o en vías de desarrollo tienden a este fin, incluso el propio Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, aprobado en el año 2000 plantea el acercamiento de la ciudad a la Ría con usos residenciales, dotacionales y terciarios. Lo que corresponde ahora es poner en valor los recursos existentes en la zona, dándole una unidad y continuidad.

El objetivo que se persigue es el de mejorar la calidad de vida y potenciar una zona, hasta hoy desaprovechada, a partir de ciertos atractivos o elementos existentes o bien en proyecto de construcción o reforma. Para ello las principales actuaciones a desarrollar serán la adecuación de los recursos para la visita turística y potenciar el uso y la conservación de los recursos turísticos que existen.

Un paseo por los más significativos nos puede dar pistas de que con muy poco se puede conseguir un efecto importante: hacer desaparecer, si es posible, el gran depósito en las inmediaciones de Torrearenillas, de modo que éste atractivo turístico resalte; limpiar de las inmediaciones del Muelle de la Reina, en La Rábida, los restos de embarcaciones en desguace que destrozan la vista, desde allí, del Muelle de las Carabelas; seguir las obras convenidas entre la A.P.H. y el Ayuntamiento de Palos de la Frontera de la Casa del Vigía y su muelle; adecuar y hacer más atractiva la parcela del Faro de El Picacho, etc.

Nuestro propósito es únicamente el de poner de relieve la existencia de algunos recursos turísticos y de otros potenciales, anotando en algunos casos los usos que se tienen previstos de los mismos y en otros aportamos ideas sobre su posible explotación con el fin de conseguir el desarrollo turístico del Puerto de Huelva.

La zona portuaria he tenido siempre una gran importancia para Huelva debido a que en ella se concentra gran parte de la actividad económica de la ciudad como es la pesca, la industria o la minería en otros tiempos y además ha sido centro de negocios, lugar de esparcimiento para la población, lugar de celebración de actos lúdicos y culturales y lo que se pretende es precisamente que siga jugando el mismo rol a través del desarrollo turístico.

Ahora bien, esto no implica que la única actividad que deba desarrollarse sea la turística, que todos los esfuerzos deban centrarse en dicha actividad, sino que habrá que buscar alternativas para potenciar otras actividades como la industria o la pesca mediante su reconversión o su modernización y adaptación a las nuevas necesidades y usos o bien incluir otras nuevas como el turismo.

La zona objeto de estudio, por las particularidades que presenta y a pesar de localizarse en una ciudad permite la combinación de distintas modalidades de turismo tales como el turismo cultural, el turismo de naturaleza, el turismo de cruceros o incluso el turismo de sol y playa.

La modalidad del turismo de cruceros contribuye tanto al desarrollo del puerto como al propio desarrollo económico y urbano de la ciudad. Tras estudiar las posibilidades del Puerto de Huelva podemos concluir que en estos momentos el puerto no ofrece atractivo suficiente para convertirse en puerto de escala, ni cuenta con las instalaciones que se requieren para ello.

Son necesarias fuertes inversiones para acondicionar los muelles para el atraque de buques turísticos, se precisa la construcción de una terminal de pasajeros así como una serie de servicios necesarios para atender a los turistas y dichas inversiones no resultan fáciles de rentabilizar.

Además previamente debe procederse al acondicionamiento del puerto mediante las actuaciones ya señaladas en las propuestas, convirtiéndolo en un lugar que ofrezca atractivo suficiente para cualquier tipo de visitante que se acerque. Y lo mismo debe ocurrir con la ciudad, debiéndose ampliar la oferta cultural y recreativa; no podemos pasar por alto la importancia que las actividades complementarias tienen en el turismo de crucero y Huelva ahora mismo adolece de una carencia en este tipo de actividades.

En la actualidad la ciudad está ganando terreno en cuanto destino turístico por varios motivos que se han señalado anteriormente en el capítulo III pero entre los que queremos destacar la atracción por los recursos patrimoniales, el interés por la naturaleza, el paisaje y el medio ambiente y la regeneración urbana que cambia la imagen de las ciudades.

