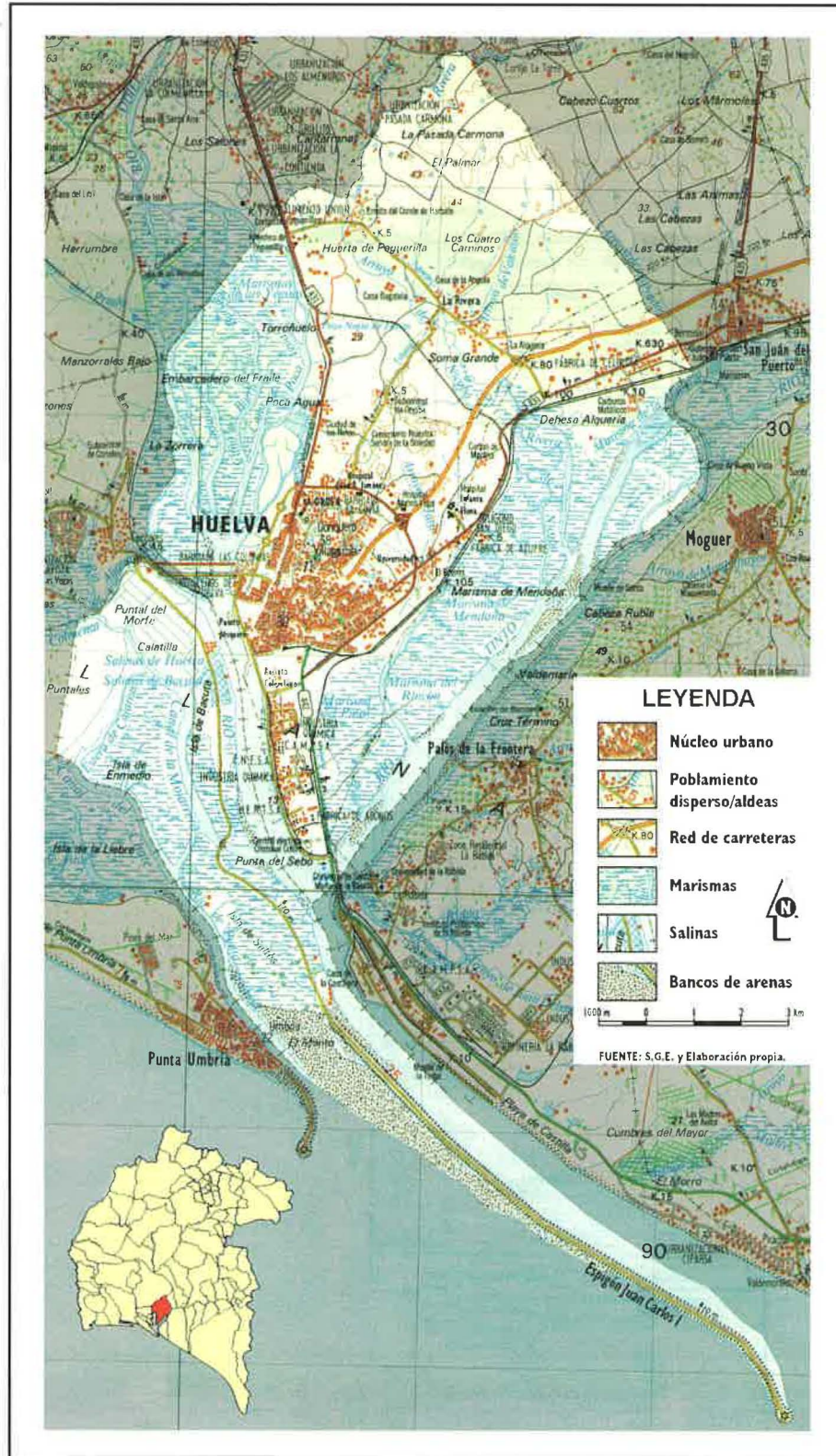


# Huelva

Juan A. Márquez Domínguez



# Las líneas maestras de la Historia

**C**UANDO se fragua el reino de Tharsis todavía se está conformando un espacio anfibia entre los estuarios de los ríos Tinto y Odiel. En este confín del mundo, donde la extensión y la capital tartésica permanecen desconocidas, se formó hacia el año 1000 a. C. un núcleo de población que hunde sus raíces en las calles de Huelva. Fue un nacimiento afortunado, porque los tartésicos practicaban una agricultura evolucionada, eran buenos navegantes y pescadores, trabajaban los metales y conocían la escritura. Estas habilidades y el tráfico de cobre, plata, oro y estaño articularon un emplazamiento de privilegio y un activo comercio con los pueblos de la Antigüedad.

A estas ricas tierras, surcando los mares desde las colinas del Líbano, llegaron los tirios. Estos fenicios, valiéndose del pretexto de la religión, y «fingiendo la revelación de un Oráculo que les mandaba fabricar en las costas de España un Templo», desembarcaron cerca de un pueblo llamado *Onuba* y, hechos los sacrificios, *dejaron consagrada la Isla de Saltés a Hércules* (Mora Negro, 1762; 22).

De esta forma, a partir del siglo IX a. C., los fenicios organizaron rutas comerciales que llegaban desde Tharsis, en el Occidente, hasta el lejano reino de Salomón, en Oriente. Tras la fundación de *Gadir* y las luchas mantenidas, especialmente con el rey tartésico *Geryon*, en el siglo VIII (Herman Kinder, 1978; 72), se inicia una competencia comercial, que terminará con el sometimiento de los tartésicos al vasallaje de los colonizadores.

Sin embargo, la colonización no supuso decadencia, porque *Onuba* sostuvo un importante intercambio con los fenicios y, a finales del siglo VII a. C., con los helenos, dada la «abundantísima presencia de cerámicas griegas» (Fernández Jurado, 1986; 154). Del próspero **reinado del mítico Argantonio**, entre el 630 y 520 a. C., en Huelva se han encontrado vasijas de los mejores alfareros focenses del momento (Blázquez, 1993; 27). Pero, sin solución de conti-

nuidad, en los últimos decenios del siglo VI a. C., comienza el ocaso de la ciudad tartésica. Esta decadencia, apunta A. Alvar, se debió, más que a grandes cambios en el comercio mediterráneo, a un agotamiento de las vetas superficiales del mineral y a una tecnología fenicia incapaz de excavar las minas en profundidad (Blázquez, 1993).

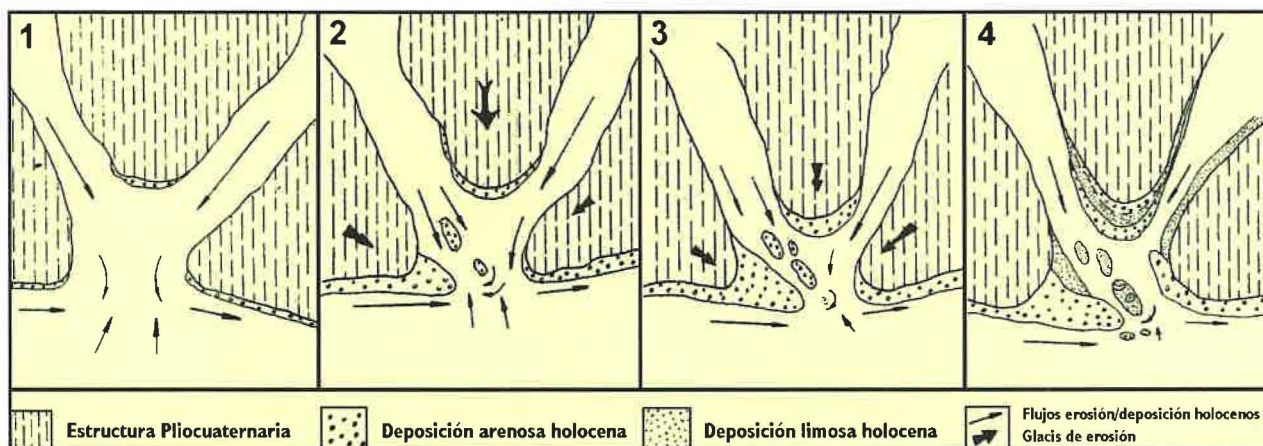
En el siglo IV d. C., Rufo Festo Avieno escribió su *Ora Maritima*, un poema de un «massaliota» que en el siglo VI a. C. realizó un viaje hasta llegar a *Tharsis*. Entre poesía, leyenda y realidad, del entorno de *Onuba* se descubre *Erebea*, una laguna, difícil y tenebrosa. Más concretas son las noticias del siglo I, porque Plinio dice que «pasada la Boca del Guadiana, costeano a la del Betis, se vé el **Pueblo de Ossonoba**, por sobrenombre *Luxtura*, situado en el interfluyente de los Ríos *Luxia*, y *Urium*, pero según previenen *Harduino* y *Volsio* no debe leerse en el texto *Lusturia*, sino **Aestuaría** (Barco y Gasca, 1755). Efectivamente, el geógrafo *Estrabón*, que vivió entre el 63 a. C. y el 19 d. C., destaca por su singularidad los esteros, «que llenándose éstos con las mareas de las aguas salobres del Mar, se navegan como Ríos por la tierra adentro» (Mora Negro, 1762; 22-23).

De todas formas, la presencia romana en la ciudad está suficientemente confirmada por el acueducto del Conquero y varias monedas de los emperadores Trajano y Adriano, donde aparecen los *duumviros de Onuba Aesturaria*, *Caio Coelio* y *Quinto Publio*; sin embargo, la población, en tiempos romanos, debía de ser «... mas fortaleza, o Prefidio, que Pueblo grande, porque el terreno alto de la Villa no permite otra cosa, y la Portada, que estaba junto a la cuesta, indica que de allí no pasaba lo poblado» (Mora Negro, 1762; 17-18).

En las crónicas visigodas, *Onuba* se perdió en la penumbra de los siglos y no se encuentra rastro ni memoria de su paso; quizás fue destruida, pero lo más seguro es que tuviese una oscura existencia, sin penas ni glorias, con una población escasa, ocupada en las tareas de subsistencia.

Igualmente, el largo período de dominio musulmán es parco en noticias. Nos llegan testimonios arqueológicos de la isla *Saltés*, donde un floreciente núcleo árabe continuaba un poblamiento, prácticamente ininterrumpido desde el período colonial fenicio, con salinas y factorías de salazones.

## MODELO EVOLUTIVO DEL ESTUARIO TINTO-ODIEL



FUENTE: RUBIO, J.C. (1991)



### **Plaza de San Pedro**

Este espacio es el corazón de la Huelva romana y musulmana, que late bajo los cimientos del de la ciudad. La fuerte parroquia-iglesia de San Pedro fue mezquita reestructurada tras la conquista cristiana en el promontorio del cabezo que preside y es el centro neurálgico y de referencia para la urbe antigua.

*Saltés* tenía un «tejido urbano denso, al que se le añadían además varios arrabales. Contaba con agua potable abundante. Existían talleres de metalurgia del hierro, así como atarazanas y puerto bien protegido» (Bazzana y Bedía, 1994; 625), y castillo, mientras que *Welba*, Huelva, continuaba una existencia precaria, dependiendo de la cora y posterior reino de Niebla.

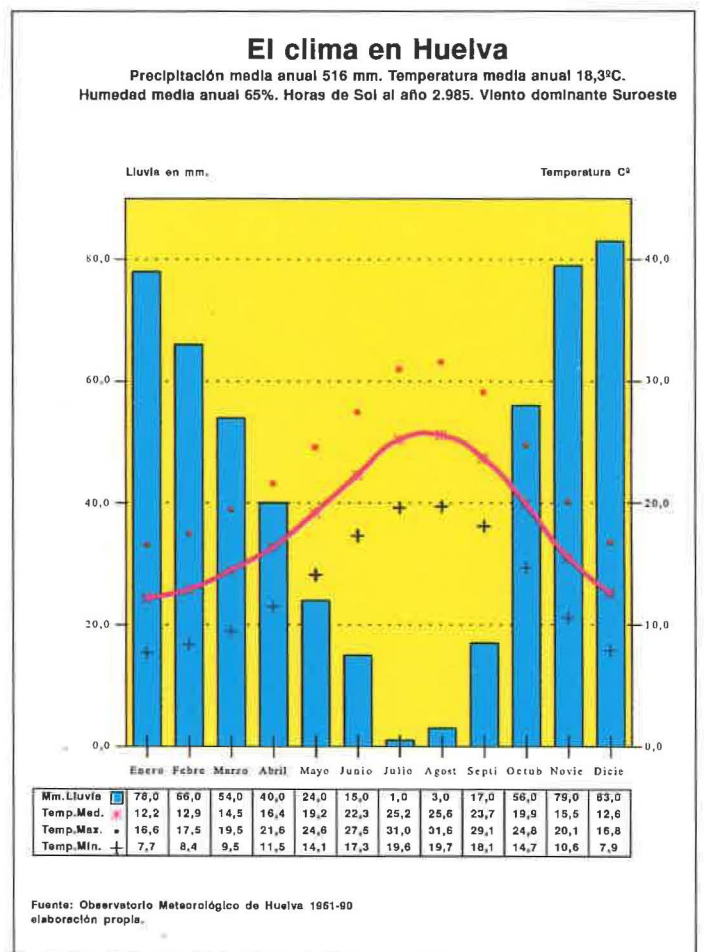
Unicamente, tras la desmembración del califato cordobés, en 1012, Huelva se constituyó bajo Abd al Azid al-Bakri en «uno de los reinos de taifas más pequeños en extensión, aunque también más culto, industrial y rico. Su frontera oriental con Niebla arrancaba de las playas de Arenas Gordas y remontaba hacia el Norte siguiendo el curso del río Cándon y margen izquierda del Odiel, hasta la Sierra de Arache y Aracena, donde limitaba con el reino de taifa de Badajoz y Sevilla. Al Oeste le servían de frontera las aguas del Chanza y Guadiana, colindando con los taifas de Mértola y Santa María del Algarve. La costa desde Ayamonte a la actual Torre del Asperillo era la frontera meridional del reino onubense» (González Gómez, 1987; 23-24).

Pero el reinado del Bakri no pudo durar mucho, y en el año 1052 es destituido, porque la posición litoral y la navegabilidad de ríos y esteros jugó en contra del renacimiento de la ciudad. Huelva, sucesivamente colonizada y dominada, no pudo superar el letargo que le imponía el miedo a las invasiones, desde unas puertas marinas que no podía cerrar, y por ello sus habitantes huyen hacia el interior.

Tras la conquista de Sevilla, en 1248, por Fernando III el Santo, Niebla y su reino quedan como vasallos, bajo el mando del rey moro Axataf. Sin embargo, después de sofocada una sublevación de 1257, Alfonso X el Sabio incorpora el reino a la Corona de Castilla. Desde entonces Huelva pasa a soportar la férula de diversos señores que, por lógica, vieron en ella una fuente de riquezas e ingresos para explotar, más que una localidad a desarrollar: doña Beatriz, don Juan Mathe Luna, don Diego López de Haro, doña Urraca o Betanza, el infante don Pedro, la ciudad de Sevilla, don Alfonso Méndez de Guzmán, doña María de Padilla, don Bernardo de Bearne y doña Isabel de la Cerda, don Alonso Pérez de Guzmán y don Alvar Pérez y don Gastón de la Cerda impusieron su voluntad como señores de Huelva entre 1283 y 1468. En esta última fecha consta cómo los alcaldes ordinarios Gil Martín y Alfonso Fernández Garzón dieron posesión de la ciudad a los duques de Medina-Sidonia, que la obtenían por unión de los Guzmanes con los de la Cerda.

A partir de aquí, hasta la abolición del régimen señorial en el siglo XIX, los Duques de Medina-Sidonia enseñorearon las tierras de Huelva, protegiendo y dando privilegios a una ciudad muy maltratada por el destino. En 1493, don Enrique de Guzmán tiene la «Merced è determinada voluntad que desde hoy de la fecha de esta mi carta en adelante, para siempre jamás, sean francos, libres, e quitos, exemptos de todos, è qualequier pedidos, è monidades, otros pechos, ò servicios, que el Rey mi Señor, è Yo mandaremos echar» (De Mora Negro, 1762; 67). A cambio, debían custodiar los puertos de la mar y la tierra.

El siglo XVI afianza el papel marítimo de la ciudad de Huelva, revitalizando la demanda de vinos y alimentos, que desde Sevilla sale para la carrera de Indias. Es un período de bonanza general, la villa se «llena» y, a pesar de la emigración a las tierras americanas, los 823 vecinos de 1534 se convierten en 1.090 en 1591 (Pulido, 1987).



