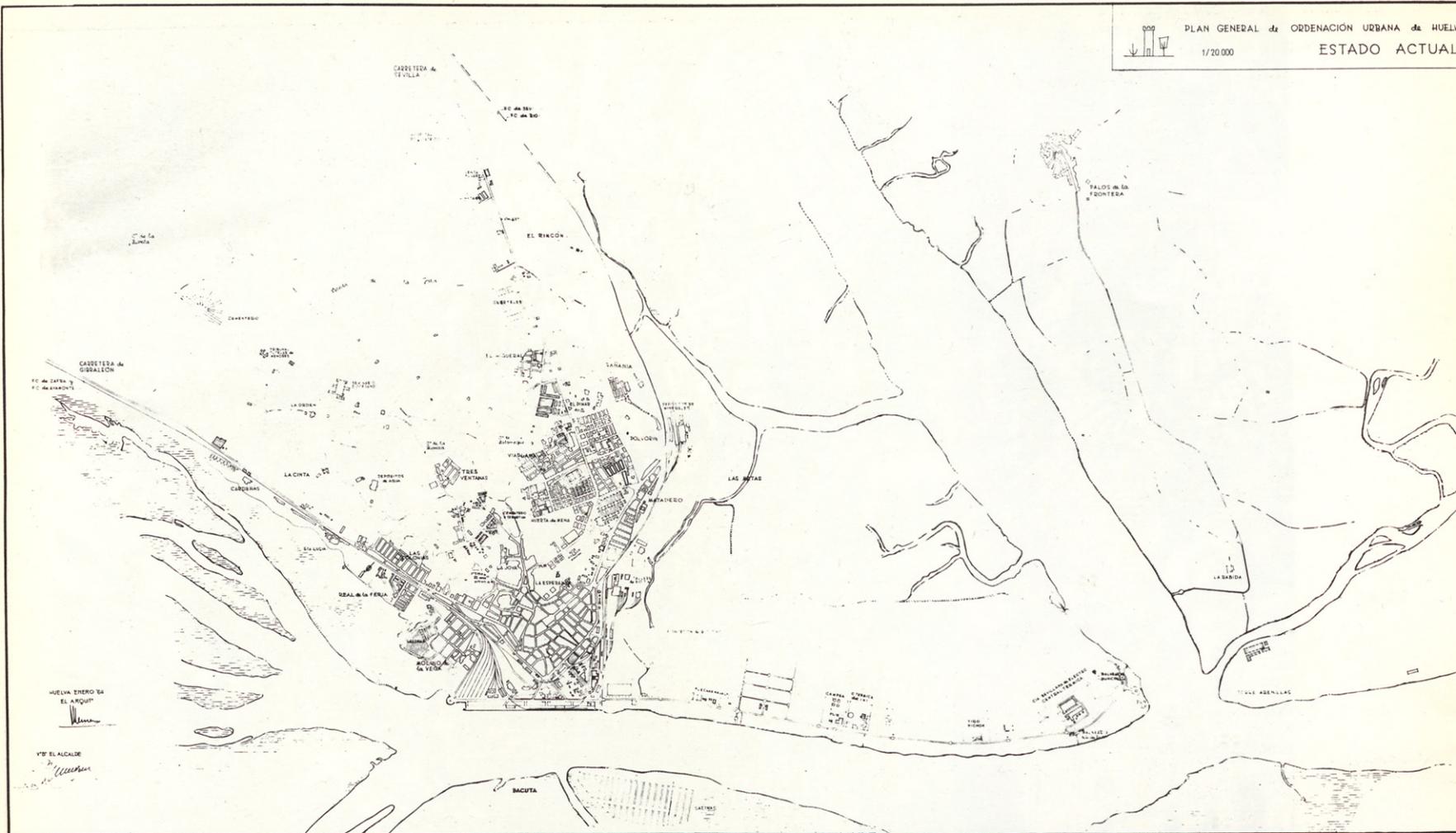




PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE HUELVA

Redactado por el Arquitecto D. Alejandro Herrero. Editor, Ayuntamiento, 1971. En un solo tomo apaisado, de 26 X 36 cms, con planos reducidos a mitad de escala que pueden desplegarse fuera del libro.

Recoje el Plan Completo y se compone de los capítulos que exige la Ley de Ordenación urbana: I.—Memoria. Información revisada. II.—Planos de Ordenación. III.—Normas urbanísticas. IV.—Programa de actuación. V.—Estudio económico-financiero.