Huelva cuenta con elementos suficientes como para convertirse en destino turístico pero para llegar a esta situación es necesario convertir los recursos en productos turísticos así como responder a las expectativas y necesidades de la demanda, lo que implica una gran inversión tanto pública como privada así como la colaboración entre los distintos agentes implicados y, en especial, el apoyo de la población local que es decisivo para que los esfuerzos tendentes al desarrollo turístico de sus frutos; sin olvidar desde luego que el turismo también produce efectos negativos que deben evitarse en la medida de lo posible o bien reducirse.

El elemento clave en el turismo urbano es la imagen de la ciudad, detalle que se ha tenido muy en cuenta a la hora de realizar las propuestas para la creación del producto turístico "Puerto de Huelva". Hay que comenzar por un cambio en la imagen de la ciudad en los puntos más visibles para el turista y proceder poco a poco a un acondicionamiento general de la ciudad.

Por otro lado vemos como debe ser la iniciativa privada la que presente las ofertas, no la Autoridad Portuaria; los proyectos de rehabilitación deben ser rentable para el puerto, ahora bien, dicha rehabilitación va a conllevar que la zona sea utilizada no para uso portuario sino para uso terciario, con lo que será necesario atraer capital privado y para ello es preciso darle valor comercial a la zona. Nuevamente se pone de relieve la necesidad de una actuación conjunta entre los distintos agentes con el fin de obtener resultados positivos para todos.

Habría que esperar a que Huelva se convirtiera en un destino turístico con una oferta suficientemente atractiva para pensar en la posibilidad de invertir en el turismo de crucero.

Hemos hecho referencia a los impactos espaciales que la implantación de actividades turísticas en la zona de servicio del puerto puede llevar aparejada; de estos impactos nos interesa en especial la presión que las citadas actividades puedan ejercer sobre el medio natural, más en concreto sobre un espacio frágil con características especiales como es el Paraje Natural de Marismas del Odiel, pero también sobre otros espacios naturales.

Para evitar que se produzcan daños irreversibles serán necesarias una buena planificación y gestión territorial.

La situación en general en Huelva hasta hoy ha sido de inversión pero de falta de planificación, es decir, los inversores existen pero es preciso que previamente se haya llevado a cabo una planificación municipal que ordene el territorio. Si bien hay que decir que en el momento actual nos encontramos ante un panorama totalmente distinto en el que se está procediendo a la redacción de múltiples planes y estudios con incidencia en materia turística entre los que podemos citar a modo de ejemplo los siguientes: Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva, el Plan Estratégico de la Ciudad de Huelva que trata entre otros temas sobre el turismo, etc.

A la hora de proyectar el modelo a seguir para la rehabilitación del frente marítimo onubense deben tenerse en cuenta una serie de ideas que son fundamentales para que el proyecto resulte exitoso.

1. Decir que España se encuentra en una primera fase en lo relativo a las actuaciones en sus frentes marítimos, por cuanto será aconsejable atender a los proyectos desarrollados en otros puertos a nivel mundial, atendiendo no sólo a las características del puerto en sí, sino también a las características de las ciudades, sus atractivos y la importancia turística que tienen.
2. Las actuaciones han de estar perfectamente planificadas, no dejando margen a la improvisación; de este modo se previenen actuaciones aisladas que puedan frenar otras futuras o que no estén en consonancia con lo que ya existe.
3. Es necesario además una correcta comercialización.
4. Los proyectos son fruto de un largo proceso de maduración y de estudio en el que han intervenido el puerto, la ciudad y la sociedad.
5. Se trata de proyectos impulsados por entidades públicas específicas que permiten atraer fondos públicos y privados. De ahí que propongamos la creación de una sociedad mercantil mixta o bien un consorcio.
6. Debe mantenerse la actividad portuaria, su espíritu, haciéndola compatible con actividades de carácter lúdico o de ocio.

