EXPLORACIÓN PARTICIPATIVA

Dibujemos nuestra ciudad

PGOU

Plan General
de Ordenación
Urbana de Huelva

El Plan General Ordenación Urbanística del municipio de Huelva fue aprobado en 1999, y adaptado parcialmente a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), en el año 2011. Es un Plan en el que una gran parte de las actuaciones urbanísticas previstas se encuentran ya desarrolladas, muchas de ellas urbanizadas, si bien muy pocas se encuentran edificadas, lo que supone que el municipio cuenta en la actualidad con un importante remanente y capacidad de oferta de usos residenciales e industriales.

Desde su aprobación y entrada en vigor han transcurrido más de 21 años no sólo se ha alterado la realidad económica y social que sirvió de base para formular el PGOU de 1999, sino que también ha cambiado el marco jurídico de referencia de las políticas de ordenación del territorio y urbanismo. Y este marco de referencia es determinante no sólo de la configuración formal sino del contenido sustantivo de un plan general.

En todo caso, el cambio legislativo desde 1999 no ha sido sólo nominal sino sustantivo. Así, en la legislación básica estatal en materia de suelo, el cambio de orientación acontece con la aprobación de la Ley del Suelo estatal 8/2007 (LS07) y el posterior Decreto Legislativo 2/2008 (TRLS 08). Luego se refuerza con la aparición de la Ley 8/2013 de, 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Ambas reformas posteriormente han sido integradas en el RDL 7/2015, de aprobación del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU 2015).

Por ello, la necesidad de ejercitar la plena potestad planificadora a través del instituto de la revisión del planeamiento vigente en Huelva no es caprichosa, sino que obedece a múltiples motivos, entre ellos la necesidad de revisar o complementar el modelo urbano-territorial establecido, para ajustar el modelo de ciudad a una nueva realidad caracterizada, de un lado, por un cambio en el territorio como soporte y como paisaje, producto precisamente de la ejecución de los elementos y proyectos previstos en el vigente PGOU de 1999; y de otro lado, por un cambio en los modos de usar la ciudad por los propios ciudadanos y en las nuevas estrategias que adoptan los operadores y actores que inciden en el desarrollo urbano. Un modelo formulado ahora desde las nuevas exigencias a la ordenación urbanística establecidas por la legislación autonómica y estatal; en definitiva, incorporando los nuevos postulados sobre desarrollo sostenible desde el primer momento de su elaboración.

La definición de un proyecto urbano-territorial sostenible para Huelva, antes y ahora, tiene por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio de manera que se constituya en referente de todos los demás instrumentos de planificación sectorial y municipal. Pero la experiencia acumulada hace que, hoy por hoy, la figura del Plan General de Ordenación Urbanística haya que concebirla desde una perspectiva más estratégica, orientada a sintetizar e integrar las actividades territoriales en un proyecto coherente, más allá del enfoque puramente normativo. Este enfoque "estratégico" de la ordenación del territorio pretende aprovechar las sinergias existentes y coordinar las potencialidades con objeto de permitir que la realidad territorial sea capaz de adaptarse a ese futuro dinámico y cambiante, irremediablemente inmerso en un marco global de competitividad y complementariedad espacial.

Desde este punto de vista, y en esta primera aproximación, la revisión del PGOU vigente se concibe como:

- Instrumento de vertebración territorial, como acción de concertación de los sectores inversores privados y públicos, orientada a promover las oportunidades de un desarrollo sostenible, así como a corregir los desequilibrios ambientales, sociales y económicos de Huelva.

- Pauta para dotar a Huelva de un proyecto urbano-territorial, que ilusione, que sea financieramente viable, y que fije unas directrices coordinadas entre objetivos planteados.

- Procedimiento de consenso, compromiso y participación de todas las fuerzas sociales, económicas y administrativas para lograr el objetivo común.

La consecución de un elevado consenso y de un compromiso firme entre las fuerzas sociales, económicas y políticas en torno a un mismo proyecto de desarrollo, así como el impulso coordinado de las políticas con incidencia territorial coherente con este planteamiento global, son, en definitiva, las condiciones cardinales de una buena planificación que definen, en última instancia, su verdadera relevancia.
La oportunidad de formular un proyecto de tal alcance debe suponer un reto colectivo de compromiso encuadrado en un entorno espacial determinado: el entorno y las estrategias deben constituir, por tanto, un elemento clave para la madurez y cohesión de la propia sociedad.