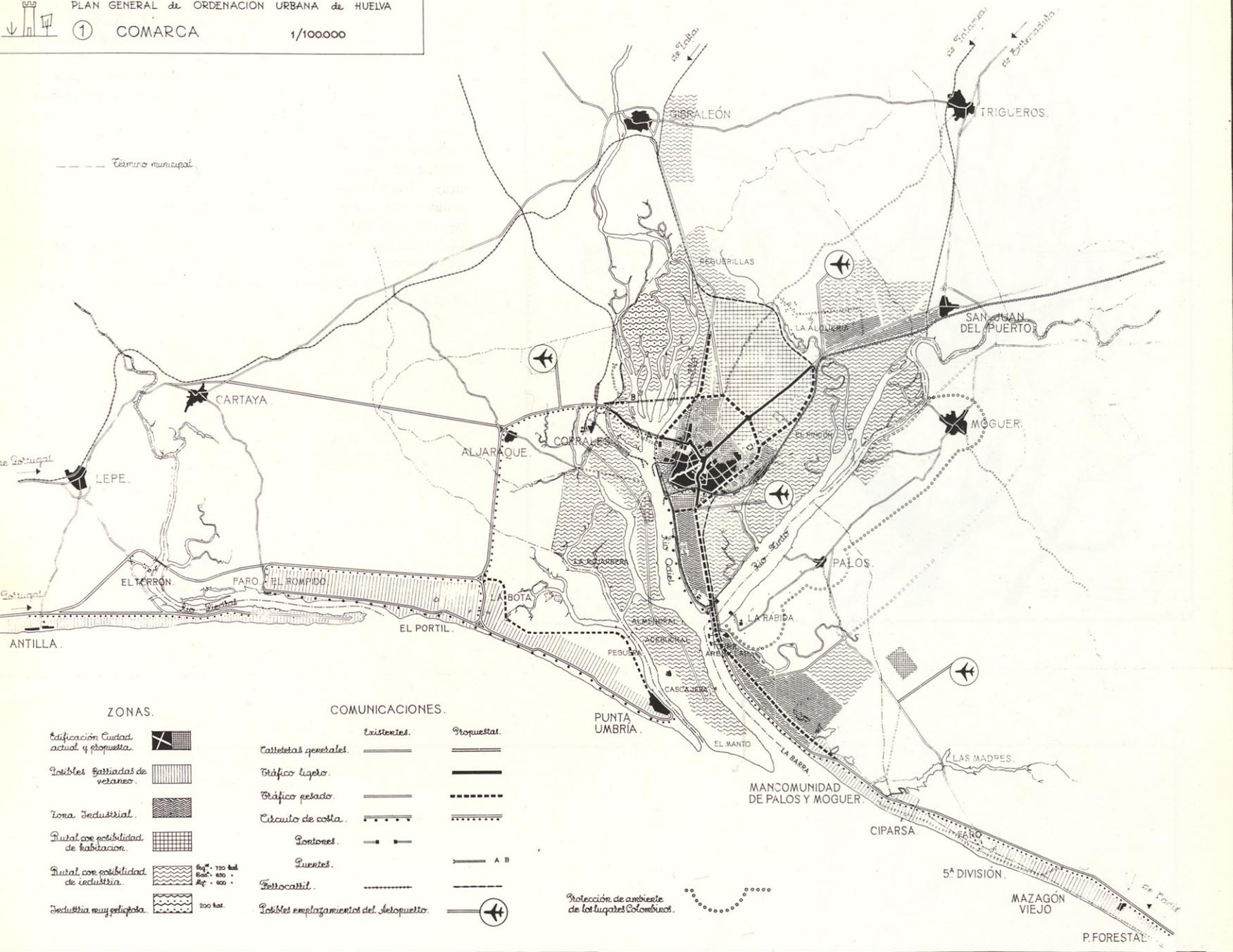
Por tratarse de la revisión del Plan General anterior, redactado antes de la Ley del Suelo, que había tenido una información de la Ciudad muy detenida, se limita ésta al Plano de 1960, relacionándolo con el de 1940, la curva de crecimiento demográfico y el detalle del régimen de vientos. La Memoria se redacta como acompañamiento de cada uno de los Planos de Ordenación.

En 1877 Huelva tiene 13.174 habitantes; en 1900, 21.359; en 1940, 56.205; en 1960, 74.384; hoy 100.000.

Los gráficos usuales de vientos con el número de días al año en cada

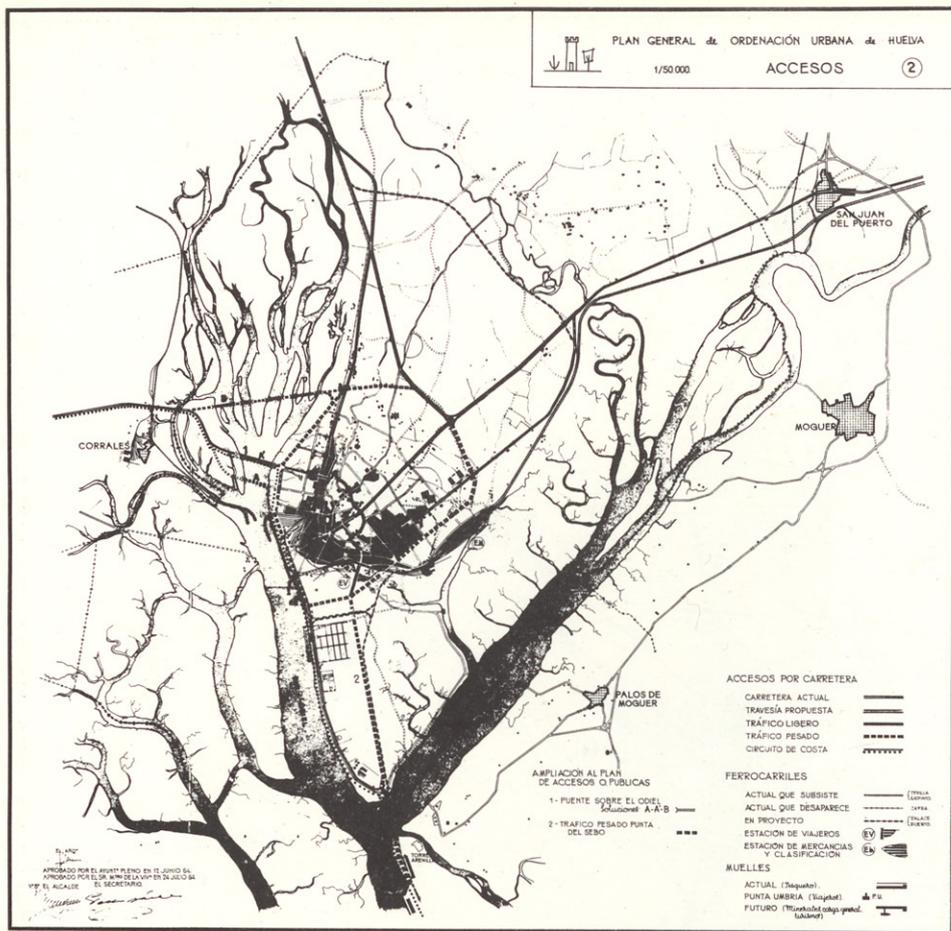
dirección pueden inducir a error por la variabilidad de direcciones a lo largo del año y la constancia; por el contrario, del de la mañana, el medio día y la tarde. Véase el gráfico resumen que figura en el plano núm. 3, las direcciones de menos horas de viento son las NO y NE.