Esperamos que el presente trabajo sea un primer paso que la propia autora y otros interesados tomen como base para un proyecto más específico y detallado que haga realidad la recuperación de la Ría de Huelva.

CAPITULO VI

20. BIBLIOGRAFÍA

- BOLETINES DE INFORMACIÓN MENSUAL DE PUERTOS DEL ESTADO, correspondientes al año 1999 y 2000, números 71, 72, 73,74,75,78,79 y 80.
- "INFORME TURISMO DE CRUCEROS". Confederación de Empresarios de Andalucía
- "EL MERCADO INTERNACIONAL DE CRUCEROS Y POSIBILIDADES DEL PUERTO DE HUELVA". Patronato Provincial de Turismo de Huelva.
- "PROPUESTAS DE RECUPERACIÓN Y MEJORA MEDIOAMBIENTAL DE LA RÍA DE HUELVA Y SU ENTORNO". A.P.H.
- "LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN EL PROCESO DE REURBANIZACIÓN DE LAS FACHADAS URBANO-MARÍTIMAS: EL PUERTO DEPORTIVO DE TARRAGONA ". Núria Gilabert. (Artículo)
- "TORRES DE ALMENARA DE LA COSTA DE HUELVA". Luis de Mora Figueroa. (Excma. Diputación Provincial de Huelva. Instituto de Estudios Onubenses "Padre Marchena").1981
- "PLAN DIRECTOR DE USO Y GESTIÓN DE LAS MARISMAS DEL ODIEL". Junta de Andalucía. Agencia de Medio Ambiente.
- "PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO TURÍSTICO DE LA PROVINCIA DE HUELVA. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL. SECTOR TURÍSTICO ONUBENSE". G.D.T., Asesoramiento Empresarial, S.A. Diputación de Huelva.
- "PLAN ESTRATÉGICO DE HUELVA. DIAGNÓSTICO DE LA CIUDAD DE HUELVA. CONCLUSIONES". Ayuntamiento de Huelva.
- BAYÓN MARINÉ, Fernando (Director): *50 años del turismo español. Un análisis histórico y estructural*. Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, S.A., Madrid, 1999.
- BRÓNDOLO, Margarita, VAQUERO, María del Carmen y ERCOLARI, Patricia: *Turismo: desarrollo local y regional*. Editorial de la Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca (Argentina), 2000.
- DÍAZ ZAMORANO, M^a Asunción: *Huelva. La construcción de una ciudad*. Ayuntamiento de Huelva, 1999.

- FERNÁNDEZ JURADO, Jesús, GARCÍA SANZ, Carmen y RUFETE TOMICO, Pilar: *De Tartessos a Onuba. 15 años de arqueología en Huelva*. Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1997.
- GARCÍA DEL HOYO, Juan José, GONZÁLEZ GALÁN, María Dolores, GARCÍA ORDAZ, Félix y DE PAZ BAÑEZ, Manuela A.: *Estimación de los efectos económicos derivados de la actividad del Puerto de Huelva*. Autoridad Portuaria de Huelva, Fundación el Monte y Universidad de Huelva, Huelva, 1999.
- MARTÍNEZ NAVARRO, Antonio: *Historia menuda de Huelva IV*.
- MOJARRO BAYO, Ana María: *Pequeña historia del Puerto de Huelva*. Editorial Mediterránea, Barcelona, 1999.
- MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, Jesús: *El Puerto de Huelva: historia y territorio*. Autoridad Portuaria de Huelva, Huelva, 1999.
- RUBIO GARCÍA, Juan Carlos y MOLINA VÁZQUEZ, Fernando: *Plan rector de uso y gestión del Paraje Natural de las Marismas del Odiel*. Junta de Andalucía, Sevilla, 1988.
- SEGOVIA AZCÁRATE, José María: *Huelva y su Monumento a Colón*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Huelva, 1992
- VERA, J. Fernando (Coordinador), LÓPEZ PALOMEQUE, F., MARCHENA, Manuel J., ANTÓN, Salvador: *Análisis territorial del turismo*. Editorial Ariel, S.A., Barcelona, 1997.