En el **siglo XVII** se vive una crisis general que afectó gravemente el comercio marítimo de Huelva, y de ella dice Rodrigo Caro (1634): «Solía ver aquí gente muy rica, cuando duraba el trato de hazer armaçones para cabo de Alger, la mina y otros lugares de la costa de Africa; pero habiéndose acabado estas contrataciones, por la poca seguridad del mar, se acabó aquella riqueza y solo tratan los vecinos de cultivar la tierra, que es a propósito para viñas, olivares; y también hay algunos pescadores que, aunque pobremente, se sustentan de este trato y especialmente la que trata en el mar son muy valientes y arriscado, y se refieren dellos muchas hazañas dignas de memoria.»

Huelva inicia el **siglo XVIII** con una movilización general de todos los vecinos aptos para la defensa de la frontera portuguesa, que había sido tomada como plataforma de acción en la guerra de Sucesión por los ingleses, partidarios del Archiduque Carlos. La guerra y la presión fiscal serán agentes de despoblación. Por ello, a pesar de que el siglo XVIII es un período considerado como positivo, la población de Huelva avanza poco.

Con apenas 5.000 habitantes en 1752, la ciudad sólo es un núcleo urbano aventajado. La conquista de Indias (Tórner Tinajero, 1987), la piratería y los desastres naturales, como el **terremoto de Lisboa**, descapitalizaron la urbe de recursos humanos y económicos e hicieron decir a Mora Negro, en 1762, que «oy no puede negarse que la mayor parte del pueblo es de Pobres y de Pescadores». La explotación de salinas fue un puntal económico básico, porque era un producto imprescindible para la comercialización del pescado (González Cruz, 1995), y se hacía en el interior del



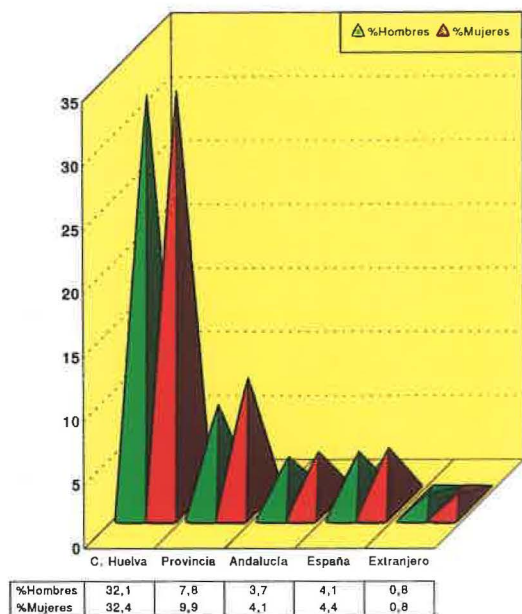
### **El Ayuntamiento**

La Gran Vía fue la arteria de expansión de la ciudad moderna y aloja diversos edificios emblemáticos de la ciudad, entre ellos La Diputación Provincial y el Ayuntamiento. Este, de claro corte neoclásico, fue construido en 1949.

### **Plaza de las Monjas**

Antes llamada de la Constitución, es el espacio noble y central de la ciudad de Huelva, a cuya luz abrieron sus puertas el antiguo convento de monjas Agustinas, el Palacio del Conde-Duque y la casa del gobernador.

## La población de Huelva según el lugar de nacimiento



Fuente: I.E.A., 1993 y elaboración propia

poblado y en marismas alejadas como «la de Cardeña, que está a cuarto de legua al Norte del Poblado» (Mora Negro, 1762; 144). La agricultura, asentada en la Rivera del Anicoba, cultivaba trigo, vid y olivo, que no llegaban para la subsistencia. La ganadería era escasa y aunque en el XVIII alcanzó cerca de las 5.000 cabezas de ovino, que aprovechan pastos, «que siendo salitrosos dan a las carnes un exquisito sabor» (Mora Negro, 1762; 47), los esquilmos totales, es decir, las rentas ganaderas, superaban en poco los 50.000 reales, mientras que, por ejemplo, Gibraleón se acercaba a los 65.000 y Puebla de Guzmán superaba los 180.000 (Núñez Roldán, 1987).

El **siglo XIX** no quebró en exceso los pilares del subdesarrollo. La guerra de la Independencia y las crisis posteriores, «prolongadas cuanto menos hasta la epidemia de cólera morbo de 1833» (Gozálvez y Rodríguez, 1980; 185), no permitieron un despunte claro de la villa de Huelva. Las producciones agrícolas y ganaderas tradicionales apenas bastan para el consumo y se complementan con hortalizas y otros frutales, que se exportan para Cádiz y otros puntos de la costa. La actividad fundamental estuvo relacionada con las **faenas del mar**, hasta tal punto que, «los habitantes de un barrio entero se dedican exclusivamente a la pesca en más de 100 botes pequeños, cuyo pescado bastante sabroso se vende con preferencia en Sevilla; otras varias personas se utilizan en busca de marisco que se encuentra en abundancia en los dilatados bajos que llaman Manto que se forman en la barra de Huelva» (Madoz, 1845). Los **astilleros**, molinos harineros y el comercio de cabotaje, con más de 600 buques de entre 40 y 200 toneladas, completaban las actividades de una ciudad pequeña, de poco más de 7.000 habitantes, que mira y vive esencialmente en el mar.

Desde mediados de siglo, Huelva remonta la atonía

demográfica y su persistente estancamiento económico a causa de la elección como **capital de provincia** en 1833 y, posteriormente, por la incorporación a los intercambios mundiales, hundiendo sus raíces en el corazón del Andévalo y ofreciendo un **puerto de expolio** a minerales que, 30 siglos antes fueron motivo de una renovación comercial, y ahora, son utilizados en la industria europea.

En febrero de 1853, el francés Deligny visita la provincia con el objetivo de evaluar la viabilidad de la explotación minera, diseñando un ambicioso plan que pretendía conectar las minas del Andévalo con un puerto de exportación, que no sería otro que el de Huelva. La venta de las Minas de Riotinto por el Estado español a inversores británicos se realiza tras la gestión del alemán Guillermo Sundheim, «que terminaría convertido en uno de los protagonistas esenciales de la historia provincial en el último cuarto de siglo» (Peña Guerrero, 1995; 101).

Aunque hubo alternativas españolas, no fueron aprovechadas por la carencia de capital. La iniciativa más intrépida la realizó, en 1870, el ingeniero de Minas don José Monasterio Salazar, que lanza la idea de constituir un complejo industrial químico a nivel europeo, en base a las materias primas existentes en el Suroeste peninsular. La industria, centrada en el puerto de Huelva, sería origen de circuitos de transportes terrestres y marítimos. Los primeros conectarían por ferrocarril las fosforitas de Logrosán en Cáceres, las pirritas y el manganeso del entorno de Riotinto y la cal de Niebla; mientras que, por barco, se acopiaría la sal de Isla Cristina y de San Fernando y el carbón de Asturias.

La instalación del ferrocarril desde la zona minera al puerto de Huelva afianzó y ratificó el papel de ciudad portuaria. La compra de las minas de Riotinto y la construcción del muelle-embarcadero, por la Riotinto Company Limited, entre 1873-75, supuso un revulsivo para la economía provincial, aunque asiste «como mera espectadora de la capitalización de las grandes empresas mineras del siglo XIX, que han exportado por su puerto de manera colonial las riquezas de sus minas sin que se beneficiase de su industrialización y de la aplicación de los productos fertilizantes de sus campos» (Flores Caballero, 1987; 281).

Así pues, Huelva inicia el **siglo XX** con los nuevos bríos que le permiten su corta historia como capital, el impulso del ferrocarril y el puerto, con un comercio minero que le une al mundo, pero le da la espalda a la provincia. La **Riotinto Company Limited**, constituida en Londres por financieros europeos, explotó las minas y las concesiones de ferrocarril hasta el puerto de Huelva durante 81 años, hasta 1954, en que pasan al Estado español. Las diversas vicisitudes del precio del cobre afectaron de forma virulenta a la provincia, y especialmente a los pueblos mineros, pero no fue así para la capital, que se vio beneficiada del tráfico comercial y del éxodo rural. De forma coetánea al incremento de la actividad del puerto, se fue desarrollando la pesca que, a partir de la guerra civil, se ve favorecida por la tecnología de los transportes y la congelación; mientras tanto, después del rudo golpe filoxérico, el campo onubense aparecía como más marginal.

Sin embargo, a todas luces, la provincia era una de las más subdesarrolladas de España. «Los problemas del desarrollo provincial eran de difícil solución, y la misma marcha de la economía y demografía provincial estaban comprometidos en el círculo vicioso del subdesarrollo» (Márquez, 1991; 853).



### **Monumento a Colón**

En la punta del Sebo, esta colosal escultura preside la confluencia de los ríos Tinto y Odiel desde 1929, año en que fue donada por Estados Unidos al pueblo de Huelva, en prueba de su amistad. Esta obra, de tendencia cubista, ha sido testigo de la ruina de la playa onubense por vertidos industriales.

Ante este panorama, no tardaría en proponerse a Huelva como objetivo de procesos de desarrollo. Efectivamente, en 1964, por el Art. 1.º de 30 de enero, se declara que Huelva y Burgos pueden acogerse a los beneficios de los **Polos de Promoción Industrial**, porque «prácticamente no existe industria, pero cuentan con recursos naturales y humanos suficientes para convertirse en importantes núcleos de industrialización si se vence la inercia inicial mediante una más intensa ayuda del Estado» (Presidencia, 1964; 10). A partir de estas fechas, la capital se convierte en la ciudad indiscutible de la provincia, incrementando sus recursos humanos de una forma vertiginosa: a los 74.384 habitantes de 1960, se añaden 22.305 en el transcurso de la década, 31.133 en los años 70 y cerca de 16.000 en el último período, llegando a contar con los 145.712 de 1995. Huelva orientó la savia de muchos hombres de la provincia y de fuera; sin embargo, todavía hubiera hecho falta mayor poder de atracción, porque la provincia se fue despoblando. Después de la crisis del campo y la mina, muchos de sus hijos tuvieron que salir al extranjero para ganar el sustento. Pero entre el 64 y 95 la historia de Huelva no siguió una línea uniforme. En una apretada síntesis, después de la crisis de 1973, se amortigua, ralentiza y estanca la expansión industrial y se abre otros caminos a la actividad productiva, en una ciudad esencialmente de servicios, donde la Universidad y el puerto pueden ser los sectores claves que tracen los nuevos escenarios del desarrollo.

## Estructura y unidades territoriales

La larga historia de Huelva se ha desarrollado sobre las 15.133 hectáreas del término que discurren entre los ríos Tinto y Odiel, con perfiles aún no definitivos, porque experimentan metamorfosis naturales y antrópicas. Entre los municipios de Palos y Moguer al Sureste, San Juan del Puerto al Noreste y Gibraleón, Aljaraque y Punta Umbría al Norte y Oeste, las tierras de Huelva se adecuan a límites físicos difícilmente contestables.

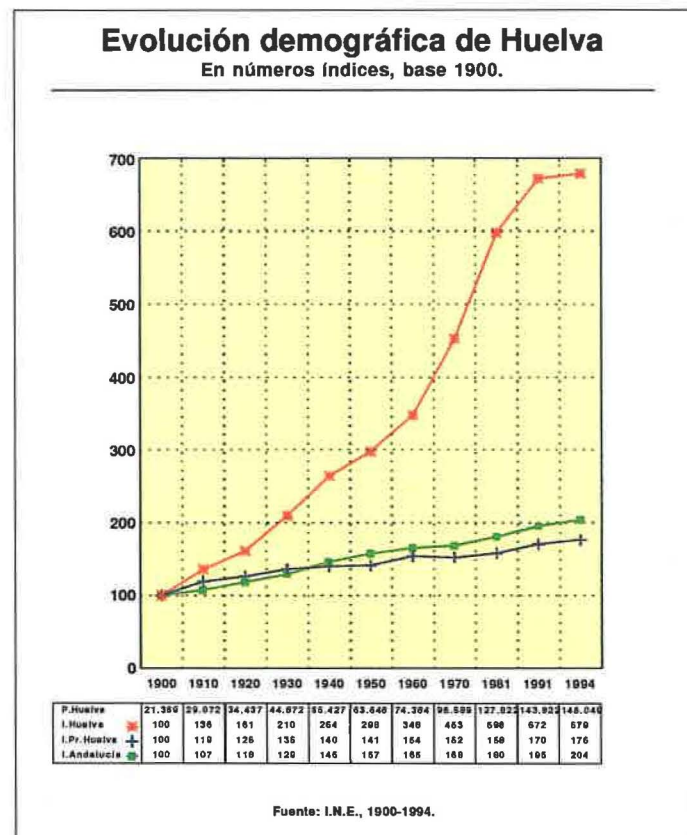
Por el Sureste, las fronteras son las aguas del Tinto. En el Suroeste, el Canal del Río de Punta Umbría toma la dirección Norte, hasta llegar al Estero Colmenar y de aquí al Estero Fraile, siguiendo la línea más próxima a la tierra firme de Aljaraque. Más al Septentrión, el límite municipal se dirige desde la Rivera de Nicoba y su curso hasta el arroyo de los Prados y la marisma de la Alquería, que marcan los límites con San Juan del Puerto.

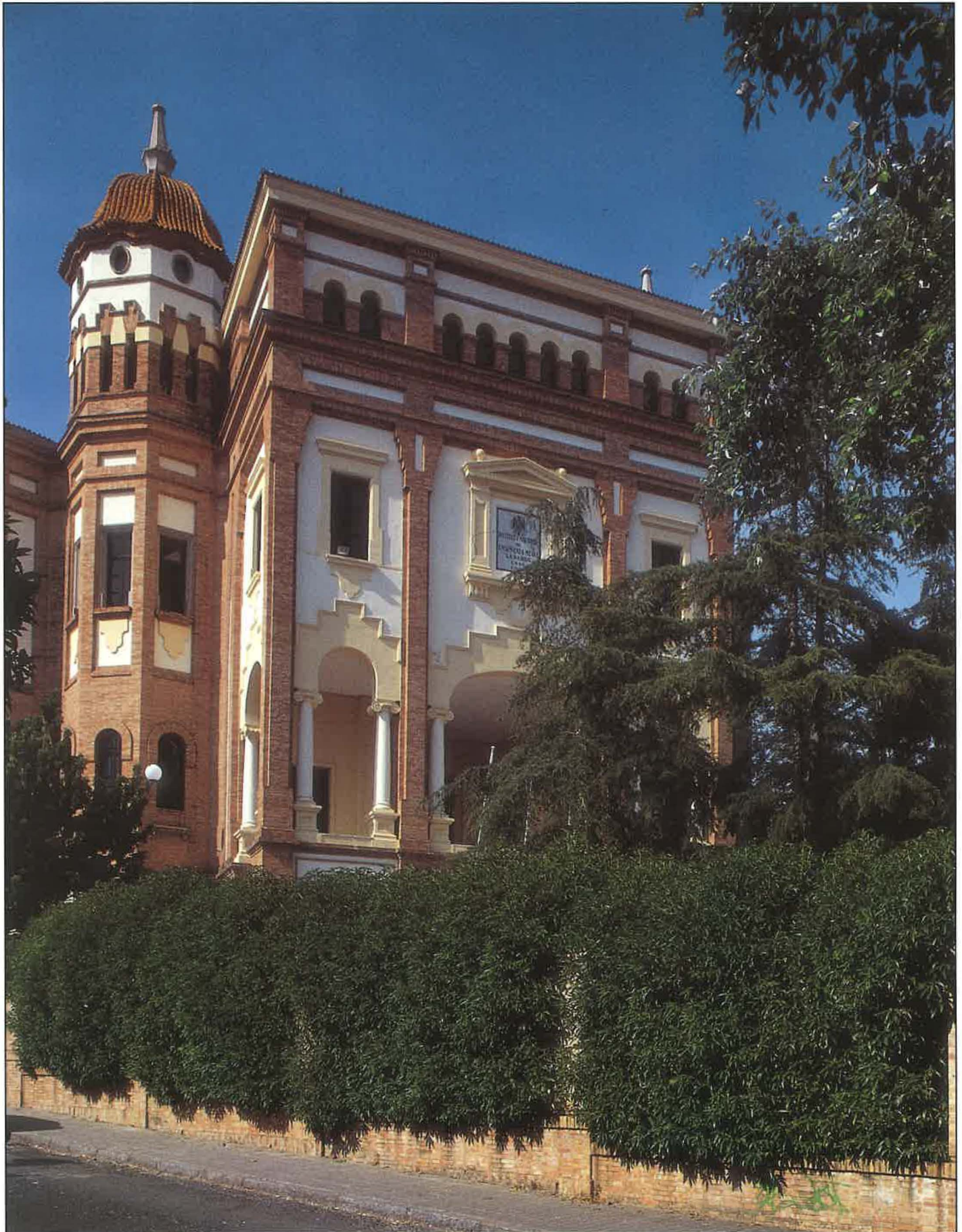
El conjunto territorial es muy reciente, hasta tal punto que se pueden observar cambios espectaculares provocados por la dinámica natural. La base de la zona está compuesta por materiales terciarios, depositados en un ambiente marino. La retirada del mar, a partir del Plioceno, dio lugar a varias lagunas y al encajamiento de la red fluvial que aísla a cerros, protegidos de la erosión por encostramientos ferruginosos o calcáreos más o menos potentes (Belén, Fernández y Garrido, 1977). Así, el término se estructura en franjas disimétricas que tienen su origen más moderno en las gravas, arenas y arcillas de los **cabezos cuaternarios**, bordeados de arenas pleistocénicas. Hacia el Noreste aparecen las tierras más antiguas, compuestas por limos amarillos y margas del Mioceno superior. Mientras tanto, hacia el Sur, Sureste y Oeste, las tierras se conectan, sin solución de continuidad, con gra-

vas, arenas, limos y arcillas de las marismas holocenas, un **espacio anfibio** todavía por conformar. Actualmente existe una subsidencia detectada en una línea de costa plio-pleistocena, localizada a unos 30 kilómetros de la actual y a una profundidad de 50 metros (IGME, 1975). De esta forma, teniendo en cuenta la historia geológica y humana, en el término de Huelva es posible distinguir tres áreas: el espacio agrario, el área urbana e industrial y las marismas e islas.