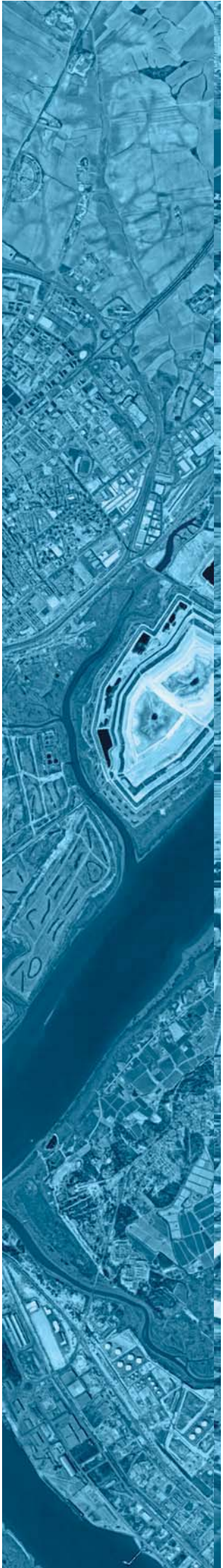
Plantear una propuesta articulada pero unilateral desde la administración no permitiría que la formulación del proyecto urbano-territorial llegase a constituir un elemento de cohesión social, al limitar el proceso participativo en el que cada comunidad debe modelar sus inquietudes y ambiciones. Por tanto, el concurso de los diferentes agentes sociales, económicos e institucionales debe convertirse en un objetivo en sí mismo. Para ello, es preciso plantear mecanismos imaginativos, al tiempo que operativos, que impliquen desde el inicio del proceso a toda la sociedad civil en la formulación y definición de las directrices y objetivos, de tal forma que puedan asumirse plenamente las conclusiones y resoluciones que se adopten, así como contribuir decisivamente a impulsar su desarrollo.

Es por ello que, ya desde ahora, se propone realizar lo que denominamos una "EXPLORACIÓN PARTICIPATIVA", con la que se pretende recopilar las percepciones que del territorio de Huelva tienen una amplia variedad de representantes de sectores claves, que la viven o la han vivido de un modo especial, y que por ello tienen un conocimiento profundo de la misma o de algunos de sus elementos determinantes. Se trata, en definitiva, de solicitar una reflexión en la que se realicen planteamientos generales y prospectivos sobre Huelva, de sus necesidades y anhelos. En definitiva, una visión particularizada y subjetiva de los problemas del ámbito y sus causas, así como llegar a definir el territorio que se desea, o se sueña.

Con esta primera aproximación se pretende IDENTIFICAR LAS TENDENCIAS que surgen en el territorio, y de ellas puede derivarse, sin duda, suficiente material para que la continuidad prevista, tanto desde la participación como desde la redacción, sea más sistemática y exhaustiva.

Para ayudar a esta reflexión solicitada se acompaña un primer documento sobre la realidad compleja que es la ciudad de Huelva, conteniendo un breve prediagnóstico y valoración crítica del escenario actual.

Sin perjuicio de que se puedan expresar las opiniones que se consideren oportunas, LOS CONTENIDOS BÁSICOS SOBRE LOS QUE SE SOLICITA LA REFLEXIÓN PARTICULARIZADA SE REFIEREN, BÁSICAMENTE, A LAS SIGUIENTES ASUNTOS GENÉRICOS DE INTERÉS:



- ¿UNA NUEVA VISIÓN DE HUELVA COMO CENTRO DEL ARCO ATLÁNTICO REGIONAL, Y NO EN EL EXTREMO DE ESPAÑA O ANDALUCÍA?

- LA GRAN HUELVA. ¿CENTRO DE POLARIDAD METROPOLITANA? ACTUACIONES QUE SE CONSIDEREN ESTRATÉGICAS.

- ¿DEBE SER "LA INFRAESTRUCTURA VERDE", COMO MATRIZ AMBIENTAL, LA QUE ESTRUCTURE EL MODELO DE CIUDAD?

- EL PAISAJE Y LA IDENTIDAD DE HUELVA. LOS ELEMENTOS TRADICIONALES.

- EL MODELO TURÍSTICO QUE NECESITA LA CIUDAD.

- ¿LA MOVILIDAD SOSTENIBLE PUEDE SER UN BUEN ARGUMENTO PARA REINVENTAR EL ESPACIO PÚBLICO DE HUELVA?

- ¿CRECIMIENTO O APUESTA POR UN URBANISMO TRANSFORMACIONAL, DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRAL? POLO QUÍMICO-AVENIDA DE MONTENEGRO, ENTORNO DEL PARQUE MORET, MARISMA, ETC.

- CLAVES PARA DEFINIR UNA ESTRATEGIA ESTRUCTURAL QUE PROVOQUE LA TOTAL INTEGRACIÓN DEL PUERTO EN LA VIDA URBANA DE LA CIUDAD.