Del examen global de la *Comarca* se deduce: la importancia de las grandes Rías, por su belleza y navegabilidad; el peso de las posibilidades de desarrollo de una gran industria derivada de la riqueza minera de la provincia y de los calados naturales del nuevo Puerto; la necesidad de la continuidad del tráfico por carretera Sevilla-Portugal,



en correspondencia con la cual está el Puente sobre el Odiel en su solución B; la importancia de la relación con la Costa, con sus magníficas playas próximas; el propio circuito nacional de carretera de Costa, inexistente de Cádiz a Portugal, que algún día será realidad; la necesidad de un Aeropuerto con buen acceso a la Ciudad; el entorno de marismas con sus inconvenientes, pero que tiene su belleza limpia y crea un ambiente de aislamiento muy peculiar; la comunicación con Extremadura por San Juan del Puerto. En el Plano de Comarca Ié han diferenciado dos sectores rurales, el de

posibilidades futuras de habitación y el de posibilidades industriales, perspectiva a largo plazo de una ciudad de 500.000 habitantes; se reserva un emplazamiento para actividades muy peligrosas. En el Plano de ESTRUCTURA GENERAL se zonifica globalmente la ciudad en zonas de habitación e industriales, diferenciando en la primera la Ciudad baja y la Alta con sus Centros. A su vez, en la Zonificación industrial, se separa la insalubre o peligrosa. En este estudio de conjunto se define también el circuito turístico-paisajista que valora los mejores paisajes.