El **espacio agrario** se sitúa al Norte y Este del término, sobre la cuenca de la Rivera Nicoba y el arroyo de Los Prados. Tiene un poblamiento rural disperso, sobre tres áreas situadas cerca de la carretera que enlaza la autopista V Centenario con la carretera de Gibraleón: La Alquería, La Rivera o Valcasado y Peguerillas. Por su riqueza agrícola, fue el área con límites más discutidos y codiciados. Vid, trigo, olivo y frutales anegaban la Rivera Anicoba y el arroyo de Los Prados, dejando poco espacio para la ganadería y explotación forestal. Esta situación explica que en 1445 los onubenses consigan una «**Comunidad de Pastos y Yervas**», beneficiándose de tierras de Gibraleón para cortar leña y madera para arados y aperos de su labor (Mora Negro, 1762; 75-76). Pero los conflictos son continuos, hasta que en 1736 el Cabildo de Gibraleón acordó «concordia entre aquella Villa y la de Huelva, sin el reparo de que los vecinos de ésta, corten y lleven la Leña de los seis sitios, a ella, para distribuirla al por mayor, o por menor en sus Vecinos, con tal, que no corten Chaparros, ni otros Arboles» (Mora Negro, 1762; 92).

El límite Noreste también fue conflictivo. En principio, el término de Niebla lindaba con el de Huelva por el arroyo Candón, pero la fundación de San Juan del Puerto en 1468 cercenó parte de las tierras de Huelva y una dilatada campaña, haciendo falta la intervención frecuente del Duque en la regulación del uso de tierras comunales, para que los con-





### **Instituto de La Rábida**

Este centro docente reúne la sabiduría de las generaciones que han pasado por sus aulas. De estilo mudéjar, fue inaugurado en 1858. Al inicio de la cuesta del Conquero puede simbolizar la subida al ribat, atalaya y frontera del saber para los más de 1.700 alumnos que conviven en sus aulas.



### **El puerto pesquero**

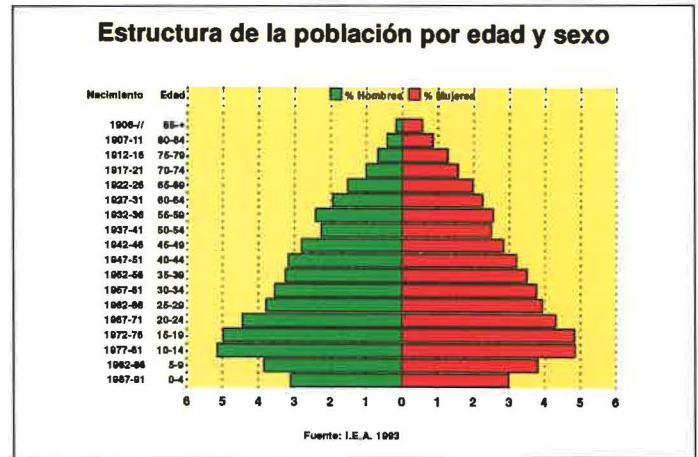
La falta de calado para grandes buques ha originado una zonificación portuaria que le asignó a este espacio la función pesquera. Sin embargo, la humildad del «muelle viejo» contrasta con la riqueza del mismo, porque las pesquerías de Huelva traen al puerto los más variados frutos del mar.

flictos no llegasen a mayores. Así, en 1474, «fizo Hermandad...», para que los dichos Vecinos de Huelva, con todos sus ganados puedan pastar comunalmente en todos los Terminos de esta é de las otras Villas» (Mora Negro, 1762; 95-96).

Actualmente los espacios agrarios aparecen «muy degradados» en relación con sus usos tradicionales, a causa de la presión urbana e industrial, que concentra parte de sus infraestructuras alrededor de la autopista y la carretera nacional 431. Así, los campos se orientan hacia la cerealicultura o hacia cultivos industriales, fácilmente mecanizables. El periódico *Huelva Información* cuenta el 11-10-92: «La Rivera vive de salir fuera a trabajar, aquí no hay ninguna industria ni puestos de trabajo. Pero sí los hubo en tiempos, porque aquí había una serie de cortijos en los que se trabajaba...»

El **área urbana e industrial** se constituye en el motor indiscutible del municipio. Al Sur del término, ocupa el fondo de la península que forman el Tinto-Odiel. La **industria** ocupa la periferia y desborda este triángulo: Por la orilla del Odiel extiende sus tentáculos desde las naves industriales de la carretera de Gibraleón, los astilleros y puerto pesquero, por la avenida Federico Montenegro, hasta llegar a la Punta del Sebo y enlazar con el nuevo puerto, ya dentro del término municipal de Palos de la Frontera. Mientras tanto, las marismas del Tinto aparecen menos manejadas, por su mayor grado de contaminación, aunque no ha sido impedimento para que durante lustros sirvieran de depósito para escorias industriales. La carretera en dirección a San Juan del Puerto, paralela al curso del Tinto, acoge los polígonos de Naviluz, San Diego y Naves Industriales, S.A. y, ya en el límite con San Juan, a la Empresa Nacional de Celulosa, S.A.

La **ciudad** queda en el interior del cinturón industrial descrito y dentro de ella destacan los **cabezos** como espacios privilegiados, desde donde se controlaban los accesos al mar y la defensa de la ciudad y su término. Elevados sobre el nivel del mar entre 40 y 60 metros, acogió el hábitat más antiguo de la ciudad de Huelva y fue reducto de actividades artesanales, agrarias y pesqueras. Gonzalo Tarín (1866, 567) escribe: «En el cabezo del Molino de Viento, por ejemplo, y sus inmediaciones entra como elemento de composición predominante la arena fina, siguiendo luego la arcilla y carbonato de cal [...] de las más a propósito para la arboricultura y la vid», y también recoge testimonios de la actividad pesquera, porque, en la falda meridional del cabezo de la Horca, encontró algunos huesos de ballena. La expansión de la ciudad, a partir del siglo XVIII y, especialmente en el último siglo, se ha realizado hacia las marismas, viendo en los cabezos un impedimento para la articulación del tejido urbano. Por ello, en numerosas ocasiones, con cortas miras, se ha procedido a su desmonte, y cercenando la proyección de estos cerros como símbolo de una ciudad que nace y hace su historia al abrigo de ellos. Aquí, Huelva podría encontrar la identidad perdida y la monumentalidad ausente, que le llevase al Argantonios de Tartesos, a los comerciantes fenicios del Líbano, a los duumviros de *Onuba*, a los bakries de *Welva*, a los Duques de Medina-Sidonia, al Corso Garrocho, a Jacobo del Barco, a Agustín de Mora y a tantos otros que dejaron su estela en la historia. Sólo retazos de cabezos, con espléndidas vistas a la ría del Odiel, parecen resistir con «las barricadas» del parque Moret a la presión de la especulación inmobiliaria.



Los límites más dinámicos y apenas discutidos del Sureste y Suroeste lo forman los canales y esteros que limitan **islas y marismas**. Las marismas del Tinto y Odiel son espacios anfíbios, con régimen de inundación que dependen de las oscilaciones de las mareas. En bajamar se descubre una tupida red de drenaje, con suelos poco desarrollados y recientemente depositados, con una **avara vegetación**, de las especies que pueden resistir las altas concentraciones salinas.

Durante el Holoceno, los ríos Tinto y Odiel constituyeron una bahía abierta, en la cual depositan los sedimentos que arrastran a lo largo de su cauce, dando lugar a barras e islotes de arenas y lodo. La acumulación de materiales a lo largo de los últimos millones de años y la distribución de los mismos por las corrientes de marea han originado la morfología actual, que diferencia las marismas del Tinto, de formas más simples, de la complejidad de las del Odiel, salpicadas de islas, barras e islotes.

Efectivamente, la deriva litoral, de dirección Oeste-Este, empuja las aguas del estuario, de sentido Norte-Sur, y dificulta el transporte de sedimentos, que se depositan a la entrada de la Ría, con el consiguiente crecimiento de los *spits* o cordones arenosos y marismas mareales, especialmente en la margen derecha del Odiel. La dinámica ha sido tan intensa, que se vio peligrar la viabilidad del Puerto. La Ría hubo de ser dragada para conservar la navegabilidad. Esta fue la razón para que, sobre las marismas del Odiel, se construyera un espigón de cerca de 20 kms., que contuviera las arenas de la corriente denudativa litoral. Ahora bien, estos materiales, que se depositan sobre el borde exterior del espigón, amenazan con entrar en la Ría y dificultan la limpieza «natural del estuario», que debe ser continuamente dragado, mientras que en la playa de Mazagón se reciben menos arenas. En síntesis, la intensa actuación del hombre sobre los espacios húmedos no ha sido muy acertada, y debe aprenderse mucho de la naturaleza, para no caer en la soberbia de creer dominarla.

**Las marismas del Tinto** conformaron un amplio espacio cuasi estéril, por la acumulación de residuos minerales tóxicos que transportaba el río. La vastedad de esta marisma se ve interrumpida por las corrientes de los Esteros de las Metas, Rincón, Mendaña y Rivera de Nicoba, que permiten diferenciar, a su vez, las marismas del Polvorín, Pinar, Rincón, Mendaña y Alquería.

Las marismas del Polvorín son las más próximas a la ciudad y aún no están muy degradadas porque conservan la

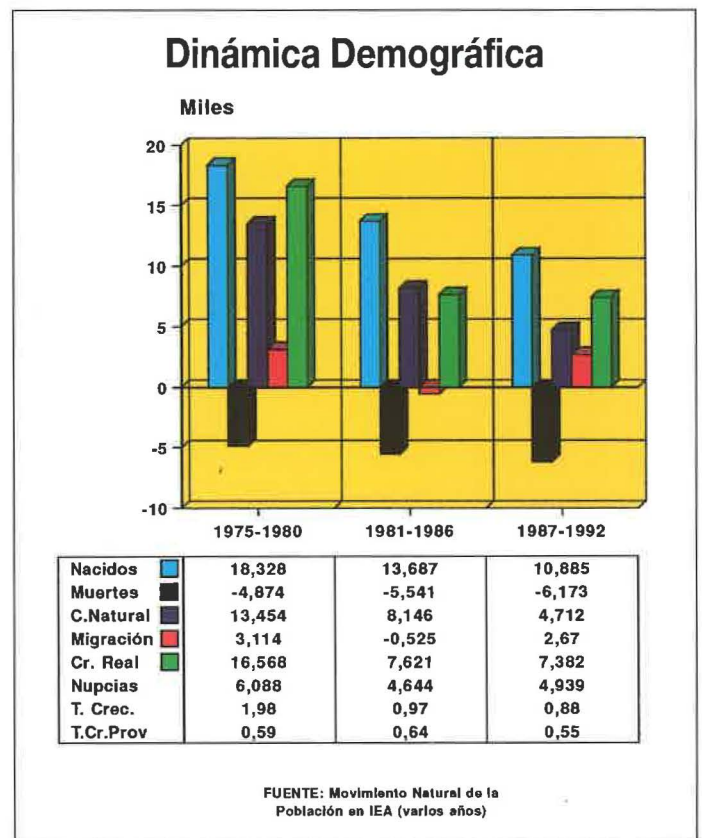
vegetación natural de marismas, protegida por la barrera del ferrocarril. No ocurre lo mismo con la marisma del Pinar, sobre la que se situó la industria química del Polo y grandes escoriales que, lixiviados especialmente en épocas de lluvias, daban a la ría del Tinto un tétrico color de sangre muerta. Sin embargo, por suerte, a partir del año 92, la contaminación ha descendido notablemente, porque la Agencia del Medio Ambiente de Andalucía llevó a cabo un macroproyecto sobre 400 hectáreas, que consistió en sepultar las escorias bajo una capa de arcilla cubierta de gramíneas y especies arbóreas, quedando este espacio como área de servicio de la Autoridad Portuaria de Huelva. Mientras tanto, las marismas de Mendaña siguen siendo utilizadas como vertedero para la industria química, experimentando mejor suerte las marismas de la Alquería que, en mejor estado de conservación, fueron incluidas en el Plan Especial del Medio Físico como espacio a proteger.

Las **marismas del Odiel** «representan el más importante complejo de marismas de la península y uno de los más productivos de Europa» (Rubio, J. C., 1991; 9). Lo interesante del humedal hizo que la Unesco, en 1983, lo declarase Reserva de la Biosfera, y la Junta de Andalucía, en 1984, Paraje Natural, con las Reservas Naturales de Isla de Enmedio y la Marisma del Burro. En esta marisma concurren diversos procesos de modelado: el Odiel aporta arenas, arcillas y limos, que, mezclados con materiales del litoral, son distribuidos a lo largo de su estuario por las corrientes de marea. De esta forma, el crecimiento de la barra arenosa de Punta Umbría ha protegido la formación de las **islas de Bacuta, Enmedio y Saltés** y la existencia de una productiva cadena trófica.

En este contexto físico, la vida se ve favorecida por disposición de las tierras y su apertura al mar, y ello le brinda a Huelva un **suave clima** de tipo mediterráneo oceánico, que tiene como media anual los 18,3 °C. El mes más frío es enero, en que se alcanza una media mínima que no baja de los 7 °C, considerado como el 0 °C biológico para numerosos cultivos. Ello explica, que aun en el período más desfavorable, la temperatura siga siendo agradable. El período más cálido se da en agosto, con 25,6 °C de media, aunque las medias máximas llegan a sobrepasar los 31 °C. La precipitación media anual es de 516 mm., caídos en 91 días, con máximas en diciembre, cuando se llega a alcanzar los 83 mm. de lluvia. Dada las altas temperaturas y la elevada cantidad de horas de sol, 2.985 anuales, la evapotranspiración potencial alcanza la estimable cifra de cerca de 1.000 mm., lo que confiere al clima onubense una pronunciada sequedad veraniega, paliada por las brisas del mar, con un viento dominante del Suroeste, que da una alto contenido de humedad atmosférica, con valores medios del 65 por 100 y máximos en diciembre, donde se alcanza el 75 por 100. Este viento es responsable, al mismo tiempo, de la pureza atmosférica del Paraje Natural Marismas del Odiel y de la contaminación de Huelva que, tras las industrias, desarrolla su vida.

## Los onubenses de esta y otras tierras

Huelva es una ciudad abierta, pues la savia humana que corre por sus calles es una densa amalgama de los pueblos de la provincia y de España. Este precioso recurso encierra



todas las posibilidades de desarrollo y fue muy escaso hasta mediados del siglo XIX. A partir de estas fechas, un intenso crecimiento ha transformado lo que fue un pueblo marinero en una ciudad de tipo medio. El motor económico, que permitió el sustento de un crecimiento demográfico exponencial, se basó en la elección de Huelva como capital de la provincia, la activación de las exportaciones mineras por el puerto y el éxodo rural del resto de la provincia. Los perfiles demográficos contemporáneos vienen además marcados por una inmigración que tuvo su punto álgido en la década de los sesenta y, como motivo de atracción la actividad industrial.