- CONDICIONES PARA LOGRAR UN URBANISMO INCLUSIVO. LA COHESIÓN SOCIAL COMO ATRIBUTO BÁSICO DE UNA CIUDAD SOSTENIBLE.

- CLAVES, CONDICIONES Y MEDIDAS PARA LOGRAR QUE LAS FUNCIONES URBANAS PUEDAN REALIZARSE CON EL MENOR CONSUMO DE RECURSOS MATERIALES, AGUA Y ENERGÍA, CON LA MENOR PRODUCCIÓN DE RESIDUOS POSIBLE Y TENDIENDO A CERRAR LOCALMENTE LOS CICLOS.

Se expone a continuación la reflexión de partida que el equipo técnico elabora con el fin de alcanzar un escenario compartido sobre el que proyectar.

No obstante, **el fin de este documento de participación no es solo la información, sino el contraste y la reflexión conjunta**. Por ello se solicita una aportación sobre los puntos expuestos a modo de respuesta abierta al final de la lectura.

PREDIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN CRÍTICA DEL ESCENARIO ACTUAL

1.

A nivel urbanístico, el gran referente es el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Huelva, que fue aprobado definitivamente por resolución del 13 de octubre de 1999 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Los objetivos recogidos entonces en el PGOU de 1999 fueron:

a. El impulso a las acciones tendentes a paliar la excentricidad territorial de Huelva respecto de sus ámbitos naturales y administrativos, la Provincia, la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Península Ibérica y la Unión Europea. Esas acciones se centraban en la mejora de las infraestructuras del transporte. Por ejemplo, se reflexionaba ya sobre una conexión directa desde la A-49 al Puerto Exterior de Huelva, situado en el municipio de Palos de la Frontera, que canalizaría gran parte de los tráficos pesados, evitando su paso por la capital. También sobre la construcción de un aeropuerto, que diera apoyo al desarrollo, incipiente pero firme, del sector turístico en la provincia. A nivel ferroviario se cuestionaba la conexión Ayamonte-Huelva y se planteaba la ubicación de la una nueva estación de ferrocarril en la zona de las Marismas del Titán.

b. Con respecto al denominado como cinturón agroindustrial metropolitano, aunque se reconocía que el grado de integración funcional de este ámbito era muy alto a pesar del obstáculo natural que representan los ríos Tinto y Odiel, se pretendía profundizar en el proceso de integración funcional del territorio metropolitano, reforzando el papel de centralidad de Huelva, y buscando desarrollar la compatibilidad y la complementariedad de las ordenaciones urbanísticas de los distintos términos municipales (se destaca entre los objetivos del Plan la de crear suelo para dar respuesta a la demanda creciente de viviendas unifamiliares, especialmente la tipología en hilera y adosada para un uso como primera residencia capaz de ofrecer alternativas distintas a la fuga de residentes hacia los municipios de la aglomeración).

c. Se proponían como Áreas de Actuación prioritarias las zonas de Marismas del Odiel, Casco Antiguo-Pescadería, Parque Moret y la Nueva Estación, y se incluían en la zona delimitada por la Ronda, equipamientos de gran relevancia, como el Hospital Juan Ramón Jiménez y sus reservas de suelo, la macro-parcela del Campus Universitario del Carmen, el Seminario, los depósitos de la Confederación, el conjunto formado por la Ciudad Deportiva e Instalaciones de la Empresa Municipal de Aguas, el Área de Servicio del Puerto, el Conjunto del Parque Moret, así como las Laderas y Huertos del Conquero.

d. Se planteaba la finalización del mallado viario dentro del perímetro urbano, centrándose especialmente en la formalización de los siguientes puntos: la Ronda

Este; la continuación de la Avda. de Palomeque-Pablo Ruiz Picasso, hasta la Ronda; la continuación de la calle Honduras hasta el Eje vertebral de Huelva–Avda. de Andalucía; el rediseño de la Ronda Oeste, dándole un carácter más urbano; la continuación de la Avda. de las Flores hasta la Ronda; la formalización de dos nuevas conexiones con la Avd. Manuel Siurot desde los accesos del Nuevo puente sobre el Odiel y la rotonda del Paseo Marítimo de Marismas del Odiel, la continuación de los anteriores trazados hasta el Eje; finalizar la Ronda Exterior perimetral de la ciudad, dentro del área urbana, con la conexión del Paseo Marítimo con la Avda. de la Raza y esta con la C-422 de conexión de Huelva con la Rábida y Mazagón.