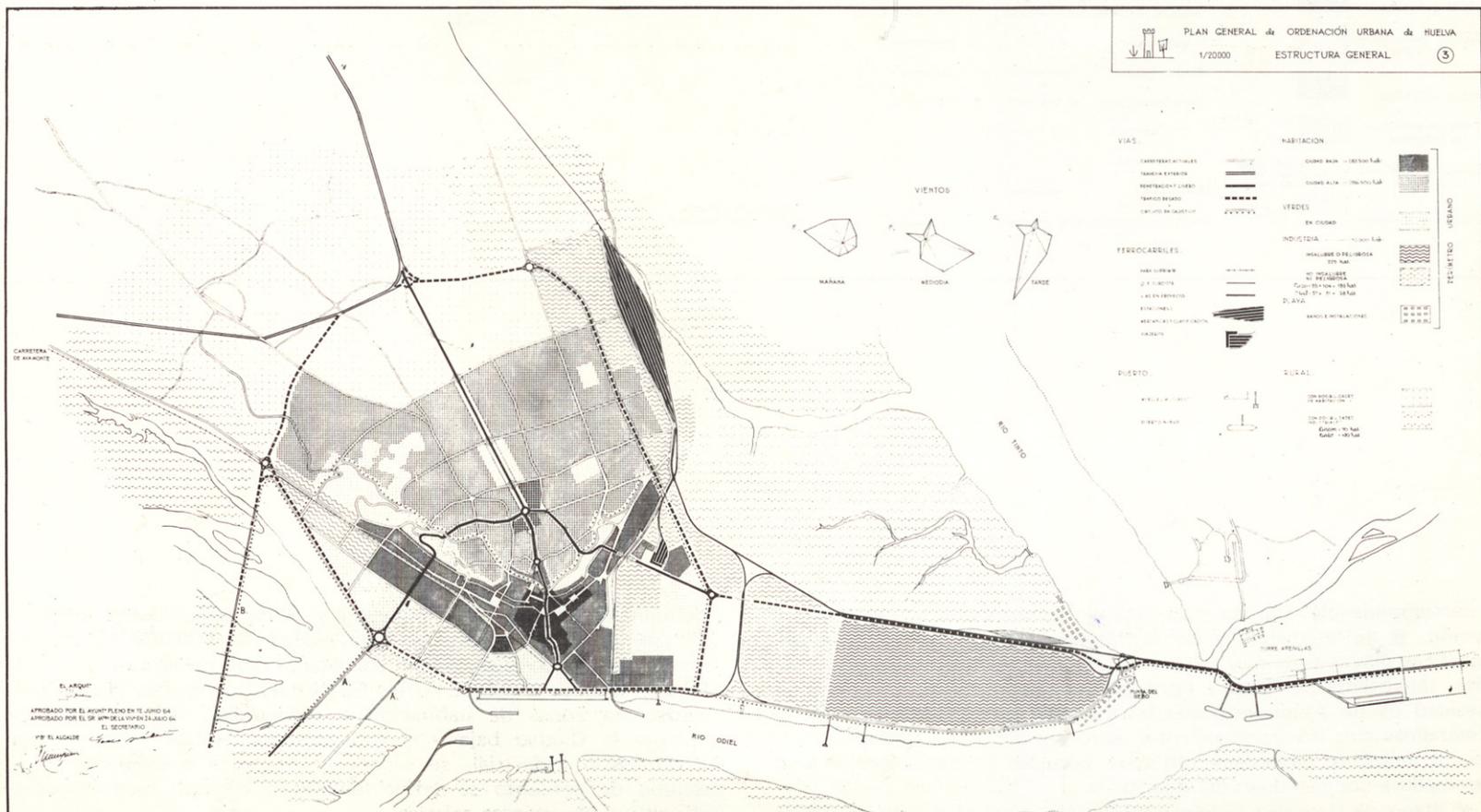
ACCESOS

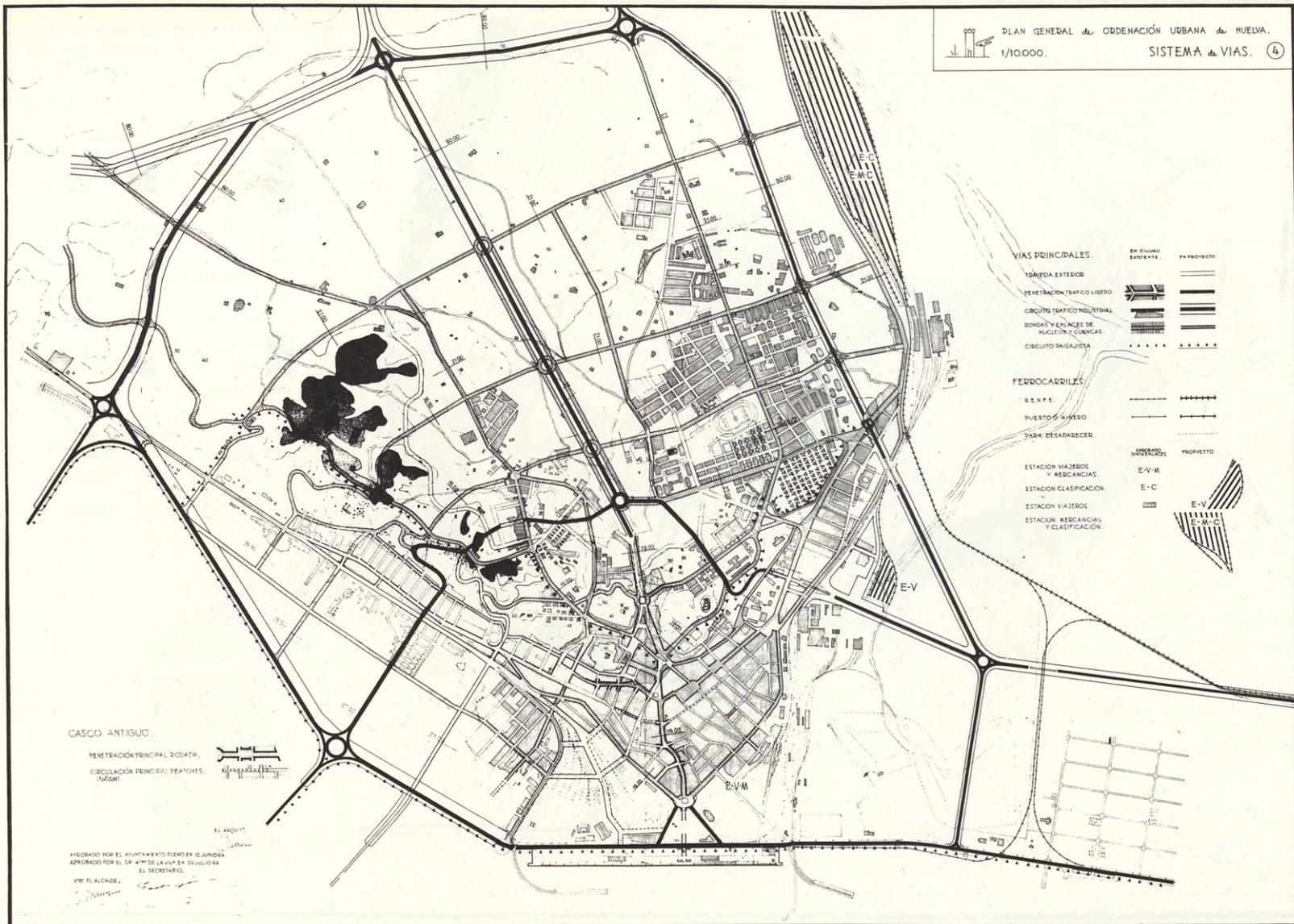
La penetración de *tráfico ligero* se deduce del desarrollo sobresaturado ocurrido a lo largo de las carreteras actuales.

Para el *tráfico pesado* se traza la desviación hacia la Ría por el Sur que ha de continuar a la zona industrial y Nuevo Puerto; y la vía de borde de la Ría, de gran valor paisajista, con ausencia de cruces.

Indudablemente los *ferrocarriles* deben llegar a la población pero no es necesario que sea uno por cada lado, habiéndose propuesto en el Plan anterior el enlace por la ribera Anicoba, ya realizado.

Se da emplazamiento a la *Estación de Mercancías* y Clasificación en zona donde pueden desarrollarse Almacenes y Pequeña industria. En cuanto a la de *Viajeros* se pretende emplazarla sin crear nuevos obstáculos.





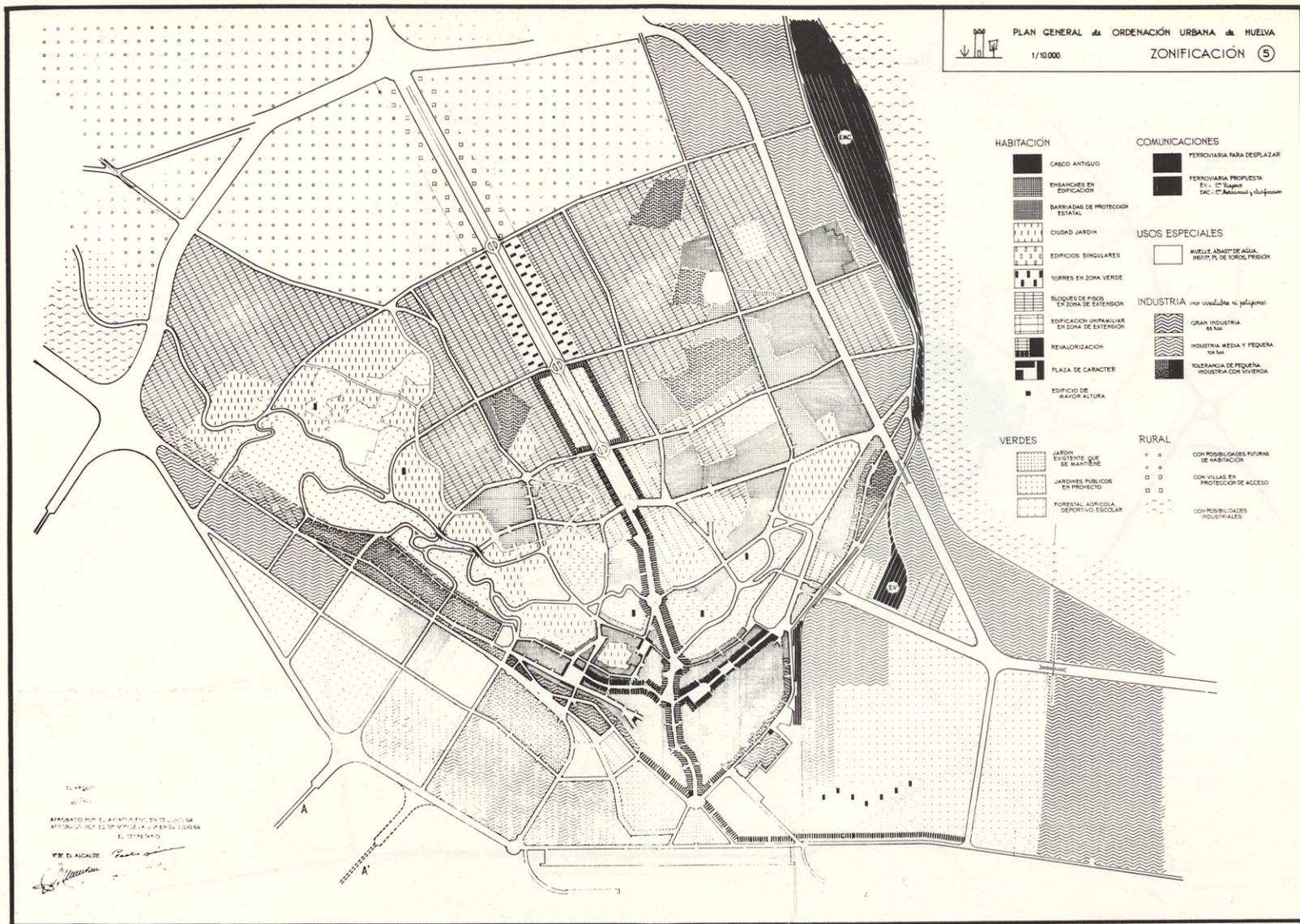
El Sistema de vías está muy condicionado por el *relieve* que tanto ha influido en el desarrollo de la ciudad, siendo esenciales las vaguadas. Se acusa por las alturas del Conquero que tienen una vertiente rápida hacia el río Odiel y suave hacia el Tinto; la falta de comunicaciones a través de estas crestas ha dado lugar a la forma de herradura de la "Ciudad baja".