Antes de la constitución y afianzamiento de Huelva como capital, la población llevó una existencia precaria, que apenas la hacía destacar de los municipios del entorno. Las primeras referencias históricas le asignan a la villa una población de 823 vecinos en 1534, que se convierten en 1.090 en 1591, para descender drásticamente en el llamado período de villas vacías. Efectivamente, a mediados del siglo XVII, Huelva tiene sólo 720 vecinos (Pulido, 1986; 161), sustentados en actividades esencialmente pesqueras, y sobre los que se cebaban todas las lacras del Antiguo Régimen demográfico: epidemias, desastres naturales, guerras y malas cosechas. Habrá que esperar todo un siglo para que Huelva rebase la cifra de los 1.000 vecinos, es decir, alrededor de unos 5.000 habitantes. De todas formas, Huelva no destaca como emporio demográfico, pues los 1.389 vecinos de 1752 no sobrepasan en mucho a los 1.312 de Valverde o los 1.066 de Moguer, e incluso son inferiores a los de Aracena-Higuera, que reúnen 2.023 vecinos. Sólo a partir de ser elegida como capital en 1833, Huelva empieza a experimentar algún progreso demográfico. Así, a mediados del siglo XIX tiene 7.173 habitantes, agrandando distancias con las ciudades



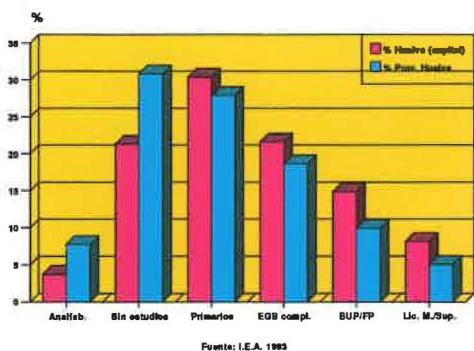
### **Vista parcial**

El parque Alonso Sánchez, seccionó y encofró las laderas del cabezo de la Esperanza en una actuación desacertada. Sin embargo, desde él se puede seguir observando la ciudad mutante, bordeada por bloques de cemento que apantallan un fondo de marismas, fábricas y esteros.

### **Polígono Industrial**

El espacio fabril de la Avenida Federico Montenegro acoge diversas plantas de química básica y, entre ellas, las estructuras de la «Sociedad Española de Oxígeno».

## Nivel de instrucción



más pobladas de la provincia, Moguer con 5.477 y Ayamonte con 4.675.

La reactivación de Huelva como **puerto de exportación minero**, desde 1875, le supuso el definitivo impulso para reafirmar su papel de capitalidad y afianzarse como el mayor núcleo de la provincia. En 1900 concentra a 21.359 personas, que suponen el 10,4 por 100 de la demografía provincial. Los municipios más populosos ya le siguen a gran distancia y son Riotinto, Calañas y Nerva, con 11.603, 8.307 y 7.908 habitantes, respectivamente. El transcurrir del siglo xx supone una **polarización de la provincia a favor de la capital**. Efectivamente, Cano García (1992) ha analizado el multiplicador demográfico de Andalucía desde 1842 a 1986, resultando que el valor mayor, 18,9 por 100, lo ostenta Huelva capital; le sigue a mucha mayor distancia Almería, con el 8,8 por 100, mientras que la media andaluza ronda el 3 por 100, y la provincial, el 2,3 por 100. Este crecimiento exponencial, uno de los mayores de Andalucía y de España, explica que la capital onubense concentre al 32 por 100 de la demografía provincial, acumulando funciones administrativas e industriales de las que se sirve la provincia.

En la evolución demográfica del siglo xx, es posible distinguir cuatro etapas presididas por acontecimientos que, aun siendo generales, afectan a una ciudad que se inserta en el tejido productivo internacional y nacional.

La primera etapa coincide con las estructuras del **modelo primario exportador**, volcando hacia fuera los minerales de la provincia. La ciudad crece porque un intenso éxodo rural alimenta de fuerza laboral las instalaciones portuarias y sus infraestructuras. La modesta ciudad experimenta entre 1900 y 1940 una tasa media de crecimiento anual de 2,25 por 100, cifra realmente alta, que propiciará «una explosión demográfica» posterior.

La **guerra civil y sus secuelas de política autárquica** abren una segunda época demográfica, que aminoró el ritmo de crecimiento y, a pesar de la nacionalización de las piritas en 1957, no dinamizó la sociedad onubense. Así, la tasa de crecimiento anual se ralentiza hasta el 1,31 por 100 anual entre 1940 y 1960, perfilando una Huelva pobre y rural, con extensas bolsas de marginación.

Las **dos décadas del desarrollo** constituyeron el período de más alto crecimiento de la demografía capitalina. Apoyada y asistida por políticas industriales, recibe una inmigración que atrae, además de un éxodo rural con peonaje escasamente cualificado, cuadros técnicos para poner en funcionamiento el Polo de Desarrollo. Entre los años 60-81

la población se incrementa a razón de 2,40 por 100 anual, lo que significó pasar de 96.689 habitantes a 127.822.

A partir de aquí, la **reestructuración económica** y la adopción de las pautas reproductivas de sociedades modernas, que se empiezan a adoptar en la década de los 80, ralentizan el ritmo de crecimiento de la ciudad, hasta tal punto que se puede considerar como población estacionaria. Los onubenses de los últimos cinco años tienen una tasa de crecimiento medio anual muy baja, propiciada por fuerzas centrífugas que en el entorno ofrecen alternativas de calidad de vida y suelos residenciales más baratos, lo que no obvia el considerarla, a todas luces, como la **ciudad primada** dentro de la jerarquía urbana provincial, porque a muy larga distancia le sigue Isla Cristina, con 17.729 habitantes.

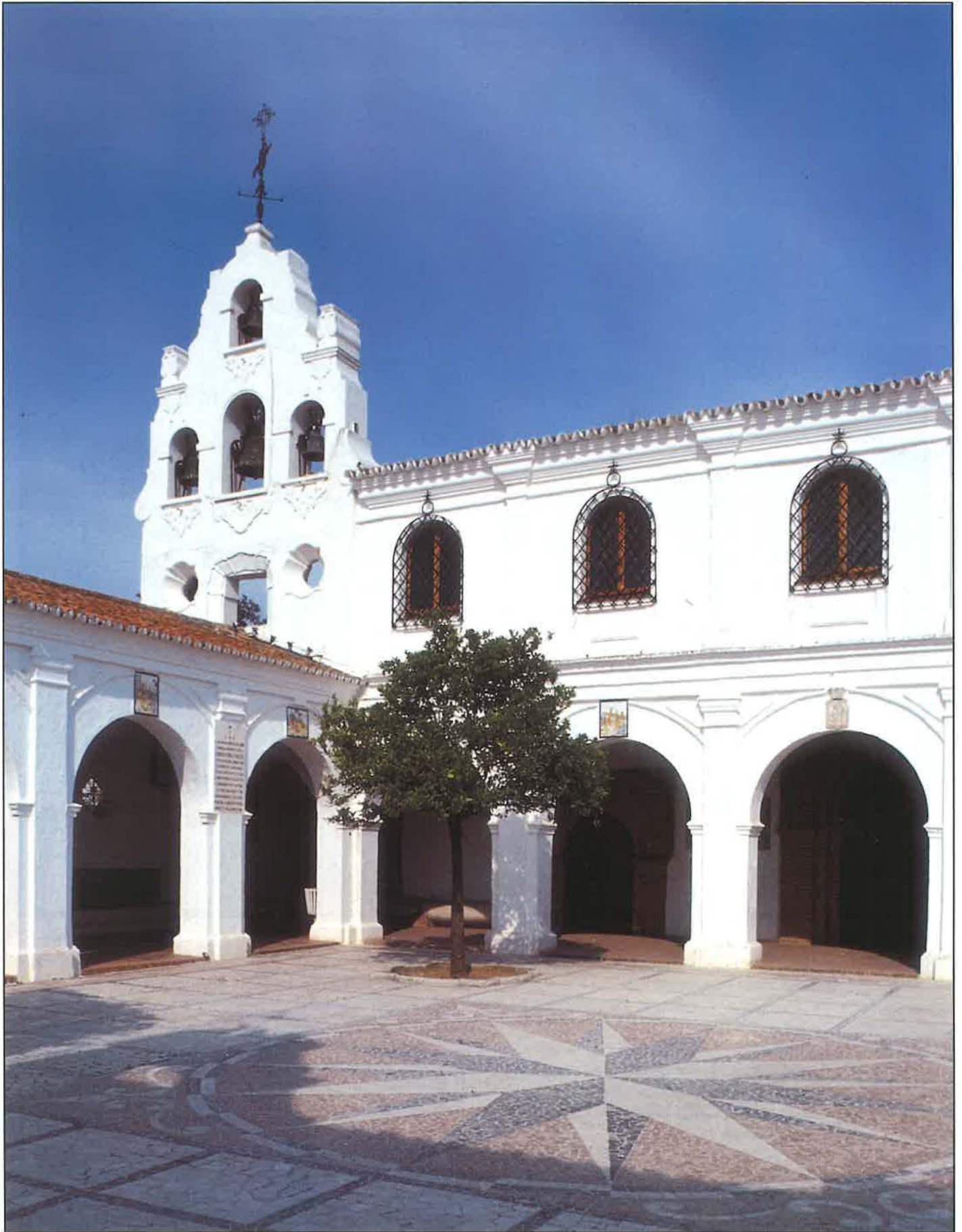
Lógicamente, los avatares recientes de la dinámica demográfica, y especialmente la **inmigración**, han incidido en el perfil de la población onubense, que presenta una estructura joven. La población joven representa el 24 por 100, entre 15 y 64 años están el 66 por 100, y los ancianos agrupan al 10 por 100 de la población total. La comparación de estos valores con los medios provinciales, 23, 64 y 13 por 100, caracteriza a la población de la capital como «adulta» y tendente a un envejecimiento, ralentizado por «la riada» de gentes jóvenes y en edad de procrear que llegaron a la capital entre 1960-1970.

A pesar de todo, la ciudad se afianza porque la **población foránea, que supone en torno al 35 por 100 de la total** ha experimentado metamorfosis en su modo de pensar y ver los escenarios futuros. Las coyunturas económicas, que fueron favorables a los flujos y reflujos de inmigrantes, cambian de signo a partir de la crisis energética de 1973, generándose saldos migratorios prácticamente nulos. Las altas tasas de paro, tanto a nivel estatal como regional y provincial, originaron «una elevada valoración del empleo», de tal modo que, a fuerza de convivir más de un cuarto de siglo, los inmigrantes se hicieron onubenses, integrándose en una ciudad cuyas estructuras demográficas se hayan ciertamente compensadas entre sexos.

En definitiva, la elevada población y las estructuras demográficas convierten a la capital en la primera ciudad de la provincia y en «un umbral demográfico» esencial para ejercer determinadas funciones de gestión y de servicios de rango superior, que, poco a poco, empieza a compartir con un área periurbana que experimenta cambios industriales, agrarios y turísticos, en parte impulsados por la misma capital.

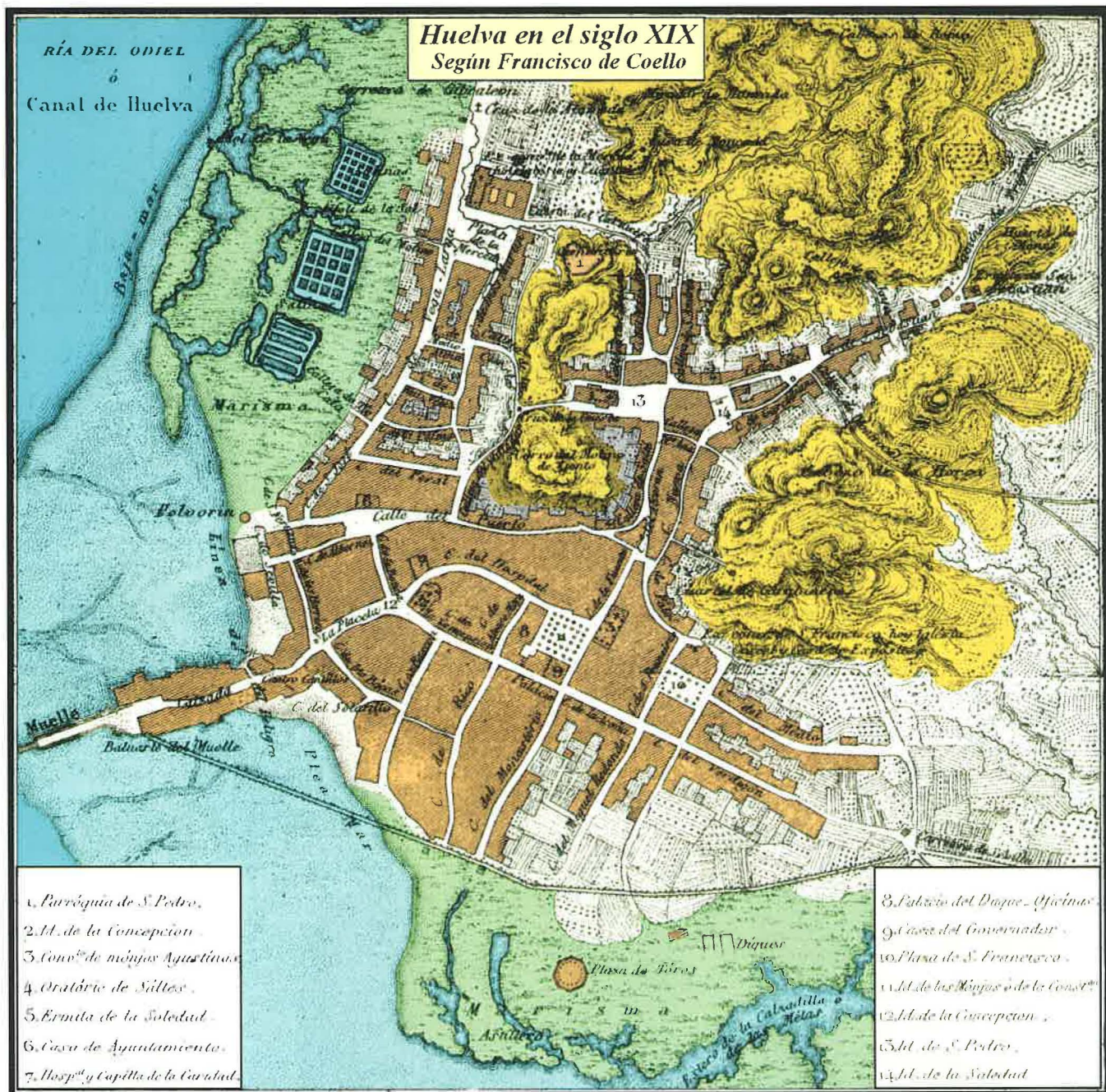
## La ciudad mutante

Durante largos siglos Huelva fue una modesta urbe y puerto de mar, emplazada sobre el estuario de los ríos Tinto y Odiel. La ciudad se confinaba sobre unos promontorios, llamados **cabezos**, que no eran sino colinas de 40 a 60 metros, fáciles de defender, frente a una zona llana e insalubre de marismas. La entrada a la ciudad era «por una garganta o dos callejones, que van a terminar a una hermita de San Sebastián». Hacia el interior, entre los cabezos de la Horca y el Conquero, queda «una capacísima área para la población que se continúa por lo alto hasta la anchurosa plaza de San Pedro» (Mora Negro, 1762; 7-8). Dominando



**Santuario de la Cinta**

Los caminos del Conquero confluyen en la ermita de la Patrona de Huelva, un promontorio desde donde se divisa la marisma del Odiel. En el patio, la rosa de los vientos y la luz invitan a rememorar las gestas de los marinos onubenses.



las zonas de cumbres y llanuras, el antiguo castillo fue símbolo de una enconada lucha contra una piratería que apenas la dejaba sobrevivir.

Sin embargo, cercenado este mal en el siglo XVIII, la ciudad empieza a descender y ocupar los caminos que llevan al puerto, apareciendo un núcleo bastante consolidado con 39 calles, 864 casas, dos parroquias y cuatro conventos religiosos y, aunque el terremoto de Lisboa de 1755 destruyó gran parte del pueblo, «a los dos años no sólo se veía reedificado, sino mejorado» (Mora Negro, 1762; 145).