e. Se p roponía la clasificación con uso residencial y terciario de los terrenos del actual Recinto Colombino y Marismas del Titán con el objeto de ampliar el frente de la ciudad de Huelva hacia su ría, hoy conocido como Ensanche Sur.

f. Con respecto a la Punta del Sebo se mantenía con el uso industrial, aunque no se descartaba exportar el modelo del Ensanche Sur a esta zona en el momento que las actividades industriales quedaran obsoletas.

g. Se proponía potenciar el corredor de infraestructuras entre la A-49 y la CN-431, en el que además confluyen el ferrocarril y la conducción de suministro de agua de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

h. Se establecían una serie de infraestructuras, tanto de carácter lúdico como dotacionales, fuera de la Ronda Exterior, entre las que se incluían un área hípica, el aeródromo, un campo de golf, la cárcel, el cementerio y sus ampliaciones, depuradoras….

i. En el resto del suelo se mantenía el uso agrícola y forestal que posee en la actualidad, sin que se propusiera ningún cambio en su utilización, a excepción de los Espacios Naturales Protegidos del Paraje Natural de Marismas del Odiel y la Ribera de la Nicoba. Se planteaba, eso sí, recuperar la extensa zona de marismas (Dominio Público Marítimo Terrestre) situadas entre el Estero del Rincón y el río Tinto, que en la actualidad está sometida a la invasión de fosfoyesos, vertidos por dos empresas del Polo Industrial en virtud de una concesión administrativa.

2.

El PGOU 1999, por tanto, puede ser considerado como un plan ambicioso, que respondía a la época en la que se redactó, y en el que, al tener tantas posibilidades de suelo en un área contenida al interior del trazado de la Ronda, planteaba su colmatación en una operación de rellenado que respondía de forma muy simplista a la condición morfológica del soporte territorial, no entrando en más tipo de justificaciones referidas

a la generación del modelo de ordenación subyacente.
La adaptación parcial del PGOU a la LOUA se aprueba definitivamente en el año 2011, y supuso, principalmente: la modificación de las determinaciones del sector de suelo urbano SUNC-36 (PERI 12.2. Calle Cervantes II) para establecer una reserva 445 nuevas viviendas protegidas; y para el sector de suelo urbanizable SUBLEO-4 (Ensanche Sur) un incremento de 990 viviendas protegidas.
El PGOU de Huelva de 1999 se encuentra muy desarrollado a nivel de planeamiento de desarrollo, que se aprobaron con anterioridad al estallido de la crisis y, por tanto, a la adaptación parcial de 2011 del PGOU a la LOUA, por lo que quedaron en una situación de parálisis con el advenimiento de la crisis económica. Nos encontramos, por tanto, con una ciudad con un muy importante desarrollo de la gestión y ejecución de suelo, pero mucho sin edificar.

3.

En lo que se refiere a la diagnosis social y económica, prevalece una pregunta: ¿por qué decrece Huelva? La población del término municipal onubense cerró el año 2018 con 144.258 habitantes, de estos, un 49,5% son hombres y un 50,4% mujeres, que conforman una pirámide poblacional regresiva, asociada a sociedades desarrolladas. Se viene manteniendo una dinámica de pérdida de población continuada desde el año 2010, tras una década de crecimiento irregular. Sin embargo, si se analizan los datos desde el 2000, se observa un incremento 3.273 habitantes desde el año 2000 hasta el 2018.

Esta dinámica se da también en la provincia, con el punto de inflexión en el mismo año, pero su proceso de pérdida y estancamiento es en este ámbito mucho más moderado.
A la vez, la realidad de la evolución de la población del municipio se debe poner en relación con la del área metropolitana de Huelva, donde el resto de municipios, en términos generales, han crecido de forma permanente durante el mismo periodo, aunque con diferencias (Palos de la Frontera y Aljaraque, duplican sus habitantes; Moguer y San Juan del Puerto aumentan aproximadamente un tercio).

Los datos del saldo migratorio son claros. Respecto al saldo de migraciones interiores, desde el año 2010, solamente en el 2016 la ciudad recibió más población de otros municipios españoles de la que se marchó a otros municipios del estado. Por el contrario, el saldo migratorio exterior es, aunque escaso, positivo en los mismos años y de ellos resulta que un 3,8% de la población actual es extranjera, un 1% menos que la media de las capitales andaluzas y más de 10 puntos porcentuales inferior a otros núcleos menores de la comarca como Palos de la Frontera o Moguer. La ciudad, por lo tanto, parece que resulta poco atractiva para sus residentes e incluso para atraer nuevos habitantes.