ANEXOS

MAPA DE LA PROVINCIA DE HUELVA



Municipios de la provincia

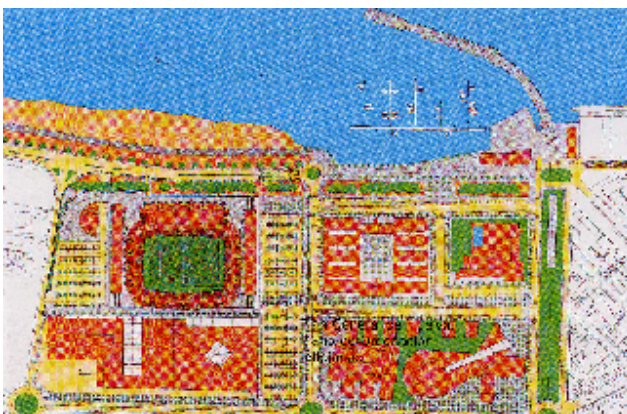


Comarcas de la provincia

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE HUELVA



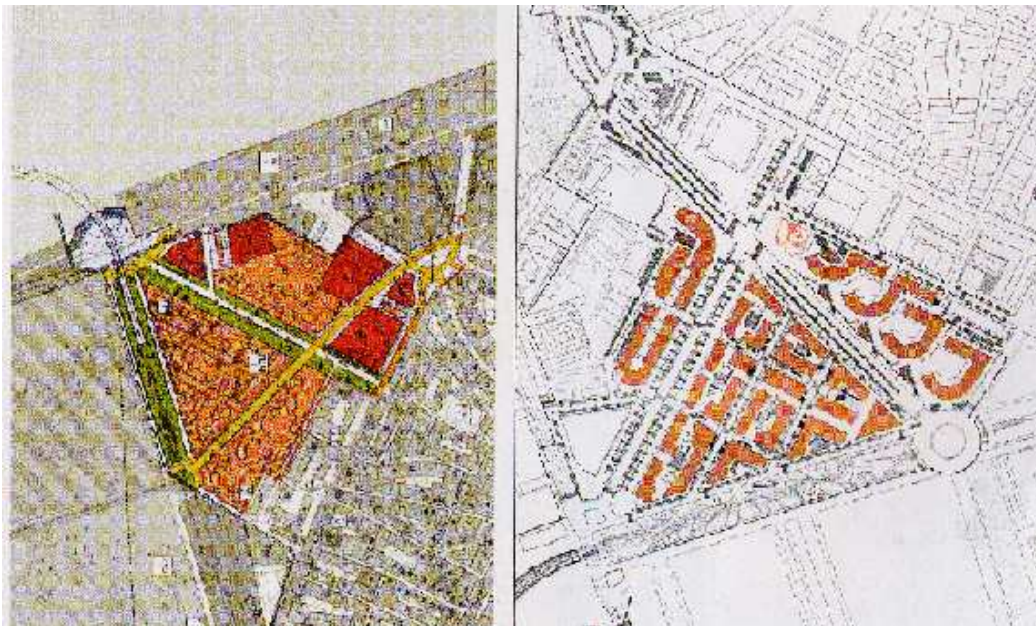
EL ENSANCHE



Vista de la zona del Ensanche



PESCADERÍA



Vista de la zona de Pescadería

USOS		DELIMITACIONES Y AMBITOS	
GLOBALES	PORMENORIZADOS	CLASIFICACION	
RESIDENCIAL PLURIFAMILIAR Y MIXTA		—	LIMITE DE SUELO URBANO
R.2	VRL (Regimen Libre)	-----	LIMITE DE SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
R.3	VPO Protección Oficial (Reg. Gral)	LIMITE DE SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO
R.4	VPO Protección Oficial (Reg. Esp.)	ORDENACION	
RESIDENCIAL UNIFAMILIAR		- - - - -	LIMITE DE ZONA DE ORDENANZA
R.1	VRL (Regimen Libre)	⊙ 2.10	Identificación de la Zona de Ordenanza
R.3	VPO Protección Oficial (Reg. Gral)	—	LIMITE DE AMBITO DE PLANEAMIENTO DIFERIDO
R.4	VPO Protección Oficial (Reg. Esp.)	TIPOS DE PLANEAMIENTO:	
INDUSTRIAL		PAU	Programa de Actuación Urbanística
IB	Básico	PP	Plan Parcial
IM	Mixto	PE	Plan Especial
IE	Especializado	PERI	P. Especial de Reforma interior
IT	Temático	ED	Estudio de Detalle
TERCIARIO		UE	Unidad de Ejecución
OF	Oficinas	APT	Área de Planeamiento en régimen Transitorio
CO	Comercial	PAU	Tipo de Planeamiento Diferido
H	Hotel	4	Número de orden
RO	Locales de Reunión y Ocio	—	ALINEACIONES
ESPACIOS LIBRES		—	LIMITE DE CAMBIO DE ALTURA MAXIMA
VB	Básica	III	ALTURA MAXIMA