En el siglo XIX, a partir de 1871, se produce la primera **expansión urbana** de importancia, como consecuencia de una febril exportación de minerales a una Europa que se industrializa, ya que la constitución de Huelva como capital de provincia en 1833 tuvo escaso impacto sobre la trama urbana. Esta expansión, inducida por la «colonización ingle-

sa», atrajo proletarios de otras provincias andaluzas, e incluso de Badajoz, Portugal y Galicia. Se ocupa gran parte de las zonas bajas de marismas y se crean dos apéndices: Las Colonias, que se apoya en la carretera de Gibrleón, y la Barriada del Matadero, sobre el camino antiguo a Sevilla. Sin embargo, no se puede llegar hasta el mar porque el ferrocarril, recorriendo las zonas de marismas del Tinto y Odiel, cierra los caminos con brazos de hierro. La ciudad crece desarticulada por las excesivas distancias entre sus partes y el vacío interno.

En el siglo XX, al compás que crece el número de habitantes, la ciudad sufre una **metamorfosis** que la extiende por cabezos y llanuras para alojar a cerca de 150.000 habitantes. En su interior queda un facsímil de la antigua *Onuba*, que se destruye día a día. La ciudad ha crecido de forma tan rápida, que no ha sabido integrar en el paisaje urbano sus

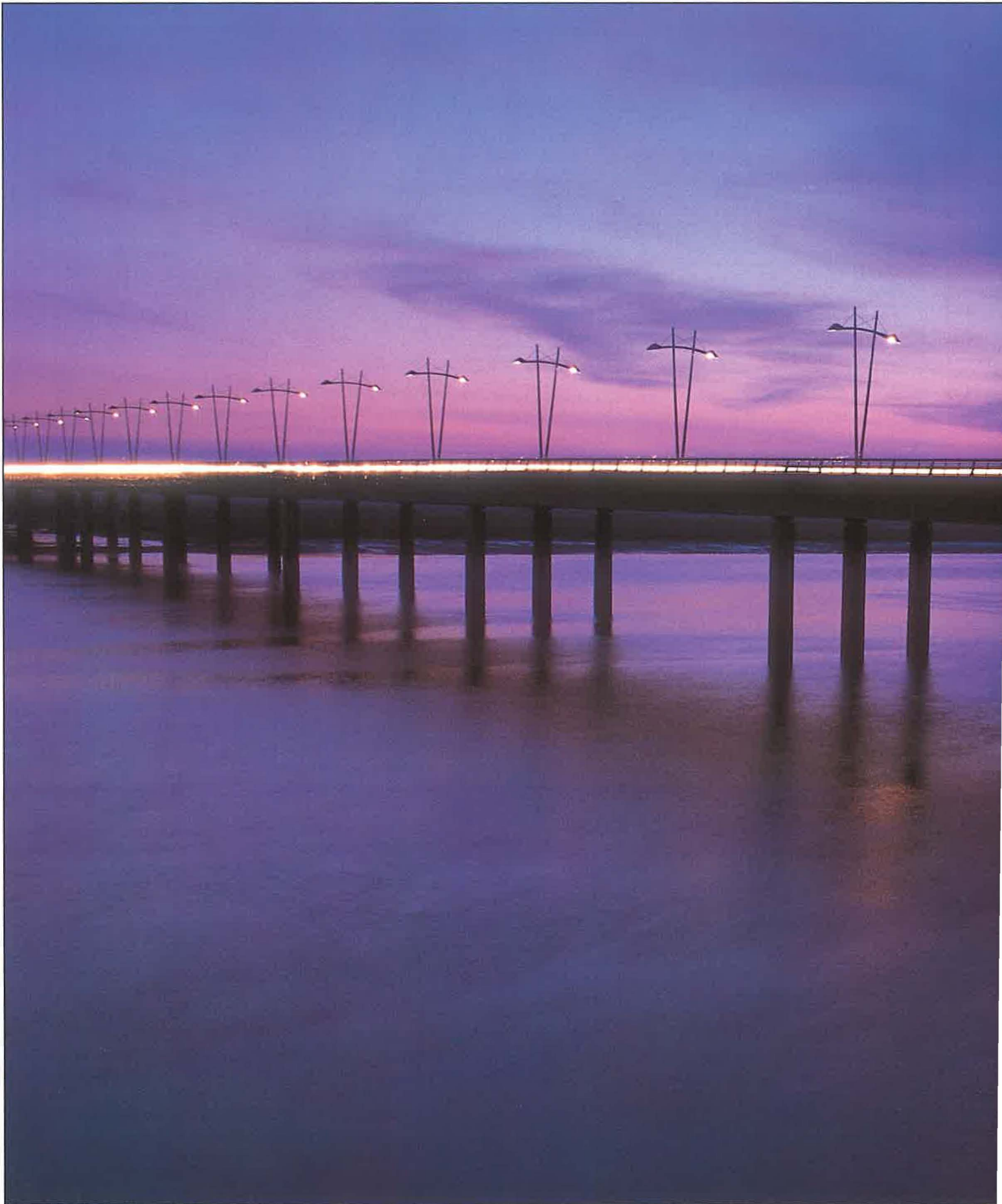


inegables símbolos de identidad: los cabezos y el puerto. Algunos de las actuaciones parecen más bromas de la historia que un intento serio de acercar la ciudad informe a los cabezos que la engendraron y dieron sombra de alcornoques, encinas y frutales a ilustres personajes y períodos históricos. Huelva no acaba o no sabe reivindicar tan rico pasa-

do, y ha recalado, a veces, en un inútil posmodernismo del que no hablará la historia.

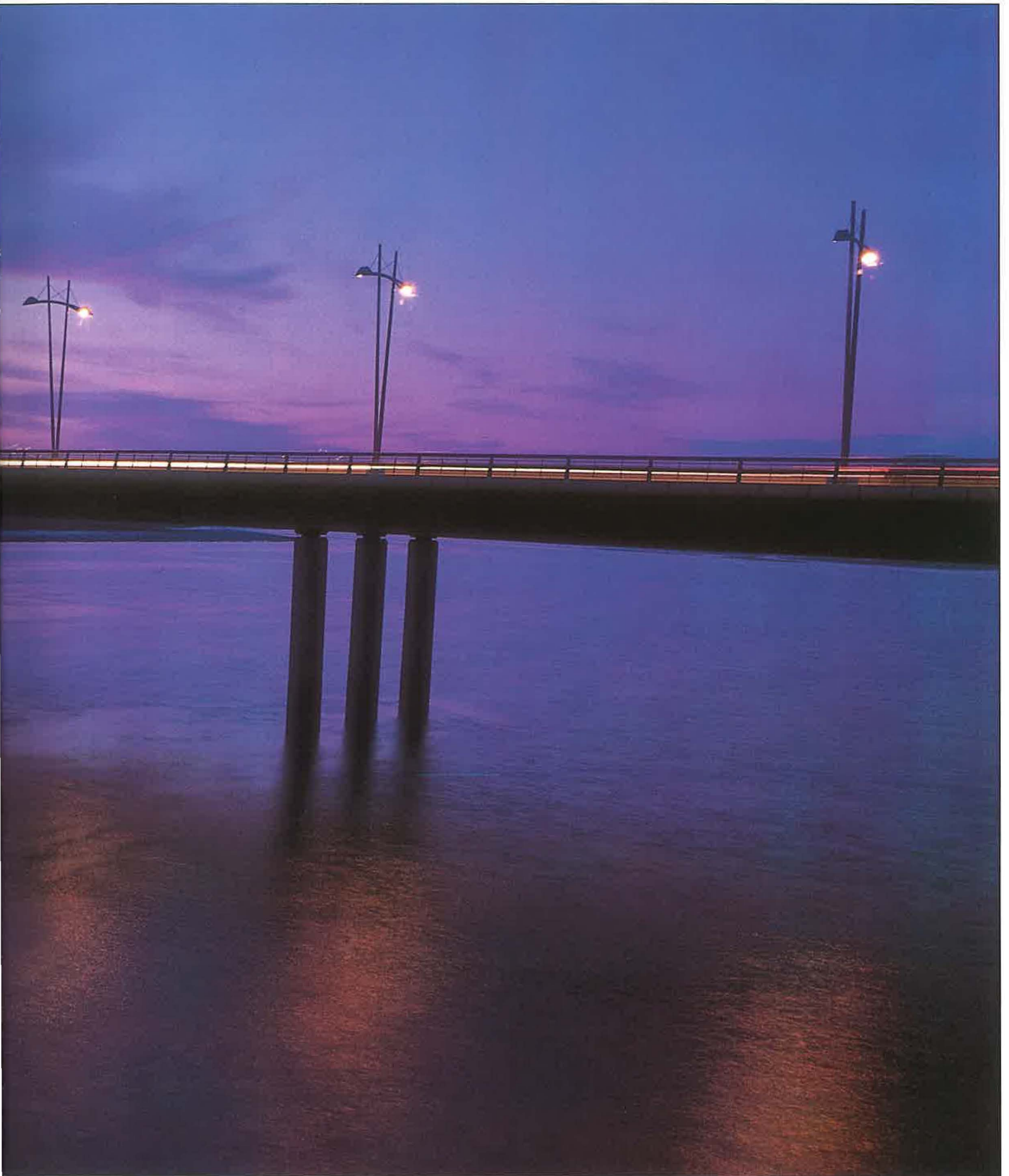
Mientras tanto, la ciudad mutante es sólo un espejismo de la que vivieron tartesios, fenicios, corsarios..., y quizás sólo viva en la mente de algún estudioso o turista. Huelva se convierte en un producto social y se hace cada día. Hacia





**Puente sobre el río Odiel**

La noche cae sobre la obra ingenieril que, inaugurada en 1993, tiene la misión de descongestionar el viejo puente y hacer más cómoda la travesía hacia el litoral occidental y sus playas. Especialmente Punta Umbría y Bellavista se ven beneficiadas de esta vía rápida.



1923, se realiza el sector de mayor originalidad: el **Barrio Obrero Reina Victoria**, compuesto por 90 villas de una o dos plantas con un pequeño jardín. Era un modelo de actuación que trataba de romper con la dicotomía campo-ciudad. Fue construido por la Compañía minera de Riotinto sobre un promontorio que dominaba las marismas, y tenía un doble objetivo: primero, alojar a los trabajadores y, segundo, el valor simbólico del control de la compañía minera sobre la ciudad. El exótico barrio ha llegado hasta nuestros días con una débil dotación de servicios, y fue precisa la intervención de 1992 para insertarlo en el urbanismo actual.

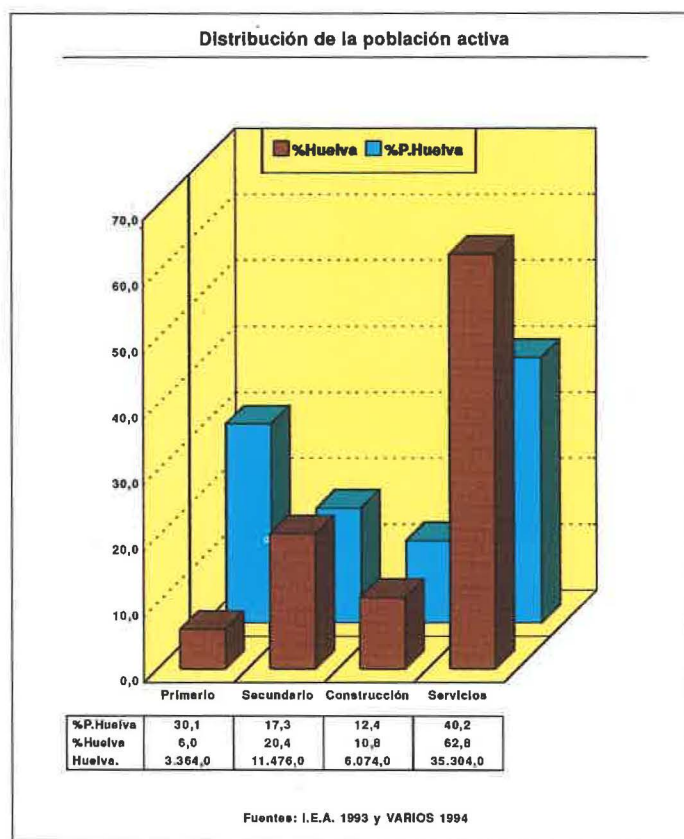
Aparte de la actuación programada en el Barrio Obrero, la ciudad fue creciendo como pudo. Poco a poco fueron agrandándose núcleos rurales dispersos, que se fueron integrando más o menos en la ciudad: Viaplana, El Higuera, El Polvorín, las Tres Ventanas, Molino de la Vega y Adoratrices. Los sectores más modernos flanquearon la carretera en dirección a Sevilla y convivieron con otros de urbanización salvaje, como las chabolas del Hotel Suárez, las Chozas de las marismas del Pinar o las viviendas trogloditas de la cuesta del Toril.

La inmigración situó a parte de la población en el dilema de sobrevivir y, desde el Molino de la Vega hasta el Hotel Suárez, los pobres saltaron «los brazos de hierro» de la línea férrea de Zafra y ocuparon la marisma en viviendas modestas o en chabolas con condiciones degradantes de salubridad. «El éxodo rural cogió de improviso a la entonces pequeña ciudad de Huelva, que ya sufría un déficit de viviendas, que se haría crónico desde los años 50» (Fourneau, 1983).

Una parte importante de la expansión urbana se debe a la iniciativa pública, porque, como opina Martínez Chacón (1992), además de los cabezos, el ferrocarril y las propiedades de la compañía Minera de Río Tinto, **la pobreza** constituyó una de las barreras urbanísticas de más difícil erradicación. Así, los años posteriores a la guerra civil asistieron a una importante construcción de viviendas de protección oficial, lo que explica en parte la escasa calidad del parque inmobiliario de las Barriadas José Antonio, La Navidad, Tartessos o Huerta Mena.

A partir de la década de los sesenta, la ciudad experimenta la más amplia **metamorfosis urbana** de su historia, a la zaga de un Polo de Desarrollo que trae riadas de gentes. Sólo entre 1960 y 1970 la ciudad acoge a más de 22.000 habitantes nuevos y, entre 1970 y 1981, a 31.133. En 1964 se aprobó el primer Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, que, debido a la explosión demográfica de la ciudad, proyectó un recinto urbano que podía acoger hasta 250.000 habitantes, cuando la ciudad apenas contaba con 74.000 almas. El crecimiento se orientaba a integrar las partes inconexas de la ciudad, y reconocía un alargado cinturón industrial que rodeaba a Huelva. Pero la ciudad mutante era difícil de controlar y desborda los límites y plazos impuestos por el Plan. Las barriadas Príncipe Juan Carlos, Santa Marta, Verdeluz, Pérez Cubillas y los Rosales se disponen a toda prisa para acoger a los inmigrantes que llegan a trabajar al Polo.

Hacia la carretera de San Juan del Puerto se construye Fuentespiña, mientras que en dirección a Gibrleón se crea La Orden, que enlaza con la Hispanidad a través del Polígono de promoción oficial San Sebastián. Mientras tanto, en el entorno de los **cabezos del Conquero** se construyen chalets, presididos por el Palacio Episcopal, en un viario que



llega hasta el **Santuario de Nuestra Señora de la Cinta** y la barriada Santa Marta. Además, a la trama urbana se le añadieron en los años 80 el barrio «pobre» del Torrejón.

La singularidad de la **Barriada de la Orden** explicita la inoperancia del Plan y la falta de imaginación para integrarla en la ciudad. Muy alejado del centro y cercano a la carretera de Gibrleón, La Orden se empezó a construir, sobre una propiedad privada, en 1969, ante la urgente necesidad de alojar a los trabajadores humildes del Polo Industrial, con elementos de borde y comunicaciones ausentes, por lo que los habitantes de la zona vivieron durante muchos años aislados del resto de núcleo de Huelva. Los edificios se creaban, pero no se acompañaban de zonas verdes, la cohesión del barrio se resquebrajaba ante una «falta de incentivos», y los fines de semana aparecía vacío, porque sus gentes llenaban los pueblos de los que procedían. Sin integrarse totalmente, la suerte de La Orden ha ido cambiando, porque, entre otros factores, el interés político sobre este populoso barrio, que supera los 16.000 habitantes, ha aumentado. A principios de los 80 se le dotó de 5 plazas y, tras el nuevo diseño de vías de comunicación iniciado a partir del 1992, está siendo integrado en los «circuitos rápidos» de la circunvalación de la ciudad.