Solamente por la vaguada de San Sebastián hay una entrada franca al Casco antiguo para la nueva *penetración* de tráfico ligero, que ha de poner en valor un sector importante en el cual se emplazó el Polígono

municipal de Patrimonio del Suelo del que habría de segregarse el Polígono San Sebastián para la Gerencia de Urbanización.

Pero todo el tráfico correspondiente no puede concentrarse sobre el Casco antiguo, por lo que se disponen dos bifurcaciones importantes hacia las dos vertientes, con pasos elevados sobre los ferrocarriles.

En la Ciudad alta destacan las vías de enlace de las dos cuencas, Tinto y Odiel, a través de los cabezos del Conquero, que evitan el rodeo actual por el Casco antiguo.



ZONIFICACION

Por su especial fisonomía se distingue en la Ciudad actual: el *Casco antiguo* con manzanas de grandes dimensiones y calles estrechas en el que se propone patio de manzana; los *Ensanches actuales* en las que la tónica está dada por la vivienda unifamiliar, que ha de transformarse; y las *Barriadas de construcción estatal* que introdujeron en la ciudad la edificación uniforme de 4 plantas.

En los terrenos altos del Conquero y de los Cabezos, tan movidos, es adecuada la edificación aislada, diferenciándose dos zonas, la de *Edificios singulares*, con mayor volumen, y la de *Ciudad jardín*, situándose la primera en los sectores más próximos. La delimitación entre edificación aislada y de *bloques de pisos* se materializó en una calle sensiblemente horizontal que contornea la zona montuosa.

Para edificación *unifamiliar* entre medianerías se reserva un sector de marismas, actualmente lleno de chozas.

El nuevo Acceso principal requiere atención para lograr alguna prestancia; por ello, para la edificación rural de sus márgenes se fija una norma de *Villas* de primera calidad. A continuación, dentro del perímetro urbano se adoptan *Torres* de 14 plantas en zona verde con planta baja diáfana que puede combinarse con manzana abierta. Sigue un parque y tanto su contorno como la continuación del eje principal, se designan *Revalorización*.

En la *Reforma interior* se mantiene su fisonomía con la ordenación de soportales. Las plazas de la Merced, de San Pedro y del Ayuntamiento se califican de **Plazas de carácter**.

ZONAS INDUSTRIALES

Además de las tres de industria insalubre, alejadas, se clasifican: *Gran industria no insalubre* en zona intermedia entre la insalubre y la ciudad. *Industria media y pequeña* y de *Tolerancia con vivienda*, que producen una incomodidad que se acepta como situación de hecho. La disponibilidad de zonas industriales es muy amplia, unas 1.000 Has. industriales corresponden a la previsión en el tiempo de más de 500.000 habitantes que están sin embargo, cubiertos en la zona "rural con posibilidades de habitación". Pero para estimar las posibilidades de desarrollo futuro de la población, tanto en sus zonas de habitación como de industria, no pueden olvidarse los términos municipales limítrofes, especialmente la zona del Nuevo Puerto y de San Juan.

ZONAS VERDES

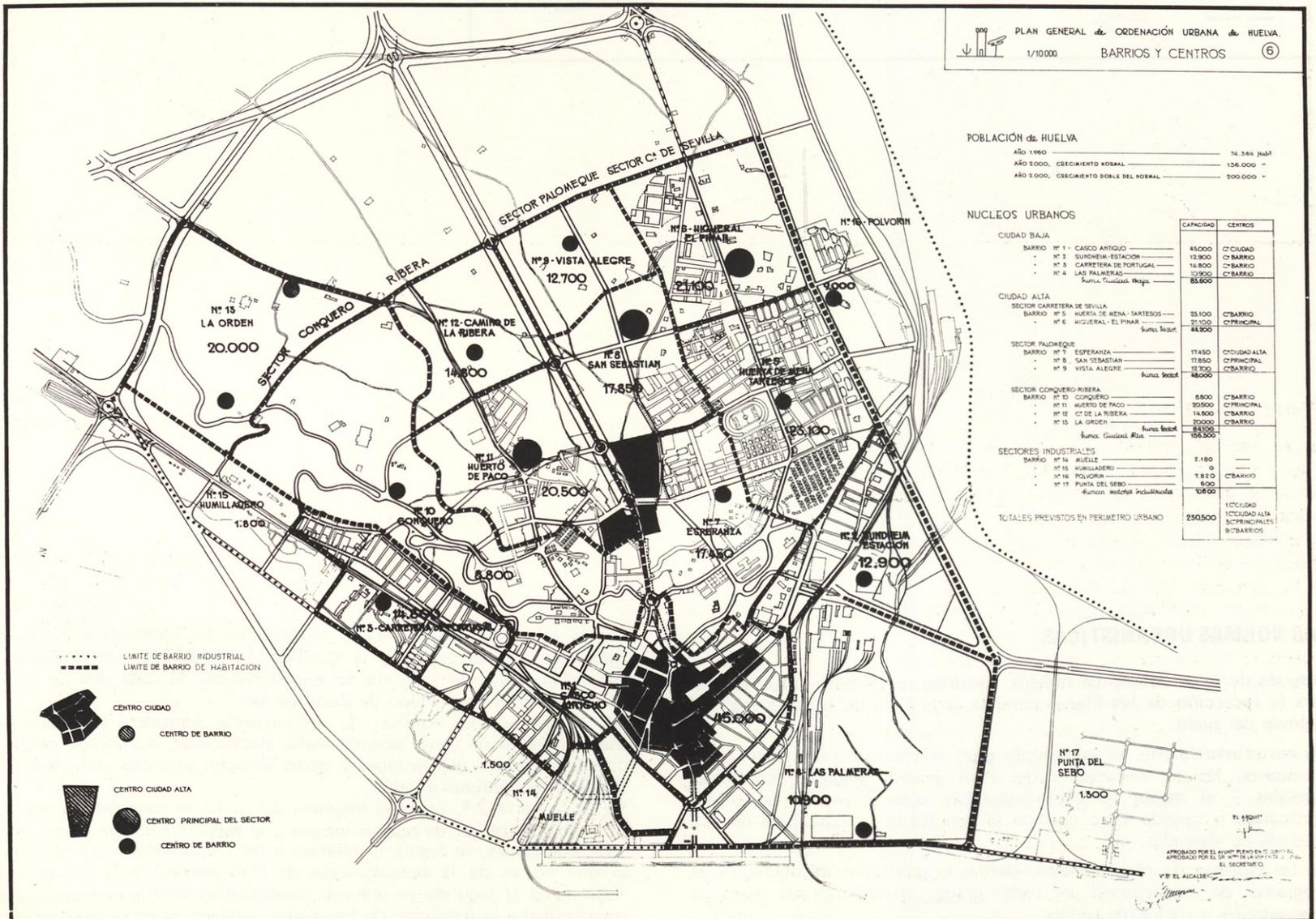
Se consideran los *Jardines existentes* que se mantienen, los que se proyectan y la denominada *Agrícola, forestal, deportiva, escolar*, que se refiere principalmente a las laderas de cabezos y a marismas.