VS	Singular	★	INCLUIDO EN EL CATALOGO DE EDIFICIOS Y ELEMENTOS DE INTERES
DOMINIO PUBLICO MARITIMO E HIDRAULICO		—	DESLINDE DEL DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE Y LINEA INTERIOR DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCION
DOTACIONAL		—	LINEA PROBABLE DE DESLINDE DEL D.P.M.T.
DO	Docente	—	MODIFICACION PROPUESTA DE LA LINEA DE DESLINDE DEL D.P.M.T.
DO.P	Docente Privado	± ± ± ±	LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
SA	Sanitario	*****	LIMITE DE SUELO NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCION
SA.P	Sanitario Privado	OOOOOO	LIMITE DEL AREA DE SERVICIO DEL PUERTO
DE	Deportivo	SERVICIOS INFRAESTRUCTURALES Y DE TRANSPORTE	
DE.P	Deportivo Privado	EE	Electricidad
SC	Socio-cultural	AA	Abast. de Agua
SC.P	Socio-cultural Privado	GA	Gas
AS	Asistencial	SD	Sanearmiento y depuración
AS.P	Asistencial Privado	RS	Recogida resid. sólidos urbanos
RE	Religioso	TO	Telefonía
IN	Institucional	EA	Estación de autobuses
AP	Administración Pública	TF	Transporte ferroviario
ME	Mercado	TP	Transporte portuario
ES	Estación de servicio	TA	Transporte aeroportuario
PA	Aparcamiento		Vía pública principal
PA.P	Aparcamiento Privado		Vía pública secundaria
CE	Cementerio		Áreas verdes
BO	Bomberos		
PE	Penitenciario		
EQ	Equipamiento sin especificar		

Legenda de los planos del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva que se acompañan.

DISTRIBUCIÓN POR CATEGORÍAS DE LOS RECURSOS TURÍSTICOS.