La revisión del Plan que se aprueba en 1980 proponía la desaparición de las industrias de la Punta del Sebo, elevar la calidad de vida..., pero tampoco puede acotar a la ciudad mutante. La crisis iniciada a finales de los años 70 y que duró aproximadamente hasta 1985 ralentizó el ritmo de crecimiento y de renovación de la ciudad. Pero, superado este período de inanición, la Expo 92 fue una excusa para abordar serios problemas que venían acuciando a la vieja ciudad. En primer lugar, el intento de integrar el tejido urbano de la marisma del Odiel y acercar la ciudad a la ría fue y es priori-

tario. Se han eliminado las vías de ferrocarril y la estación de Zafra, dando un respiro a la ciudad. En segundo lugar, la articulación interna se ha visto favorecida por la prolongación de los ejes que forman las calles Pablo Rada y San Sebastián con la Avenida de Andalucía, que permiten el acceso directo desde la autopista al centro de la ciudad. Actualmente se construyen edificaciones en torno a la citada avenida que serán, dada su privilegiada situación de acceso al centro antiguo de Huelva, a los barrios y a las comunicaciones externas, el punto neurálgico de la ciudad del siglo XXI.

Sin embargo, la ciudad, con un parque inmobiliario de 47.037 viviendas familiares, debe hacer frente a grandes desafíos para considerarse «ciudad saludable». El nuevo Plan General de Ordenación Urbana, que en la actualidad está en la fase de avance, tiene ante sí varios retos que le impone una ciudad posindustrial, sin tanta necesidad de crecimiento en cantidad, aunque sí en calidad. La integración de cabezos en la ciudad, con soluciones posibles a poco costo y que no signifiquen su desaparición, la ampliación de los espacios verdes, la eliminación de la contaminación, el abrir el puerto a la ciudad, la conexión de la trama urbana y la creación de un ambiente agradable son, entre otros, los grandes problemas que tienen planteados actualmente los poderes locales y el nuevo Plan de Ordenación Urbana.

Además, más allá de la propia ciudad, Huelva tiene el deber de originar efectos impulsores del desarrollo, porque reúne umbrales demográficos para ejercer funciones de gestión y de servicios de rango superior, que, de no estar en la capital, serían ejecutadas por otras ciudades de fuera de la provincia. De todas formas, lo urbano no es interno, sino que se inserta en un **sistema territorial mutante** que no se puede encorsetar, porque un «área metropolitana desborda por las calles de Moguer, de Palos, de Aljarque, de Punta Umbría o de Bellavista».

## Los caminos del desarrollo

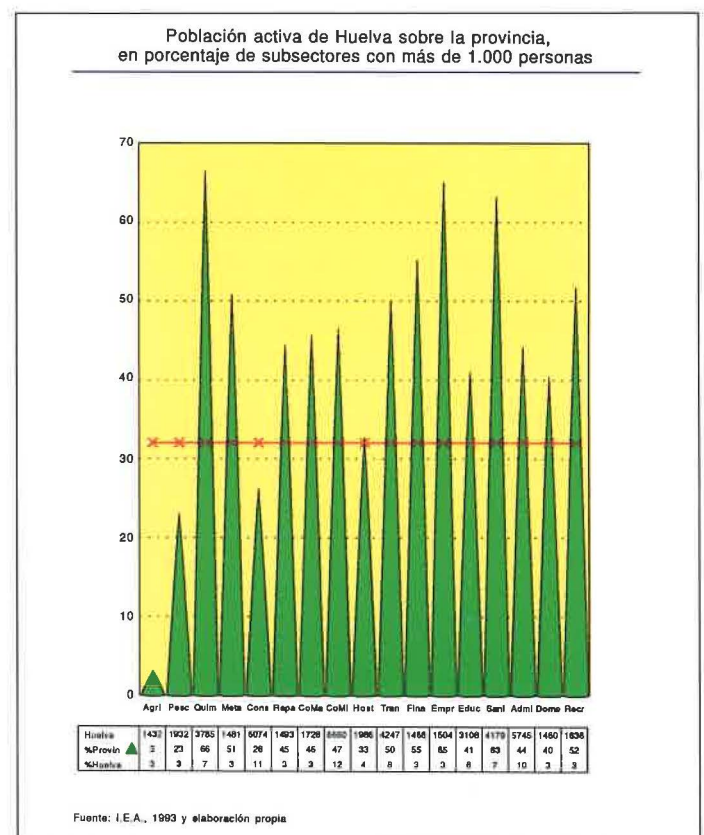
La población de *Onuba* sostuvo durante siglos una estrecha relación con el medio y con el lugar de privilegio que ocupaba en el extremo occidental del mundo conocido. Sin embargo, esta posición no le permitió desarrollar un emporio autónomo y, salvo en el nebuloso período de Tartesos, los esfuerzos de sus hombres estuvieron orientados a la búsqueda del sustento. Así, hasta finales del siglo XIX y tras más de 3.000 años de existencia, en el período histórico de la modernidad que podemos rastrear, nunca se superó los 5.000 habitantes. Manuel Lara (1995, 411) recoge un informe del Vicario de Huelva, en 1685, que bien pudiera resumir la situación habitual en el discurrir de la vida: «en el quebrantamiento de las fiestas he hallado alguna relajación nacida de la pobreza y cortos medios de la mayor parte de este pueblo y los demás de esta vicaría, y en lo que más se suelen quebrantar es en la pesquería, que es de lo más que se compone esta villa y es gente tan pobre que el día que no van a la mar a pescar no tienen para comprar pan para sus hijos».

Las **pesquerías** y la explotación de salinas, imprescindible en la comercialización del pescado, fueron ejes fundamentales de sustento en la ciudad de Huelva durante la Edad Moderna y buena parte de la Contemporánea. Los barcos prolongaron los espacios productivos, más allá de la corte-

dad que le ofrecía su término: «en 1590 sobrepasan en Huelva la cifra de cien» (Pulido Bueno, 1987; 183). Pero, además, las pesquerías se convertían en operaciones de intercambio cuando se concertaba con el moro, e incluso de rapiña cuando se practicaba la piratería bajo el nombre de corso.

Que Huelva acogió piratas desde su nacimiento está aún por demostrar, pero en los siglos XVI-XVII, junto con las torres de almenara de la costa, Torre Arenilla y Torre Umbría, se convirtieron en una necesidad para poder sobrevivir. Las expediciones de **corsarios onubenses** tenían como objeto proteger las costas y las rutas de Indias. En realidad, la piratería fue una fuente notable de ingresos para la ciudad y la familia de los Garrocho: «Juan de Vega Garrocho, volviendo de la jornada de Alarache, en que sirvió con su padre, al llegar a arenas gordas, fue cautivado el año 1581 por el corsario Papafoli, siendo rescatado en el año 1585»; posteriormente «siguió por nueve años el corso con la celebre *Galeota de Huelva*, dos barcos y doscientos hombres. Fue, con los hijos de Huelva, el terror de los mares, el azote de África y la gloria de España, que hizo respetar nuestras costas de las Agarenas Lunas» (Mora Negro, 1762; 61). Sin embargo, el auge de la piratería norteafricana, las guerras y presencia holandesa e inglesa en el golfo de Cádiz cercenaron desde mediados del siglo XVII las comunicaciones comerciales y no facilitaron el desarrollo de actividades económicas, conociéndose un retroceso demográfico y un repliegue productivo hacia la agricultura.

Durante el siglo XVIII, la pesca y la agricultura resultan esenciales, y así, el 76,2 por 100 de la población trabaja en el sector primario, sólo el 10,1 por 100 en el secundario y un reducido 12,2 por 100 en el terciario. De las 13.500 fanegas contabilizadas en el siglo XVIII en el término, 3.350 eran cultivadas de cereal, 2.000 de viñedos, 1.100 de olivar y 240



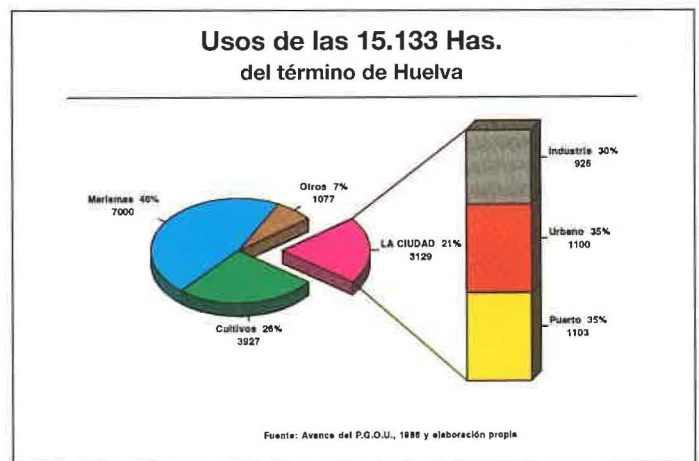
de huertas y regadíos. El resto del territorio lo compartían dehesas y baldíos, considerándose 150 hectáreas inútiles. La riqueza ganadera era escasa y en el Censo de Ensenada sólo destacan las cabañas ovina y porcina, con 4.577 y 1.052 cabezas respectivamente. Sin embargo, la exportación de productos agrarios, vía marítima, a Cádiz fue importante porque Huelva era centro aduanero del Condado, Marquesado de Gibraleón y Ayamonte y atraía labradores y ganaderos para contratar sus transportes (Pulido, 1987; 187).

En el siglo XIX, la actividad primaria sigue imponiéndose como una de las pocas vías del sustento. Una pobre agricultura, que apenas da para la subsistencia, la pesca y el comercio de cabotaje articularon la vida económica de Huelva hasta más allá de la primera mitad del XIX (Madoz, 1845). Sin embargo, a partir del nombramiento como capital y sobre todo por el **impulso minero**, se observa un cambio drástico de la distribución de la fuerza laboral. Márquez Macías (1987) estudia la estructura de la población onubense en 1881, contabilizando en el sector primario un total de 1.533 personas, el 46,8 por 100 de la población laboral; entre ellos, 624 jornaleros y 618 marineros. El sector secundario agrupaba al 18,1 por 100 de la población laboral, es decir, 592 personas, el 24 por 100 de las cuales eran albañiles y un 19 por 100 zapateros. Finalmente, el sector terciario concentra a 1.114 personas, el 34,9 por 100 de la fuerza laboral, de las cuales el 24,5 por 100 son empleados, el 16,5 por 100 criados, el 10,6 propietarios y sólo el 5,5 por 100 comerciantes. En el siglo XX, a mediados de la década de 1960, la instalación del Polo de Promoción Industrial da un vuelco al escenario futuro de la capital y traza nuevos caminos para el desarrollo.

En la actualidad, después de la **metamorfosis industrial** y la **reestructuración productiva**, la población activa se polariza en torno al **sector servicios**, que agrupa al 62,8 por 100 de la total. El **comercio** se constituye en el principal subsector, ya que alcanza las 8.000 personas. Sólo el comercio minorista sobrepasa los 6.500 activos, el 47 por 100 de los provinciales. Esta sobredimensión comercial radica en el papel que juega la capital como centro de atracción. A principios de los años 90, Huelva concentraba el 41 por 100 de la potencia comercial de la provincia, el 48 por 100 de la mayorista y el 36 por 100 de la minorista (Márquez, 1990), a pesar de tener sólo el 32 por 100 de la población. Huelva posee los dos únicos hipermercados de la provincia.

La instalación del Hipercor «Costa de la Luz» en el corazón de la ciudad y de un «Centro Continente» en la periferia, con acceso fáciles a los municipios del entorno, supuso un malestar para el pequeño comercio, que se ha visto impotente para competir con los gigantes. De todas formas, éstos han ocupado un nicho ecológico y satisfecho a clientes que se negaban a formar parte de un mercado cautivo y se dirigían a Sevilla. Por otra parte, la presión del pequeño comercio «para cerrar la puerta a las grandes superficies» quizás sólo beneficie a gigantes ya instalados, porque tienen asignadas unas elevadas cuotas de mercado que, en contadas ocasiones, se dirigen al comercio minorista tradicional. El potencial demográfico de Huelva y su entorno pueden sostener otro gran hipermercado, en beneficio de los consumidores, mientras que el comercio minorista debe renovarse, innovar, buscar alternativas y prestar servicios muy especializados, mimando la atención al cliente, si quiere sobrevivir.

Por el número de activos, siguen al comercio la **admi-**



**nistración** y la **sanidad**, que agrupan a 5.745 y 4.179 personas, respectivamente, y que suponen el 44 y el 63 por 100 de los activos provinciales en este subsector, hecho que viene a ser explicado por la «capitalidad política y funcional de la provincia», pues concentra delegaciones administrativas de los gobiernos central y autonómico y los dos mayores hospitales públicos de la provincia.

Finalmente, cobran especial importancia los subsectores de **transportes y finanzas**, que contienen más del 50 por 100 de los activos provinciales. Dentro de las finanzas, destaca, como corporación netamente onubense, la **Caja Rural** que, organizada en sociedad cooperativa, está dando en las provincias de Huelva y Cádiz un **impulso a la economía social** y, al mismo tiempo, asesora a algunas instituciones en países latinoamericanos en el difícil equilibrio que mantienen el manejo de capitales y el desarrollo de la equidad.

El **sector de la construcción** destaca por los activos que contiene. Sobrepasan las 6.000 personas y se está vertebrando como uno de los sectores de arrastre de otras actividades productivas, que crecen al compás de una ciudad muy dinámica, pues en los últimos años las licencias de obras han aumentado en razón de la expansión urbana.

La población activa en el **sector industrial** agrupa a más de 11.000 personas y es, por el número de individuos que emplea y por la riqueza que genera, uno de los pilares más sólidos del sistema productivo. Sin embargo, su instalación, afianzamiento y viabilidad no han estado exentos de graves polémicas.

La industrialización fue obra de una decisión política, basada en ideas keynesianas de la acción del Estado como impulsor del desarrollo. Sin embargo, una intervención singular precedió a la «industrialización masiva». Efectivamente, ya en 1963 comenzó a construirse en el extremo Este del término la fábrica de pasta de papel de la **Empresa Nacional de Celulosas**. Esta factoría ha llegado a ser clave dentro del desarrollo provincial porque, basada en la elaboración de la pasta a partir del *Eucalyptus globulus*, ha incidido en la articulación viaria y productiva de amplios espacios marginados de la dinámica económica. Pero su trascendencia es aún mayor, porque, sobre una base de 100.000 hectáreas, tiene propiedades en 36 municipios y explota montes consorciados, públicos y privados en tantos otros.

La materia prima utilizada fue, en primer lugar, la producida en las provincias de Huelva, Sevilla, Córdoba y Cádiz, y recientemente, debido a las grandes cotas de producción



### **El Gran Teatro**

Es uno de los edificios más emblemáticos de la Huelva burguesa. Fue construido por el arquitecto Otamendi en estilo sobrio y neoclásico. Se inauguró en 1923 con la obra «Cristalina» de los hermanos Álvarez Quintero y vivió períodos francamente grises hasta su rehabilitación en 1990. Además de acoger obras de teatro, como edificio noble, es un puntal básico para la celebración del festival de cine Iberoamericano.



### **Parque**

El tránsito de la ciudad y de la provincia, que llega en autobuses hasta el Puerto y el mar, se hace a través del «Parque del Muelle», donde, ya desalojado de animales exóticos, sólo quedan algunos patos y muchas palomas.

### **Avenida de Andalucía**

Esta calzada prolonga la autopista del V Centenario y penetra hasta el corazón de la ciudad por carriles de circulación de un único sentido, entre los cuales queda una amplia superficie ajardinada.



#### **Centro administrativo**

Parte de la vieja estación del ferrocarril ha sido utilizada para la construcción de oficinas de la Junta de Andalucía. Pero la operación urbanística es más amplia e intenta integrar los espacios marginales y desconectados de la marisma del Odiel a la vieja ciudad.

#### **Barrio obrero**

Es el sector urbano de mayor originalidad. Fue construido hacia 1923 por la Compañía Minera de Riotinto. Sobre un promontorio que dominaba las marismas, alojaba a los trabajadores de la Compañía y trataba de romper la dicotomía campo-ciudad.

alcanzada, se recurre a la importación de maderas latino-americanas, que entran por el puerto de Huelva.

En principio, la extensión masiva del eucaliptal fue observada como la única vía de escape para una provincia con un pavoroso paro y agrícola desorientada, tras la grave crisis filoxérica. Sin embargo, la contaminación atmosférica por malos olores fue un pesado lastre que hoy está a punto de eliminarse gracias a la aplicación de tecnología puntera.

De otra parte, el eucaliptal modificó paisajes originarios y dio lugar a un «choque» cultural que, por suerte, está siendo superado. La conexión empresa-sociedad, la colaboración de la filial de Ence, **Ibersilva**, en tareas de manejo, restauración y repoblación de cualquier tipo de bosques está originando una nueva filosofía que prima «la calidad y la protección ambiental».

En síntesis, Ence, tras una etapa de reajuste y adaptación, constituye una empresa de la vanguardia tecnológica, que llega a los exigentes mercados alemanes e ingleses, pero que todavía no ha agotado su potencial de desarrollo, esperando de la iniciativa privada un encadenamiento industrial que impulse papeleras y editoriales en un deseable tejido industrial integrado.