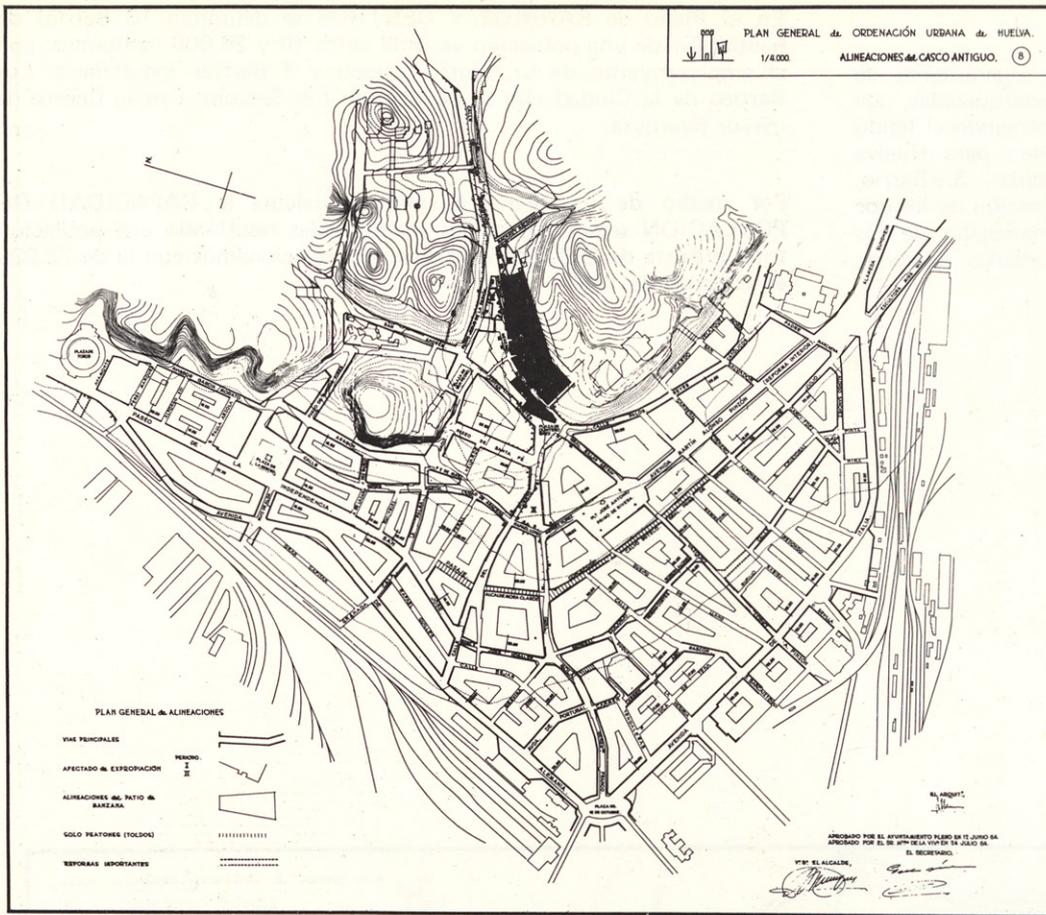
BARRIOS Y CENTROS

En la actualidad el urbanismo ha consagrado una organización de ciudad compuesta de sucesivas Agrupaciones urbanas jerarquizadas, que se escalonan desde la más sencilla a la más compleja formando el tejido de la Ciudad. En las Normas urbanísticas se definen para Huelva 1.—Grupo de viviendas o Manzana, 2.—Barriada escolar, 3.—Barrio, 4.—Sector y 5.—Ciudad baja y Ciudad alta. La determinación de las dos primeras corresponde a los Planes parciales; la demarcación de los Barrios, así como su agrupación en las unidades urbanas mayores, corresponde ya al Plan general.

En el Plano de BARRIOS Y CENTROS se delimitan 13 Barrios de habitación de una población variable entre 10 y 20.000 habitantes, con el emplazamiento de su Centro urbano y 4 Barrios industriales. Los Barrios de la Ciudad alta se agrupan en tres Sectores con su Centro de mayor jerarquía.

Por medio de un plano auxiliar se calcula la CAPACIDAD DE POBLACION según superficies y densidades resultando una población total prevista de 250.000 habitantes que relacionamos con la de 73.000 en el censo de 1960.





VIAS PRINCIPALES DEL CASCO ANTIGUO

Examinado para determinar sus direcciones generales de tráfico y estructura de vías, se encuadra por la ronda que forman las actuales carreteras y la travesía prevista en la base de los cabezos

El eje principal, penetración del Nuevo acceso, requiere una Reforma interior para dotarle de la dimensión necesaria y para su transformación en correspondencia con el papel que tiene que desempeñar. El eje contrario lo forma la Gran Vía en realización con la continuación que se proyecta, tratándose de crear una plaza en el encuentro. Se intenta lograr la continuidad de otros dos itinerarios transversales, pero es de mayor interés el eje antiguo, definido por la Calle Concepción, solo de peatones, feliz paseo comercial y oasis en el progresivo tráfico, que se propone prolongar hasta unir con la calle S. José y que debería acentuarse con los toldos sevillanos y plantas.