Huelva, por lo tanto, vive una tendencia de pérdida de población que recibe, en buena medida, su área metropolitana. Se necesita comprender qué hace que el municipio de Huelva pierda población y cuente con una población más envejecida que el resto de la comarca (la edad media es de 42 años frente a una media del resto de la comarca inferior a los 40). Las relaciones socioeconómicas con la habitabilidad deberían marcar, por tanto, la línea de trabajo para la reversión de esta casuística.

4.

Huelva presenta déficits en su parque de viviendas a tener en cuenta. Según los datos del Censo 2011 del INE, las viviendas en buen estado suponen un 83,77% del total del parque residencial, lo que la sitúa por debajo, en 10 punto porcentuales, de los otros núcleos de su comarca y también inferior al resto de capitales provinciales andaluzas, salvo Cádiz. Esta realidad, a su vez, se presenta en zonas muy concretas de la ciudad que, además, son poco permeables por la orografía. Destacan los déficits de los Distritos 5 (con un plan de acción integral vigente) y 6 (incluyen Pérez-Cubilla, los Rosales y Fuentepiña), aunque destaca, sobre todo, la zona de Marismas del Odiel, incluida en el Distrito 8. Los Rosales y La Orden que cuentan además con un problema de alta densidad. Torrejón, que estaba incluido en las estadísticas como uno de los más afectados por la degradación habitacional, está siendo intervenido con programas de rehabilitación en los últimos años, lo que ha mejorado la situación de su edificación.
Como dato positivo, Huelva se diferencia de su entorno provincial por no contar con problemas de chabolismo, normalmente ligado a la inmigración vinculada al trabajo agrícola. Las Metas, el asentamiento chabolista que tuvo la ciudad, ha sido prácticamente erradicado con un programa de realojo. En el año 2018 ya, prácticamente, no se cuantificaban chabolas, realidad lejana a las 49 construcciones documentadas en el 2015.

5.

Otra cuestión clave en el diagnóstico del municipio de Huelva es la referente al modelo turístico actual. El municipio cuenta en este sentido con otro hecho diferencial con respecto a la aglomeración: la limitada implantación del turismo, que debe ser leída como un potencial a desarrollar.

Un dato que resume esta realidad es el número de plazas hoteleras.
Huelva, con una población de 145.115 en el 2017 cuenta con 8 hoteles que ofrecen 1.070 camas, según datos de la Consejería de Turismo, lo que supondría una ratio de 0,007 plazas por habitantes, una cifra lejana a otros núcleos de su comarca como Moguer y Palos de la Frontera con 0,02, Punta Umbría con 0,22, u otros núcleos de interior, aunque con costa, como Lepe y Cartaya, que cuentan con 0,08 y 0,11 plazas por habitantes, respectivamente.

Otro dato a observar es que apenas se registran otras formas de alojamiento aparte de los hoteles. En gran medida, este sector se encuentra limitado por el desarrollo industrial, que además de la ocupación espacial de zonas de alto potencial natural y por tanto turístico, resta posibilidades por la degradación paisajística y ambiental que implica. Eso ha llevado a incluir en la EDUSI de Huelva la voluntad de lograr un compromiso con las compañías de conseguir un avance tecnológico con sistemas productivos no contaminantes, y lograr reutilizar los espacios existentes, incluso reducirlos, en lugar de caminar hacia su ampliación. El potencial costero y la atracción paisajística que podrían suponer las marismas han quedado reducidos por la misma implantación industrial a diferencia de lo que ocurre en otros núcleos. No obstante, se cuenta con un potencial diferencial por la capitalidad y la centralidad del núcleo. Las capacidades turísticas y económicas de la eurorregión Algarve-Andalucía, la procedencia de sus visitantes, el nivel de renta, el tiempo de estancia, aeropuertos de origen-destino, recorridos turísticos, oferta hotelera, y de ocio y gastronómica, son algunos de los aspectos que deberían estudiarse de forma global, a fin de que las administraciones sumen esfuerzos para la atracción conjunta del turismo para la eurorregión, y que se obtengan fondos europeos para los mismos. Ello supone un cambio del paradigma, sustituyendo la visión local por la visión europea. La planificación urbanística se presenta como una oportunidad para el impulso de nuevos procesos de valorización del medio urbano y natural, y para el cuidado del patrimonio cultural.

Observando los últimos datos sobre actividades económica del Directorio de Establecimientos con Actividad Económica en Andalucía que ofrece el IECA, al igual que en su entorno territorial, son los establecimientos de hostelería los que generan la mayoría de contrataciones (el 76,61%), especialmente de consumo cotidiano y no de visitantes. Las contrataciones ligadas a la agricultura y la pesca son mínimas (6,7% frente a casi el 50% provincial o el 29,5% autonómico). Sí supone un hecho diferencial de la capital contar con una menor cantidad de empresas de construcción. Sin embargo, los negocios producen un porcentaje de contratos relevante (10,9% sobre el total), lo que implica que se dan empresas de mayor tamaño en este sector empresarial en la capital si lo comparamos con el resto de la comarca y la provincia, donde las empresas son de menor escala.