CATEGORIA 1. ATRACTIVO O RECURSO NATURAL Y PAISAJÍSTICO

TIPO	SUBTIPO 1	SUBTIPO 2
1.1 Montañoso	1.1.1 Monte	1.1.1.1 Zona Alta + 1500m
		1.1.1.2 Zona media 800-1500m
		1.1.1.3 Zona baja-800m
	1.1.2	1.1.2.1 Pico
		1.1.2.2 Peña
		1.1.2.3 Muela
		1.1.2.4 Otros (especificar)
	1.1.3	1.1.3.1 Amplio
		1.1.3.2 Medio
		1.1.3.3 Angosto o barranco
		1.1.3.4 Quebrado
		1.1.3.5 Abancalado
		1.1.3.6 Sima
		1.1.3.7 Hoz
		1.1.3.8 Cañón
		1.1.3.9 Otros (especificar)
1.2 Llano	1.2.1 Natural	
	1.2.2 Cultivado	
1.3 Costas	1.3.1 Baja	1.3.1.1 Arenosa, playa
		1.3.1.2 Cantos
		1.3.1.3 Pantanosa
	1.3.2 Acantilada	1.3.2.1 Acantilado alto +20m
		1.3.2.2 Acantilado medio 20-10
		1.3.2.3 Acantilado bajo -10m
	1.3.3 Formaciones litorales	1.3.3.1 Cabos
		1.3.3.2 Golfos
		1.3.3.3 Tómbolos
		1.3.3.4 Islas, islotes
		1.3.3.5 Barras, restingas
		1.3.3.6 Bahías, calas
		1.3.3.7 Otros (especificar)
1.4 Zonas acuáticas embalsadas	1.4.1 Lagos	
	1.4.2 Lagunas	

	1.4.3 Zona endorreica	
	1.4.4 Embalse (no natural), pantano	
	1.4.5 Humedales o albuferas	1.4.5.1 En proceso de colmatación
		1.4.5.2 Agua permanente
1.5 Ríos, arroyos y ramblas	1.5.1 Río cauce alto	
	1.5.2 Río cauce medio	
	1.5.3 Río cauce bajo	
	1.5.4 Arroyo	1.5.4.1 Caudal continuo
		1.5.4.2 Caudal discontinuo
	1.5.5 Ramblas	
	1.5.6 Corriente subterránea	1.5.6.1 Corriente continua
		1.5.6.2 Corriente discontinua
1.6 Otras manifestaciones acuáticas	1.6.1 Fuente	1.6.1.1 Termal
		1.6.1.2 Medicinal
	1.6.2 Manantial	
	1.6.3 Cascada, salto de agua	
	1.6.4 Zonas de baño natural	
1.7 Cavidades subterráneas	1.7.1 Cuevas	1.7.1.1 Con formaciones
		1.7.1.2 Sin formaciones
	1.7.2 Grutas y cavernas	1.7.2.1 Con formaciones
		1.7.2.2 Sin formaciones
		1.7.2.3 Con río
		1.7.2.4 Sin río
	1.7.3 Abrigos, balmas	
1.8 Paisajísticos y de observación	1.8.1 Mirador carretera	
	1.8.2 Panorámica o punto de vista pintoresco	1.8.2.1 Predominio abiótico
		1.8.2.2 Predominio biótico
		1.8.2.3 Predominio antrópico
	1.8.3 Observatorio fenómeno natural	
	1.8.4 Observatorio fauna	1.8.4.1 Mamíferos
		1.8.4.2 Aves
		1.8.4.3 Otros (especificar)
	1.8.5 Observatorio flora	1.8.5.1 Árbol singular
		1.8.5.2 Bosque
		1.8.5.3 Plantas
		1.8.5.4 Matorral
	1.8.6 Observatorio de fósiles	

CATEGORÍA 2. RECURSOS HISTÓRICO MONUMENTALES, TÉCNICOS, ETNOLÓGICOS Y ARTÍSTICOS.