Quedan definidas las alineaciones del sistema de vías principales a escala 1/2.000.

LAS NORMAS URBANISTICAS

Después de unos conceptos previos, destinan la 1.^a parte a las Normas para la redacción de los Planes parciales y la 2.^a a las Normas según el régimen del suelo.

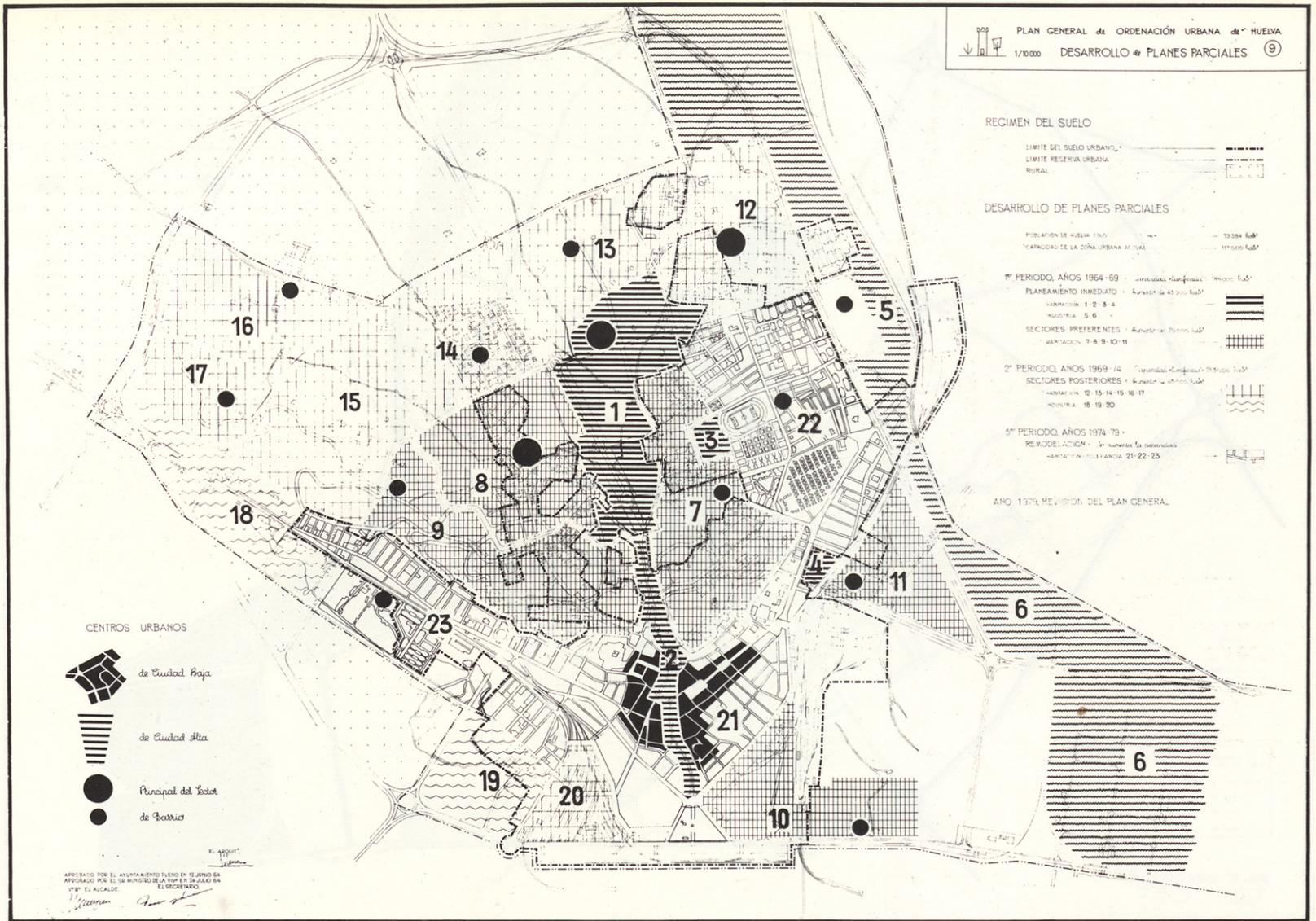
En esa primera parte, se aclaran por unas normas generales, entre otras cuestiones, las modificaciones del Plan general anejas a los Planes parciales y el menor territorio admisible para el planeamiento por particular o cuando lleve consigo la simultánea construcción de una barriada de viviendas.

En las Normas de planeamiento, define la gradación de núcleos y el Programa de dotaciones en cada grado, dando normas para la Composición y para Circulación.

En las *Normas de zonificación*, se exponen las comunes a zonas de Habitación, a las verdes y la clasificación urbanística de actividades industriales pasando a definir las características de cada una de las 26 zonas definidas en el Plano de Zonificación.

Por último, en las *Normas de urbanización* considera lo relativo al abastecimiento de agua, alcantarillado, electricidad, alumbrado público, pavimentaciones, plantaciones y otros servicios públicos, así como las condiciones comunes a todos.