6.

El sector industrial, pese a su peso, no cuenta con un número amplio de unidades de producción, por lo que se deduce que el volumen se concentra en un número reducido de compañías. Esto se relaciona con una existencia limitada de empresas secundarias o auxiliares en el sector, lo que explica que, aun siendo superior el porcentaje de contrataciones del sector industrial en comparación con la provincia y el resto de Andalucía (5,7% frente al 3,8% y el 5,4% respectivamente), haya un reducido margen de maniobra estratégica en el sector, y una alta dependencia de las grandes corporaciones.

La necesaria renovación de este sector supone una oportunidad para subvertir la tendencia en términos de creación de empleo, diversificación y sostenibilidad. Este último factor, a su vez, amplía las posibilidades de mejora de la calidad de vida y la atracción de visitantes.

Huelva presenta desde el año 2014 una ligera recuperación de empleo (casi 8 puntos porcentuales), aunque se considera totalmente insuficiente. Este es, sin duda, el tema con mayor impacto en la configuración social de la ciudad. Huelva es una de las capitales con mayor tasa de desempleo (la segunda tras Cádiz en Andalucía, seguida de cerca por Málaga) y el municipio de su comarca con peor situación al respecto. Huelva cerró el año pasado con una tasa del 25,89% de paro. La media comarcal fue de 19,39 y solo se aproximó Punta Umbría, con un 1% menos. Palos de la Frontera cerró el año con un 14,31% y Moguer con un 12,14%.

No obstante, la estructura económica aporta una peculiaridad al municipio: los contratos indefinidos representan un porcentaje muy superior respecto al total que lo que representan en otros núcleos del entorno. Este hecho puede explicarse por la centralidad que implica la capitalidad y la presencia de la industria. Huelva cuenta con un 6,6% de empleos indefinidos frente al 2,01% de Punta Umbría, el 1,7% de Palos de la Frontera o el 1,2% de Moguer. También muestran los datos importantes diferencias en el acceso al empleo según sexo, pues 28.686 contratos son de mujeres frente a los 40.415 de hombres, un 41,51% y un 58,49% respectivamente. Con 15.908 desempleados registrados, de los que el 58,7% fueron mujeres y el 41,3% hombres.

Cabe mencionar la alta incidencia en el desempleo de las personas que no han finalizado la ESO, que son casi el 70% del total de los desempleados. Respecto a la edad, también se muestran diferencias ya que, del total de los contratos, los trabajadores con 45 años o más son hasta un 4% menos en el municipio que en el resto de la provincia, y un 5% respecto a la media autonómica. Son, además, especialmente significativos en los desempleados con más de un año sin acceder al empleo. Esto puede interpretarse como una desconexión del mercado laboral, análisis que ya fue expuesto en las bases del Plan de Empleo Municipal del Ayuntamiento de Huelva del año 2016, y que se mantiene. En cuanto a las rentas, Huelva presenta un número de declaraciones de la renta relativo a su población inferior a su comarca (41,2% frente a 44,9%) pero una renta media declarada superior a la media comarcal (18.923 euros por habitantes frente a 14.916). Este hecho aumenta la polarización social, pues existe un reducido número de trabajadores con acceso y estabilidad frente a un importante número de trabajadores sin acceso al mercado laboral.

7.

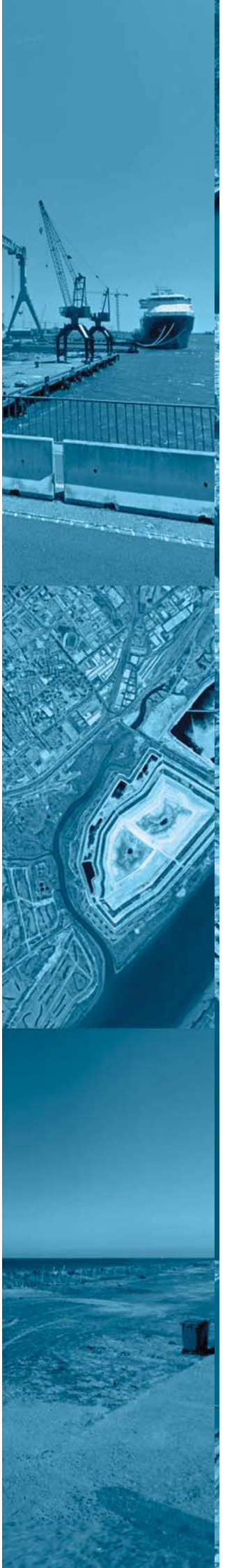
La cuestión de la inclusión social ha sido puesta de manifiesto desde diversas fuentes, como los datos del INE sobre el riesgo de pobreza, los informes de la APDHA (2014) o los