Dejando aparte la labor pionera de Ence, la política de Polos de Desarrollo, ensayada en Francia (Bodeville, 1972; Friedman y Perroux, 1973), fue la impulsora de los perfiles de Huelva y responsable de que se convirtiera en uno de los focos industriales más importantes del país. La ubicación del Polo en Huelva se debió a las grandes reservas de pirita, sal

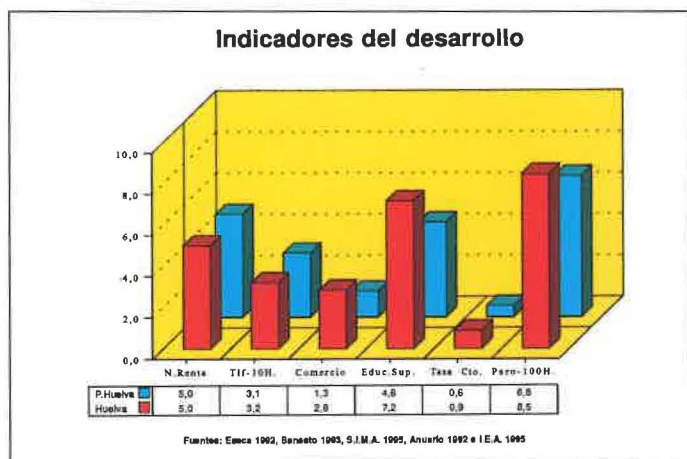
En 1964 se declara un área de Huelva como Polo de Promoción Industrial y, en 1968, una vez alcanzada la industrialización mínima, se le confirma como Polo de Desarrollo. En principio no existió ninguna restricción al tipo de actividad industrial, aunque sí a las dimensiones. En 1964 las empresas debían tener un máximo de 50 trabajadores e invertir al menos 30 millones de pesetas de entonces. El Polo de Desarrollo amplió las exigencias al elevar en 1969 las mismas a 100 obreros y 40 millones de inversión (Fourneau, 1983). Estos umbrales fueron realmente prohibitivos para las empresas locales, que eran de muy escasas dimensiones.

Las actividades realizadas en el Polo son básicas para la economía nacional e internacional, a las que les suministra materias primas y productos semielaborados: bióxido de titanio, ácido sulfúrico, cloro, pastas de papel, cobre, tripolifosfato sódico, ácido fosfórico, fertilizantes, gases industriales..., que son vitales para la agricultura, construcción, industria agroalimentaria, textil, automóvil y farmacia. Fue una industria estratégica para el país, pero no para Huelva, porque gran parte de los beneficios salieron de la provincia. El impacto del Polo fue enorme para la pequeña capital, y una riada de gentes, inversiones e infraestructuras no podían resolverse sin conflictos con los recursos locales. El deterioro del medio ambiente; la falta de preparación técnica de la población; una ubicación pésima, teniendo en cuenta los vientos dominantes del Suroeste, que dejaban a la ciudad detrás de los humos; los pocos puestos de trabajo en relación al capital invertido y la falta de conexión con el tejido productivo comarcal fueron y son los grandes retos planteados a la industria onubense.

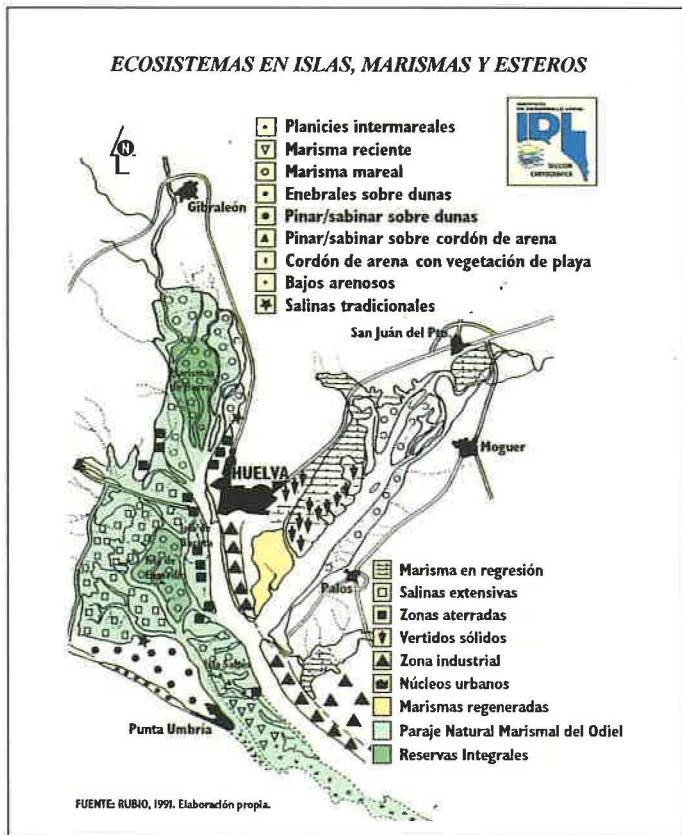
Esta **economía de enclave** fue asimilándose y se propone como el gran complejo industrial al Sur de Europa. Pero los diseños de este Polo no se ven realizados, porque la crisis energética del año 1973 viene a cercenar las expectativas de un macropuerto, con una gran área de influencia, un **aeropuerto**, sobre lo que hoy son campos de fresas en los términos de Palos y Moguer, y una gran presa sobre el río Chanza, que abasteciera de agua el complejo industrial. Las duras condiciones de la reestructuración productiva, los cierres de fábricas y el paro, la contaminación ambiental, fueron las secuelas de una Huelva que transitaba desorientada por la década de los años 80.

A pesar de todo, los factores de la polarización de la provincia a través de la capital eran irreversibles. En Huelva se gestiona y concentra gran parte de la riqueza provincial y de la fuerza laboral, con expectativas de progreso apoyadas en un ámbito litoral que se vuelve muy dinámico. Huelva, poco a poco, **sale del túnel** y el tránsito de la ciudad industrial a la de servicios se realiza en los años 90, al compás de las sinergias internacionales y de los cambios de los sistemas productivos, que pasan de ser fordistas a flexibles.

Dentro del desarrollo y reconversión industrial, el **Puerto**, con más de 1.000 hectáreas de zonas de servicios, fue y se está convirtiendo en la mayor baza del progreso provincial. El **hinterland** o área de influencia terrestre se expande considerablemente y, además de ser el punto de penetración energética del Valle del Guadalquivir, Castilla-La Mancha y Madrid (Autoridad Portuaria, 1994), tiene múltiples conexiones y accesos hacia el Algarve y Extremadura. De otra parte, el **foreland** o área de actividad exterior fluye por los puertos de Alemania, Arabia Saudí, Grecia, Francia, Argelia..., y son, entre otros, puntos claves de la organización



marina y recursos forestales, pero también a que la Compañía de Riotinto se encontraba en serias dificultades tras «la nacionalización de las minas» en 1957 y la competencia exterior de Rodesia y Tailandia, que colocaban la materia prima en el mercado mundial a precios más bajos. Ya no era tan rentable la exportación de la pirita en bruto, y debía transformarse en una «**industria asistida**». La idea del Polo enlaza plenamente con las etapas rostownianas (1961), donde la quiebra de sociedades tradicionales se produce tras un impulso inicial que pone en marcha el desarrollo. Los Polos venían a perfeccionar esta concepción, dado que no era posible iniciar un crecimiento difuso en todo el territorio, por el excesivo costo que ello supondría. La intensa concentración de factores productivos en un espacio reducido era considerada como el motor industrial y, poco a poco, produciría efectos de difusión en el desarrollo provincial.



mercantil onubense. Así, las mayores empresas de la provincia viven a la sombra del Puerto: Ertoil, Fesa, Lubrizol, Formol y Adhesivos S.A., Ertisa, Foret, Almagrera, Ence, Enagás y otras se enlazan prácticamente a todo el mundo a través de las instalaciones del puerto.

La conexión entre *foreland* e *hinterland* se realiza, lógicamente, por mar; debido a ello, los **astilleros** son un sector estratégico de la estructura portuaria. Desde hace tiempo han jugado un importante papel. El Catastro de Ensenada señala la existencia de «un total de 23 personas trabajando en esta especialidad en Huelva» (Fourneau, 1983; 130) y Madoz (1845) recoge sobre la industria que: «se egerce en la construcción de buques de 4 o 5 astilleros que se encuentran por las inmediaciones de esta villa cuyos constructores saben conciliar la solidez con la ligereza de los buques que fabrican de todos portes y diferentes toneladas». Parece que el declive de los astilleros se inicia precisamente a finales del siglo XIX, y se limitaron a reparar los buques de pesca, pero «era ilógico que no fuesen construidas allí ningunas unidades» (Fourneau, 1983; 133). Con la aparición de los buques congeladores, los varaderos de la Isla de Bacuta y Muelle Norte se encargaron de la construcción, y en 1972 la empresa Astilleros Huelva S.A. se encarga de reparar y construir barcos de madera o acero. Sin embargo, a partir de 1975 se entra en una crisis, que genera prácticamente el cierre técnico de los astilleros por falta de pedidos, hasta que, hacia 1992, reestructurado, se inicia un nuevo repunte para satisfacer demandas del antiguo mundo socialista.

Con estos antecedentes, el Puerto de Huelva se está convirtiendo en uno de los primeros de la CEE, por el crecimiento experimentado en los últimos años, especialmente en el comercio de graneles sólidos y líquidos. Entre los primeros, destacan fosfatos, concentrados de cobre, abonos,

cereales, minerales y harinas, que representan de un 35 a 40 por 100 del tráfico total anual; entre los graneles líquidos sobresalen petróleo crudo y sus refinados, ácido fosfórico, ácido sulfúrico y amoníaco. El tráfico general de mercancías no suele ser muy elevado y se concentra en pasta de papel, cobre refinado, abonos en sacos y madera, entre otros; pero dispone de instalaciones capaces para comercializar en un futuro los productos de los extensos campos de cítricos de la provincia, que alcanzan casi las 6.000 hectáreas. Además, es uno de los principales puertos de España en la pesca, y del mundo en la comercialización del marisco congelado. Sin embargo, quizás el «mayor logro del Puerto» haya sido la articulación del tejido productivo.

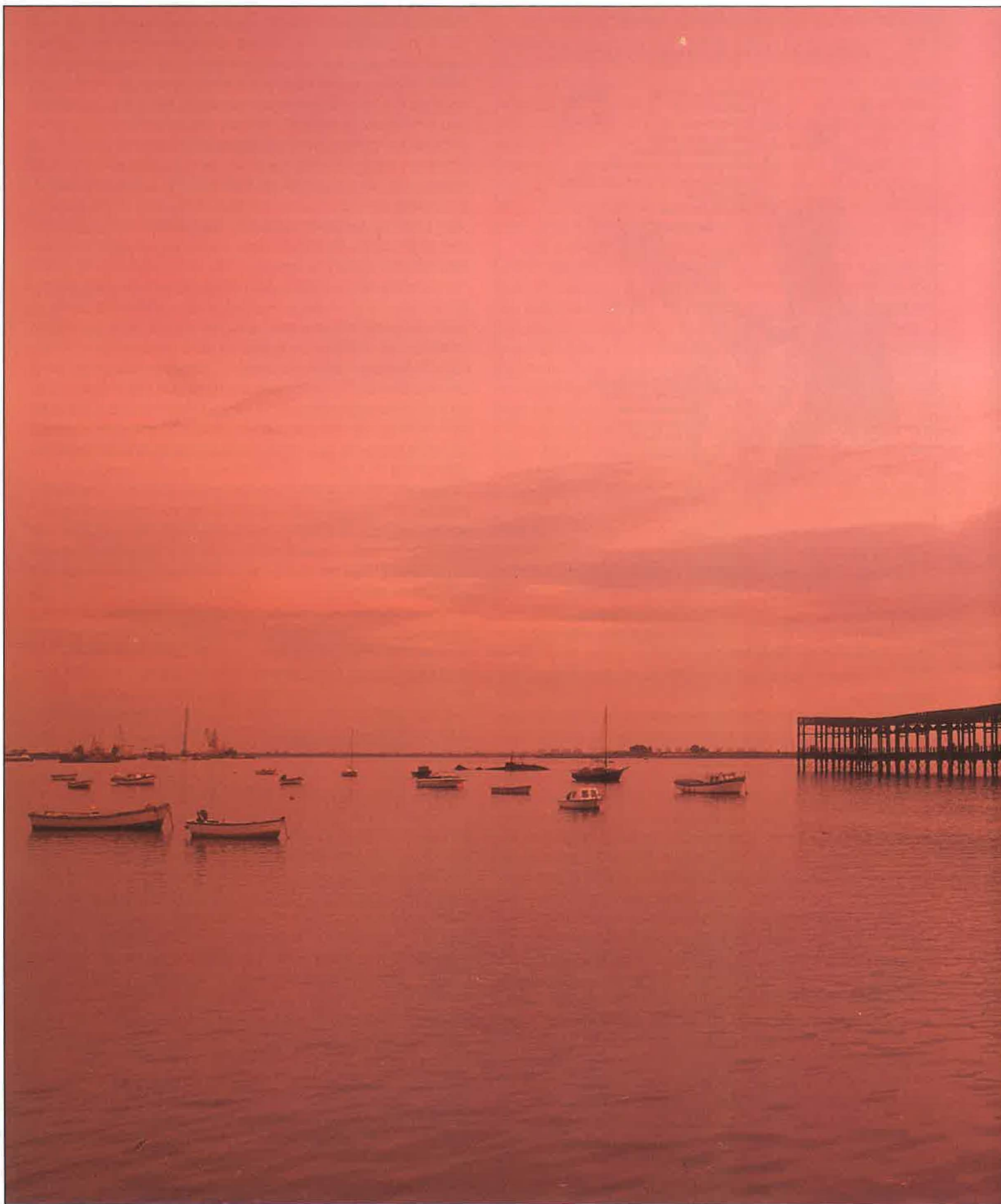
Efectivamente, Huelva fue una península con dificultades de comunicación. Hacia mediados de los años sesenta se trazó el puente sobre el río Odiel que uniría Huelva con Punta Umbría, y en 1969 se inauguró el puente sobre el río Tinto, con la intención de comunicar los muelles interiores, en la ciudad, con las instalaciones del Nuevo Puerto. Este trazado se vio acompañado con ferrocarriles interiores que facilitan el tráfico de mercancías. Superada la conexión, quizás, los retos mayores que tiene planteado el Puerto son su integración en la ciudad y el control de la contaminación.

Lógicamente, ante el empuje y expectativas de la industria y los servicios, el sector primario aparece como marginal; agrupa a cerca de 3.500 personas, que significan el 6 por 100 de las activas. Los **mermados espacios agrarios** de Huelva, sobre el Noreste del término, no permiten sostener una agricultura de vanguardia y, dadas las características de sus suelos arcillosos, se orientan a cultivos mecanizables, entre los que predominan el girasol y el trigo. Las huertas y el olivar ocupan sólo retazos testimoniales de otras agriculturas. Así se explica que el último censo sólo contabilizó a 1.432 personas como activas en la agricultura. No obstante, la actividad agraria ha experimentado un avance, impulsada por la actividad fresera del área periurbana (Monteagudo, 1986), que incorpora un importante contingente de fuerza laboral femenina a trabajos de recolección y envasado de la fruta, invirtiéndose los flujos campo-ciudad tradicionales.

En la **pesca**, 1.932 individuos representan al 3 por 100 de la población activa de Huelva, pero la verdadera dimensión de la misma se obtiene si se considera que son 23,1 por 100 de los activos provinciales del subsector, con un puerto afamado por la producción de crustáceos y mariscos. Las empresas pesqueras, después de haber asumido la reconversión, han salido fortalecidas, y Huelva cuenta con una importante y moderna flota de altura que abastece a un mayor número de exportadores de pescados y frutos del mar.