Ya en la parte 2.^a, según el *Régimen del suelo*, se considera lo relativo al Suelo urbano, al de reserva urbana y al rústico. En el primero, entre otras cuestiones, se regula lo relativo a las alineaciones y su reforma a lo que no se da la consideración de Plan parcial) y la Licencia de Habitar; en el segundo se prevé la construcción de vías principales con anterioridad a la redacción de los planes parciales; y en el suelo rústico,

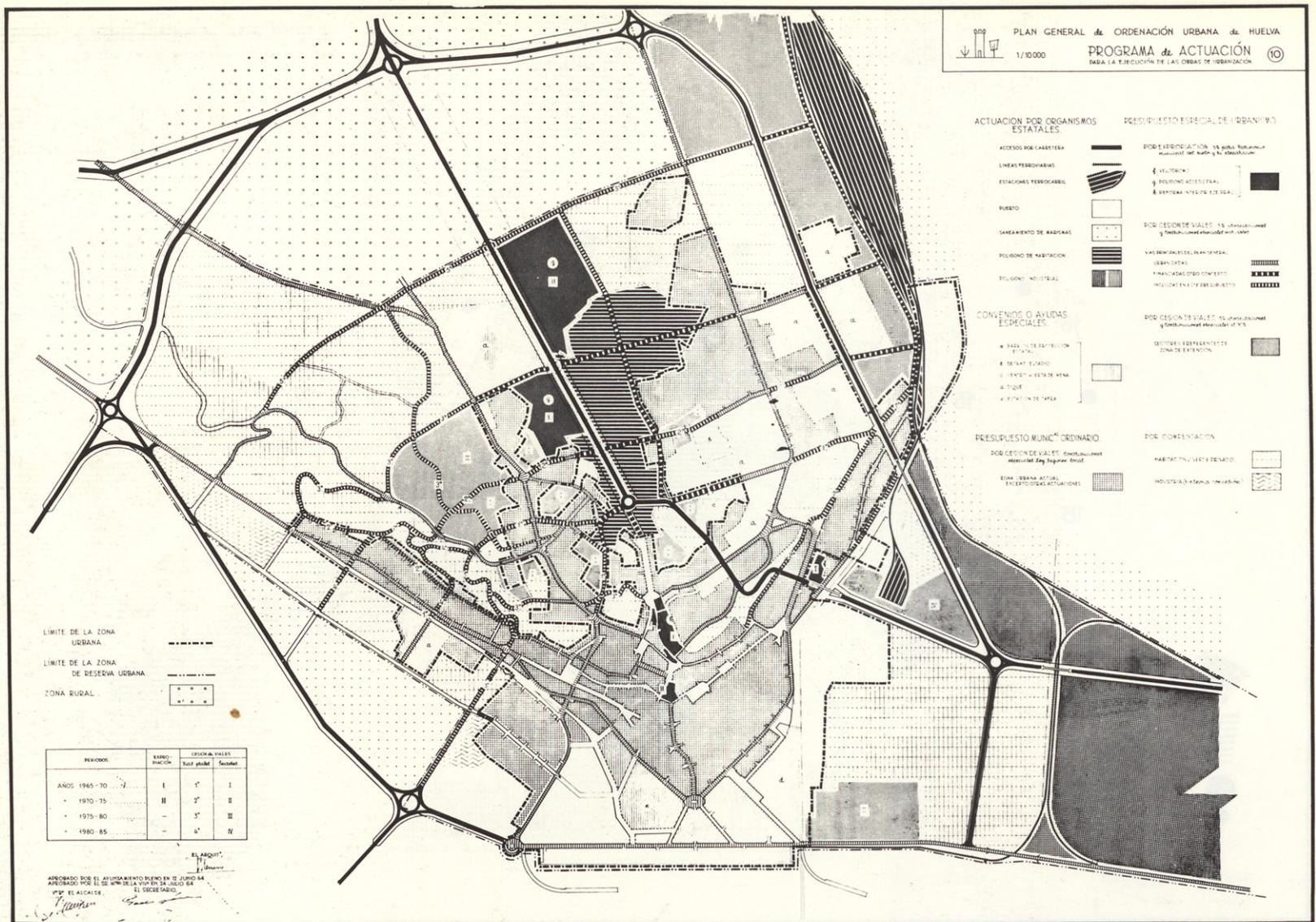


se fija la parcela mínima, las distancias de las construcciones a los linderos, las construcciones espaciales y otras.

La primera parte del Programa de actuación es el de Desarrollo de Planes parciales. De la reseña de prescripciones legales al efecto se deduce que deben definirse en el Plan general, la extensión y límites del territorio que debe comprender cada uno de los sucesivos Planes parciales, que se agrupan en 3 períodos: El primero, de actuación inmediata y de desarrollo preferente, comprende las zonas más inmediatas al Casco actual; el segundo, aquellos cuyo desarrollo no es urgente en tanto la población no se acerque a los 185.000 habitantes; y el tercero, los de Remodelación para estudiar la Ciudad existente desde el punto de vista, principalmente, de la dotación de servicios complementarios (escuelas, parques, etc) que todos estos grupos de

Planes parciales se incluyen los de Habitación y los de Industria. La delimitación está directamente compenetrada con el Plano de Barrios y Centros, de modo que los límites de los Planes parciales corresponden, en cuanto es posible, con los de un Barrio y contienen un Centro urbano, principal o secundario. Se tiene en cuenta también, para la sucesión, la normal prolongación de los colectores de alcantarillado. Resultan en total 23 Planes parciales, coincidiendo, a los 15 años la Revisión del Plan general.

En el plano de Desarrollo de los Planes parciales figura la línea límite de la zona urbana actual que incluye todos los terrenos, existían alineaciones o parcelaciones aprobadas; y la línea límite de la zona de reserva urbana o perímetro urbano, fuera de la cual los terrenos tienen la consideración de rústicos.



En cuanto al Plan de ejecución de las obras de urbanización, una vez examinadas las correspondientes a diversos Organismos Oficiales y las que requieren Convenios especiales, son clasificados según el Sistema de actuación, asignando el de Cesión de viales y Contribuciones Especiales a las de la zona urbana actual, Sectores preferentes y vías principales; el de Expropiación a los polígonos de Patrimonio municipal del Suelo que se determinan y a una Reforma interior en el Eje Principal; prescindiéndose por los inconvenientes que se anotan, del Sistema de Cooperación y asignándose, en consecuencia, el de Compensación para todos los restantes sectores que quedan de iniciativa particular.

El último capítulo es el ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO, en el

que se analizan los ingresos previsible en el Presupuesto especial de Urbanismo, se clasifican las inversiones según correspondan al Presupuesto Ordinario o al Especial de Urbanismo y se forma el plan de inversión para el Patrimonio del Suelo, Reforma interior y Urbanizaciones previstas en el Programa de actuación, terminando con un resumen de realización escalonado en etapas de 5 años. Las cifras de los Avances de presupuesto son reales y las previsiones de desarrollo de la población tienen holgada cabida en el perímetro previsto, advirtiéndose únicamente de la necesidad de acelerar los planeamientos parciales con el fin de encontrarse preparados para encauzar las necesidades y evitar que se acometan sin Plan, pues ello equivaldría a resolver unos problemas creando otros.