del Centro de Estudios Andaluces sobre la vulnerabilidad del tejido social de los barrios desfavorecidos de Andalucía (2008). Estos análisis concluyen que la tasa de población en riesgo de pobreza y/o exclusión social es del 29,6%, más de 43.000 personas que viven en la ciudad se encuentran en una situación de emergencia social. Como concluye el mismo diagnóstico de la Estrategia DUSI, el perfil se asocia a las personas en paro, especialmente los hogares unipersonales con ingresos netos por debajo de 663 euros al mes, y hogares de dos adultos y dos niños con ingresos inferiores a 1.393 euros al mes. Se dan especialmente en Pérez-Cubillas, Los Rosales, Fuentepiña, La Orden, el Carmen, Marismas del Odiel y Torrejón. Esta concentración habla de la exclusión y la segregación como asignatura a tratar por el planeamiento.

8.

En la historia reciente, la mortalidad general de los hombres y de las mujeres residentes en la ciudad de Huelva, en concreto en las secciones próximas a los ríos Tinto y Odiel, y a pesar de presentar un descenso gradual y continuo en las últimas décadas, ha sido consistentemente mayor que la mortalidad del conjunto de España. Pero también hay que decir, como puso de manifiesto el informe encargado por el Defensor del Pueblo en 2014, que esta mayor mortalidad en la ciudad de Huelva ya se observaba (especialmente en los hombres) con anterioridad a la implantación y desarrollo del polo industrial en la zona. De otra parte, los estudios publicados sobre la relación entre mortalidad por cáncer y proximidad de residencia a focos industriales no muestran asociaciones relevantes en el caso de Huelva. Concretamente en relación con la balsa de fosfoyesos, las asociaciones más destacadas se identifican con el nivel de privación de la sección censal y no con la cercanía a las mismas. A mayor privación de la sección censal mayor riesgo de muerte por cáncer.

Se desconocen las razones concretas de la mayor mortalidad de la Ría de Huelva, y eso a pesar de que Huelva es una de las pocas ciudades españolas que dispone de datos que abarcan una serie de 20 años de 65 componentes en el aire. Esta zona ha padecido tradicionalmente una mayor pobreza y peores condiciones de vida que el conjunto de España. Además, estos condicionantes sociales continúan manifestándose a través de estilos de vida nocivos para la salud, como la alta frecuencia de tabaquismo, la baja ingesta de frutas y verduras, y la elevada prevalencia de obesidad, entre otros factores conductuales. Hay evidencia de que estos condicionantes sociales siguen afectando a la mortalidad, al menos dentro de la ciudad de Huelva, donde las secciones censales de mayor privación social presentan mayor riesgo de muerte. De hecho, cuando se tiene en cuenta simultáneamente tanto la localización geográfica de la sección censal (eg., proximidad a la balsa de fosfoyesos en el Sureste de la ciudad, o la residencia en el Sur de la ciudad que está más próxima al polo industrial) como la privación social, es esta última variable la que explica la mayor parte de las diferencias de mortalidad entre secciones. Todo ello sugiere que un abordaje dirigido a la reducción de la desigualdad social entre dichas secciones podría contribuir a reducir las diferencias de mortalidad entre la ciudad de Huelva y el conjunto de España.



9.

En cuanto al diagnóstico medioambiental, la ciudad de Huelva y su entorno más inmediato han sido objeto de sustantivas presiones sobre su medio ambiente en el último siglo, sin olvidar que, la actividad urbana y principalmente la económica-industrial han sido las claves más destacadas en la constitución de un escenario más débil ambientalmente hablando. Las afecciones ambientales soportadas son muy diversas e intensas, según demuestran los indicadores ecológicos: contaminación térmica consecuencia de los vertidos, contaminación por metales pesados provenientes del drenaje ácido de las cuencas tributarias, presencia de vertederos, contaminación difusa de origen agrícola, presencia de especies alóctonas, tendidos eléctricos que no cuentan con las preceptivas medidas anticolisión, vertidos de origen urbano e industrial, disminución del aporte fluvial, dragado del Canal del Padre Santo, erosión de marismas producida por el tráfico marítimo, contaminación atmosférica, y contaminación lumínica, entre otros.