2.1 Edificaciones y monumentos	2.1.1 Religiosos	2.1.1.1 Catedral
		2.1.1.2 Iglesia
		2.1.1.3 Convento
		2.1.1.4 Monasterio
		2.1.1.5 Ermita
		2.1.1.6 Campanario
		2.1.1.7 Capilla y oratorio
		2.1.1.8 Calvario
	2.1.2 Civiles	2.1.2.1 Palacios
		2.1.2.2 Ayuntamientos
		2.1.2.3 Lonjas
		2.1.2.4 Cárcel
		2.1.2.5 Núcleo urbano tradicional
		2.1.2.6 Otros (especificar)
	2.1.3 Militares	2.1.3.1 Castillos
		2.1.3.2 Murallas
		2.1.3.3 Torres
	2.1.4 Conjunto histórico artístico	
2.2 Obras técnicas	2.2.1 Ingeniería	2.2.1.1 Puente
		2.2.1.2 Presa
	2.2.2 Urbanismo	2.2.2.1 Plaza
		2.2.2.2 Parque
	2.2.3 Fábricas	
	2.2.4 Diseños	
	2.2.5 Centros científicos	2.2.5.1 Jardín botánico
		2.2.5.2 Observatorio astronómico
		2.2.5.3 Otros
	2.2.6 Otros (especificar)	
2.3 Yacimientos arqueológicos	2.3.1 Yacimientos históricos	
	2.3.2 Pinturas rupestres	
2.4 Etnológicos	2.4.1 Casas	
	2.4.2 Masías	
	2.4.3 Hornos	
	2.4.4 Molinos	
	2.4.5 Almazaras	
	2.4.6 Corrales	
	2.4.7 Pajares	

	2.4.8 Neveras	
2.5 Museos	2.5.1 Historia	
	2.5.2 Etnológicos	
	2.5.3 Cerámica	
	2.5.4 Pintura y escultura	
	2.5.5 Orfebrería	
	2.5.6 Parroquiales	
	2.5.7 de Ciencias Naturales	
	2.5.8 Otros	
2.6 Obras de arte	2.6.1 Pintura	
	2.6.2 Escultura	
	2.6.3 Orfebrería	
	2.6.4 Cerámica	
	2.6.5 Tapices	
	2.6.6 Retablos	

CATEGORÍA 3. RECURSOS ARTESANOS Y GASTRONÓMICOS

3.1 Artesanía	3.1.1 Cerámica	
	3.1.2 Alfarería	
	3.1.3 Tejidos	
	3.1.4 Indumentaria	
	3.1.5 Metal- Forja	
	3.1.6 Madera, corcho, mueble	
	3.1.7 Cestería	
	3.1.8 Cuero, piel, marroquinería	
	3.1.9 Piedra, cantería	
	3.1.10 Cristal	
	3.1.11 Bisutería y joyería	
	3.1.12 Alimentación	3.1.12.1 Aceite
		3.1.12.2 Quesos
		3.1.12.3 Miel
		3.1.12.4 Embutido
		3.1.12.5 Vino
		3.1.12.6 Otros
	3.1.13 Calzado	
	3.1.14 Otros	
3.2 Gastronomía	3.2.1 Gastronomía popular	
	3.2.2 Gastronomía festiva	

CATEGORÍA 4. FOLKLORE, FIESTAS Y ACONTECIMIENTOS PROGRAMADOS

4.1 Folklore	4.1.1 Música	
	4.1.2 Canciones	
	4.1.3 Danzas y bailes	
4.2 Fiestas	4.2.1 Fiestas religiosas	4.2.1.1 Patronales
		4.2.1.2 Romerías
	4.2.2 Fiestas populares	
	4.2.3 Otras fiestas	
4.3 Ferias y mercados	4.3.1 Locales	
	4.3.2 Comarcales	
	4.3.3 Ámbito regional	
4.4 Acontecimientos programados	4.4.1 Artísticos	4.4.1.1 Música
		4.4.1.2 Teatro
		4.4.1.3 Festivales
		4.4.1.4 Otros (especificar)
	4.4.2 Deportivos	
	4.4.3 Otros	4.4.3.1 Concursos
		4.4.3.2 Convenciones y congresos
		4.4.3.3 Exposiciones
		4.4.3.4 Festejos
		4.4.3.5 Otros

Fuente. O.E. A.(1978); Bote, V.(1990); Boullon,R. (1991) y E.P.

FOTOGRAFÍAS

Aportamos en los anexos una serie de fotografías de algunos elementos que se citan en el apartado de propuestas.



Faro del dique Juan Carlos I. (Foto AAPH)



Centro de Recepción Calatilla (Foto AAPH)



Muelle de las Canoas, en el Muelle de Levante (Foto AAPH)



Muelle de Levante (Foto AAPH)