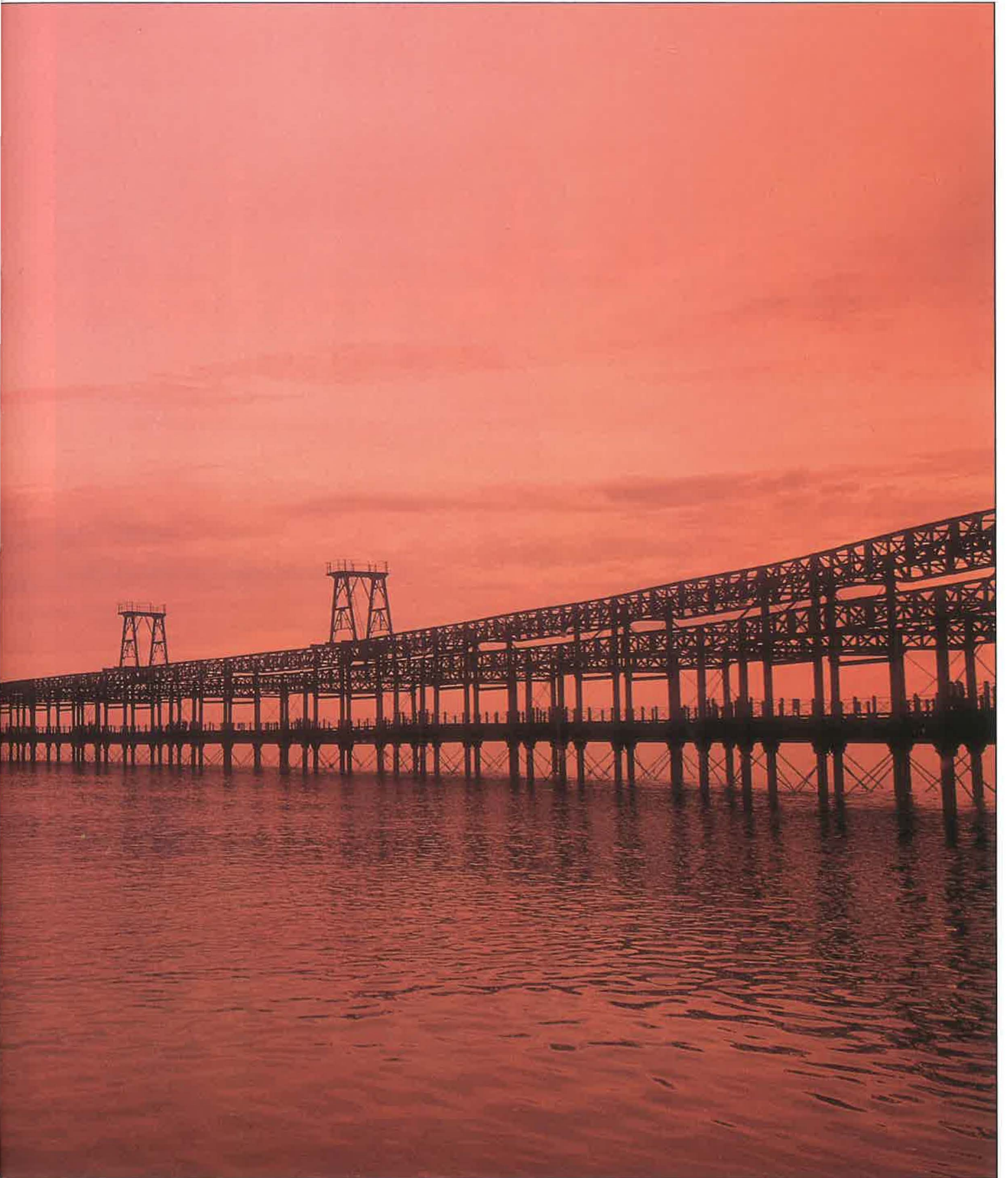
## El Paraje Natural Marismas del Odiel, contrapunto y necesidad para la Huelva industrial

Es cierto que Huelva estuvo considerada durante muchos años como la ciudad más contaminada de España, porque la incidencia de las industrias en el medio ambiente ha sido muy negativa. La falta de transparencia informativa fue uno de los graves errores de una industria química que, en principio, venía a socorrer al subdesarrollo, pero no quiso



**Antiguo embarcadero de mineral**

El trazado del ferrocarril, del Andévalo hasta Huelva, afianzó las funciones de una ciudad colonizada, que exportó el mineral de la provincia a la Europa industrial desde 1875 hasta 1954, sin grandes beneficios. La restauración de este «monumento a la arqueología industrial» queda como testigo de una explotación que no se puede repetir.



aliarse con él, hasta que las posiciones se hicieron tan crispadas que hizo falta un diálogo forzoso. Las factorías del Polo constituyeron la asociación de Industrias Químicas y Básicas, con objeto de «lavar la imagen» de la contaminación y la incompreensión. Pero ya fue demasiado tarde, porque habían destruido ecosistemas, algunos tan emblemáticos como la Punta del Sebo. La administración, en una democracia con votos, empezó a establecer planes coercitivos para la lucha contra la contaminación. El Plan de Corrección de Vertidos Industriales y el **Plan de Normalización Ambiental de Huelva y su Entorno** (Ama, 1995) mejoraron los parámetros de contaminación de las aguas y abanderaron como objetivos la mejora de la calidad del aire y la regeneración de las áreas degradadas. Pero..., es cierto que la ciudad vivió entre los 70 y 80 «un agobio» que es mejor olvidar. Y..., es cierto que en los últimos diez años, Huelva ha mejorado notablemente, especialmente tras la recuperación como zona verde de una amplia superficie degradada por residuos de fosfoyesos en las marismas del Tinto.

A pesar de todo, en el término de Huelva subsistió un espacio marginal que logró sobrevivir con sus valores a la época oscura del Polo y puede ofrecerse hoy, como tesoro y contrapunto, a la Huelva industrial.

El **viajero en casa**, que desde el puerto surque las aguas del Odiel en dirección a su margen derecha, encontrará un fuerte contraste entre el cinturón industrial que deja atrás y un mundo nuevo de soberbios paisajes de islas, marismas y esteros, entre los que sobresalen algunas montañas de sal. Efectivamente, muy cerca de Huelva se desarrollan valiosísimos ecosistemas anfibios, protegidos por las corrientes marinas y los vientos predominantes del Suroeste. Este amplio espacio, sobre 7.150 hectáreas, desborda el término de Huelva y se interna por el Sur de Gibraleón, Este de Aljaraque y Norte de Punta Umbría, constituyéndose en la zona de marismas mareales más importante del litoral andaluz. En la antigua canoa de Punta Umbría se puede recorrer el dédalo de canales que lleva desde el Espigón a las Marismas del Burro, pasando por las islas de Saltés, de Bacuta, de Enmedio y de la Liebre, como por una Venecia olvidada de los hombres. Pero, si no hay prisas, también está abierto el camino terrestre, desde donde se podrá apreciar además, el Monte Puntales de Gibraleón y los Enebrales de Punta Umbría.

En las marismas, islas y esteros se desarrolla una importante biomasa que, debido a las suaves temperaturas, experimenta un crecimiento continuo. Sobre las marismas e islas se han contabilizado más de 200 especies de aves; en los caños y esteros viven gran cantidad de peces, moluscos y crustáceos y, desde los lugares más recientes hasta los más consolidados, se puede apreciar el laboratorio de la vida vegetal, que comienza en algas y microorganismos y termina en el matorral noble mediterráneo.

Pero el espacio descrito, que crece cada año por aportes fluviales y marinos, y tiene una **enorme productividad** marisquera y piscícola, no es ajeno a múltiples tensiones, acordes con las presiones urbanas del entorno, que pugnan por su ocupación. La construcción de un dique de contención de arenas que atraviesa las islas, con objeto de proteger la boca del puerto de sedimentos litorales y facilitar la entrada de buques, ha supuesto el deterioro de grandes extensiones de marismas. El largo espigón permitió la penetración terrestre y la instalación de una explotación salinera industrial, haciendo aparecer nuevos espacios emergidos y

usos, entre los que destaca una extensa playa al Este, frecuentada por bañistas.

Las **salinas** originaron uno de los mayores impactos, transformando más de 1.000 hectáreas. Sobre las islas de Bacuta, La Liebre y los esteros de Cajabias, al Oeste de la isla de Enmedio, es explotada por Energía e Industrias Aragonesas, S.A. para producir cloruro de sodio con vistas a satisfacer la demanda de sus propias empresas y exportar. Sin embargo, después de un período de auge, a partir de los años 90, la empresa aparece desorientada, como resultado de los nuevos caminos que pretenden eliminar el cloro de los procesos industriales. En su conjunto, la carretera del espigón mueve a unas 700.000 personas al año y genera una presión de gran intensidad en el área (Rubio, J. C., 1991; 20).

No ajena a los valores ecológicos y a las tensiones, en 1983, la Unesco declara a las Marismas del Odiel como Reserva de la Biosfera y, en 1984, la Junta de Andalucía determina su consideración como Paraje Natural, orientando la conservación de sus ecosistemas y el uso de sus recursos. En El Paraje se contempla a la **Isla de Enmedio y las Marismas del Burro** como Reservas Integrales y se construyó en **Caletilla**, lugar próximo a unos astilleros antiguos y a la explotación tradicional de salinas en la Isla de Bacuta, un centro de recepción e interpretación de las Marismas.

Pero, además de los valores ecológicos, las marismas añaden otros intereses positivos al desarrollo. Pueden actuar como almacén de agua, impidiendo la inundación de áreas urbanas cercanas; como lugar de protección para la **reproducción de peces y mariscos comerciales**; como zona de investigación y aprendizaje de los procesos biológicos; como área de caza y pesca artesanal; como espacio agropecuario tradicional con pastos, recogida de la piña, madera y miel (Rubio, J. C., 1991; 39-41) e incluso integrar balneario y salinas con la majestuosidad del flamenco rosa.

## Bibliografía y fuentes citadas

- A.M.A. (1995): «En marcha el Plan de Normalización ambiental de Huelva y su Entorno». *Revista Medioambiente*, pp. 7.
- A.M.A. (1995, I): *Medio ambiente en Andalucía. Informe 1993*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- AMADOR, R. (1993): *Huelva*. Ediciones Albir, Barcelona. Reimpresión de la obra de 1891.
- ARAMBURU MAQUA (1994): *Avance de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva*. Gerencia de Urbanismo, Huelva.
- AUTORIDAD PORTUARIA (1994): *Puerto de Huelva. Memoria 1993*. Ministerio de Obras Públicas, Puertos del Estado.
- BARCO Y GASCA, J. A. DEL (1755): *Disertación histórico geográfica, sobre reducir la antigua Onuba a la villa de Huelva*. Facsímil, Diputación de Huelva, 1971.
- BAZANA, A. Y BEDIA, J. (1994): «Saltés y el Suroeste peninsular», en *Actas del encuentro internacional de arqueología del Suroeste*, pp. 619-644.
- BLÁZQUEZ, J. M. (1993): «El enigma de Tarteso en los escritores antiguos y en la investigación moderna», en *Enigmas de Tarteso*. Cátedra, Madrid, pp. 11-30.
- BODEVILLE, J. R. (1972): *Aménagement du territoire et polarisation*. MT-Genin, Paris.
- CANO GARCÍA, G. (1992): «La provincia de Huelva, un proceso de territorialización». *Huelva en su Historia*, 4, Territorio, población, economía, sociedad; Huelva, pp. 17-34.
- CORTÉS ALONSO, V. (1976): *Huelva, población y estructura*. Diputación de Huelva.
- DÍAZ HIERRO, D. (1973): *El blasón heráldico de la ciudad de Huelva*. I.E.O., Huelva.



### **Flamencos rosas**

Sobre las plataformas en las transformaciones salineras habitan gran cantidad de peces, moluscos y crustáceos y más de 200 especies de aves, entre las que destaca una importante colonia de flamencos, que aprovecha la importante biomasa que se genera en las someras aguas de las marismas (Foto gentileza A.M.A.).

### **Salinas**

En las marismas de Huelva existe una de las industrias de Cloruro Sódico más importantes de España, que ha transformado más de 1.000 hectáreas (Foto gentileza A.M.A.).

- FERNÁNDEZ JURADO, J. (1986): «Economía tartésica: minería y metalurgia». *Huelva en su Historia*, n.º 1, pp. 149-170.
- FLORES CABALLERO, M. (1987): «El desenlace de la economía onubense», en *Huelva y su provincia. Tartesos*, tomo III, pp. 250-287.
- FOURNEAU, F. (1983): *La provincia de Huelva y los problemas de desarrollo regional*. I.E.O., Madrid.
- FRIEDMAN Y PERRoux (1973): *Los polos de desarrollo y la planificación nacional, urbana y regional*. Nueva Visión, Buenos Aires.
- GÓMEZ, CAMPOS y otros (1994): «Territorio y ocupación de la Tierra Llana de Huelva. El poblamiento de la Edad del Bronce», en *Arqueología en el entorno del bajo Guadiana*, Universidad de Huelva, pp. 329-350.
- GONZÁLEZ CRUZ, D. (1995): «La tierra y los hombres en la Huelva del Antiguo Régimen». *El tiempo y las fuentes de su memoria*, Tomo II. Diputación Provincial de Huelva.
- GONZÁLEZ GÓMEZ, A. (1987): «Huelva en la Edad Media. Un enclave fronterizo», en *Huelva y su provincia. Tartesos*, Tomo III, pp. 9-89.
- GONZALO TARÍN (1886): *Descripción física, geológica y minera de la provincia de Huelva. Memorias de la Comisión del Mapa Geológico de España*. Imprenta y fundición de Manuel Tello, Madrid.
- GOZÁLVEZ, J. L. Y RODRÍGUEZ, I. (1980): «Huelva del Antiguo al Nuevo Régimen: La constitución del territorio provincial y su capitalidad». *Erebea*, n.º 2, pp. 159-202.
- HERMAN KINDER (1978): *Atlas histórico mundial*. Istmo, Madrid.
- IGME (1975): *Huelva-Los Caños. Mapa Geológico de España*. Ministerio de Industria, Madrid.
- JURADO ALMONTE, J. M. (1994): «Crisis permanente del sistema ferroviario en Huelva». *Huelva en su Historia*, 5, pp. 326-287.
- LARA RÓDENAS, M. J., DE (1995): «Religiosidad y cultura en la Huelva Moderna». *El tiempo y las fuentes de su memoria*. Tomo III. Diputación Provincial de Huelva.
- MADOZ, P. (1845): *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico*. Huelva.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1990): *Comercio y territorio en Andalucía*. Cámaras de Comercio de Andalucía. Jaén.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1991): «Huelva en el siglo XX», en *Historia de Andalucía*. Roasa, Granada, pp. 833-856.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1994): «El modelo primario exportador y las expectativas de desarrollo local». *Huelva en su Historia*, 5, pp. 17-42.
- MÁRQUEZ MACÍAS, R. (1987): «La población onubense en los siglos XIX y XX», en *Huelva y su provincia*, Tomo III. *Tartesos*, pp. 206.
- MARTÍNEZ CHACÓN, A. (1992): «La ciudad de Huelva, evolución, estructura y problemática actual». *Huelva en su Historia*, 4, Huelva, pp. 305-322.
- MARTÍNEZ NAVARRO, A. J. (1992): *Historia menuda de Huelva*. Imprenta Jiménez, Huelva.
- MONTEAGUDO (1986): *El entorno agroindustrial de Huelva*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva.
- MORA NEGRO, J. A., DE (1762): *Huelva ilustrada. Breve historia de la antigua y noble villa de Huelva*. Imprenta del Dr. Don Geronymo de Castilla.
- NÚÑEZ ROLDÁN (1987): *En los confines del reino. Huelva y su tierra en el siglo XVIII*. Universidad de Sevilla.
- PEÑA GUERRERO, A. (1995): *La provincia de Huelva en los siglos XIX y XX. Los tiempos y las fuentes de su memoria*, Tomo IV. Diputación Provincial de Huelva.
- PRESIDENCIA (1964): *Polos de Promoción y de Desarrollo Industrial*. Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social.
- PULIDO BUENO, I. (1987): «Auge, transformaciones y expansión en los siglos XVI-XVIII», en *Huelva y su provincia*, tomo III. *Tartesos*, pp. 154-202.
- RODRIGO CARO (1634): *Antigvedades y principado de la ilustrissima ciudad de Sevilla y chorographia de sv convento ivridico, o anti-gua chancilleria*. Impreso por Andrés Grandes, Sevilla.
- ROSTOW, W. (1961): *Las etapas del crecimiento económico*. F.C.E., México.
- RUBIO, J. C. (1991): *Estudio de la gestión integrada de las marismas del Odiel*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- TORNERO, P. (1987): «Huelva en el descubrimiento», en *Huelva y su provincia*, tomo III. *Tartesos*, pp. 94-151.



### Puesta de sol

El atardecer mágico de las marismas del Odiel, observado desde lo alto del Conquero, no es ajeno al nuevo diseño de una ciudad que se acerca al río. Sin embargo, aún queda por articular esta porción de la Huelva marginal y espontánea que, durante muchos años, no se supo integrar y padeció la pobreza, la incomprensión y las inundaciones del mar.