Por otro lado, según los escenarios regionalizados de cambio climático elaborados por la Consejería competente en materia de medio ambiente, para el área de Huelva y su ciudad se espera a mediados de este siglo un incremento de las temperaturas máximas en torno a 2ºC, y mínimas alrededor de los 2ºC; reducción de las precipitaciones anuales y aumento generalizado de la evapotranspiración. Las previsiones de balance hídrico muestran que la totalidad de la superficie de las Zonas de Especial Conservación tendrá un balance hídrico deficitario o nulo, y una erosividad por lluvia prevista con un valor que podría calificarse como bajo. Por otro lado, la vulnerabilidad del ámbito a la potencial subida del nivel del mar se ha evaluado como baja o moderada para la mayor parte del área costera en la que se integra. A modo de diagnosis, otra debilidad patente de la ciudad, que parcialmente está siendo subsanado en los últimos años, es su relación con la margen de la ría que, en algunas localizaciones, había quedado completamente inaccesible. Poco a poco, la recuperación con fines lúdicos del puerto interior y la construcción de paseos devolverán el contacto entre la ría y la ciudad.

10.

Se debe analizar y estudiar de forma específica la infraestructura portuaria de Huelva, ya no solo por su singularidad, sino debido, principalmente, a las repercusiones que de su tratamiento se derivan. Y es que el Puerto de Huelva, un puerto natural de estuario con una zona de aguas protegidas de 1.120 hectáreas, es el puerto con mayor extensión de superficie libre a concesionar del sistema portuario estatal al contar con 1.700 hectáreas, disponiendo de 8,5 kilómetros de muelles públicos y privados. Cuenta con una gran especialización en el tráfico de graneles líquidos y sólidos, comportándose como un puerto industrial y energético; dispone de un nuevo muelle con vocación logística, el Muelle Sur, donde opera una línea regular de contenedores hacia el norte de

Europa, y cuenta con un ferry que comunica Huelva con Canarias, además de recibir escalas de cruceros. Genera el 1,4 % del Valor Añadido Bruto andaluz, lo que supone 1.718 millones de euros, y aporta el 0.7% del empleo andaluz, con un total de 17.861 puestos de trabajo. Este impacto es aún mayor en la propia provincia de Huelva, donde el Puerto de Huelva genera el 22% del Valor Añadido Bruto y el 11% del empleo total.

Es inevitable que un puerto como el de Huelva apueste por ser un puerto verde e innovador, comprometido con el medio ambiente y con la conservación de espacios naturales relevantes como el Paraje Natural Marismas del Odiel, articulando estrategias de sostenibilidad medioambiental. Por parte del Puerto de Huelva se es plenamente consciente de que la gestión ambiental debe ser única, conjunta y transversal, con un enfoque integral que afecte a todos los estamentos, y que se controle su cumplimiento de una manera rigurosa y estricta, ya que es la forma de que sea eficaz de poder convivir con 200.000 hectáreas de espacios protegidos y de enfrentarse al reto de seguir siendo motor fundamental de la ciudad de Huelva.

Tanto la ciudad como el Puerto son ya conscientes que sus relaciones, siempre singulares y complejas, e impulsadas por la necesidad de situarse y mantenerse competitivamente entre los nodos relevantes de la nueva red mundial, deben orientarse a la búsqueda constante de pactos que, además de resolver sus problemas de convivencia diaria, faciliten una cooperación más dinámica y creativa, y estimule el desarrollo de sinergias y nuevas oportunidades en los planos económico, territorial, ambiental, cultural e institucional. El Paseo Marítimo de la Ría, previsto por el PGOU vigente, es un ejemplo de ello.

Esto también requerirá de la reorganización y replanificación de los espacios portuarios que continúen afectados al movimiento de mercancías y/o pasajeros, de manera que se garantizase la pervivencia y permanencia de estos tráficos portuarios; y también la tarea de reconvertir los viejos espacios portuarios en nuevas zonas urbanas que mejoren la calidad de vida de la población de los barrios más próximos, y de la ciudadanía en general.

En este sentido, el desarrollo y ejecución el recientemente aprobado Estudio de Detalle del Muelle de Levante sería también un buen ejemplo de lo que puede suponer para la ciudad de Huelva la recuperación de un lugar histórico portuario, combinando usos portuarios y no portuarios compatibles, sacando el máximo partido posible a sus potencialidades para el uso y disfrute de sus ciudadanos, y a la vez respetando el genuino carácter histórico y portuario del ámbito y sus preexistencias.

Ayuntamiento de
HUELVA

TERRITORIO Y CIUDAD

www.nuevopgouhuelva.es