

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 970220 F9F7E-YWEEH-TCK5L 6DA42FDCE863C5F7B473A79DC8D89A17DE72B7A) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://www.huelva.es/portal/Ciudadano/portal/verificar/Documentos.do>



Puerto de Huelva

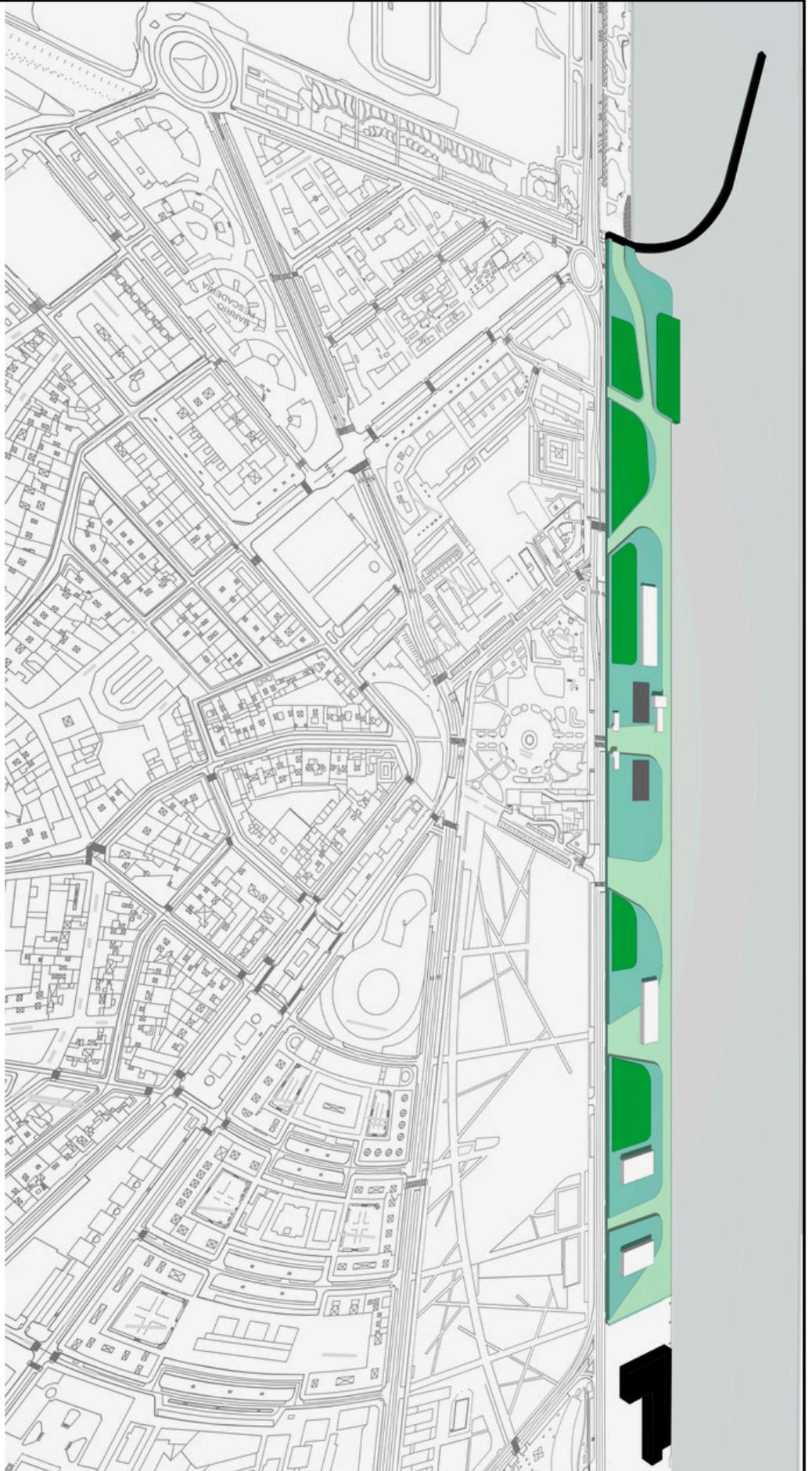
MUELLE de LEVANTE en HUELVA

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

Autoridad Portuaria de Huelva

LAB Arquitectura - Puerto 5, entrepalata A, 21003 Huelva - www.labararquitectura.com - lar@labarquitectura.com

Junio 2019



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INCIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

Índice de Contenidos

A. RESUMEN EJECUTIVO	1
ANTECEDENTES	1
MEMORIA INFORMATIVA	1
MEMORIA JUSTIFICATIVA	1
NORMATIVA	4
SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA	6
B. ANTECEDENTES	7
OBJETO DEL ENCARGO	7
EQUIPO DE TRABAJO	7
INICIATIVA DE LA FORMULACIÓN	7
ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE	7
ESTADO ACTUAL DEL MUELLE DE LEVANTE	7
C. MEMORIA INFORMATIVA	9
1. DIAGNÓSTICO URBANO INCIAL	9
1.1 Evolución histórica del Puerto de Huelva	9
1.1.1 El origen del Muelle de Levante	10
1.1.2 Zonificación y características de las distintas áreas del Puerto de Huelva	11
1.2 Diálogo Puerto de Huelva - Ciudad de Huelva. Condiciones de contorno	14
1.2.1 El casco urbano de la ciudad de Huelva	14
1.2.2 El parque de Zafra y el centro comercial Aquilon	14
1.2.3 La nueva Lonja y el Polígono pesquero Norte	14
1.2.4 El Muelle de Riotinto y el Paseo de la ría	15
1.2.5 La lámina de agua y Marismas del Odiel	15
1.3 Integración con la trama urbana	15
1.4 El Patrimonio industrial portuario	15
1.4.1 El Muelle de Riotinto	16



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entresuelo A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

1.4.2	El Tinglado Sur	16
1.4.3	Los Pabellones racionalistas	16
1.4.4	El Tinglado Norte	16
1.4.5	Los antiguos saladeros.....	17
1.4.6	Equipamiento portuario.....	18
1.5	Motores de actividad para la zona	18
1.5.1	Valores paisajísticos y ambientales	18
1.5.2	El patrimonio industrial portuario	18
1.5.3	El turismo de congresos y eventos	18
1.5.4	El turismo gastronómico	18
1.5.5	El turismo de cruceros.....	18
1.5.6	Actividades náuticas deportivas.....	19
1.5.7	Actividades deportivas en general	19
1.5.8	Actividades recreativas en general	19
2.	DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE	20
2.1	Introducción normativa.....	20
2.2	El Plan Estratégico del Puerto de Huelva	20
2.3	El Plan Especial del Puerto de Huelva	21
2.4	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Huelva	21
2.4.1	Adecuación del PE del Puerto a la nueva DEUP.....	22
2.5	El Plan estratégico Huelva 2025	24
2.6	El PGOU de Huelva	25
D.	MEMORIA JUSTIFICATIVA.....	26
3.	CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	26
4.	PROPUESTA DE ORDENACIÓN.....	26
4.1	Objetivo de la actuación	26
4.2	Programa de actuación	26
4.3	Ordenación general del conjunto.....	26
4.3.1	Conexión de la trama urbana de la ciudad de Huelva con el frente de la Ria del Odiel	26
4.3.2	Preservación de la condición de espacio libre de la zona	27
4.3.3	Potenciación de su valor paisajístico y medioambiental.....	27
4.3.4	Mantenimiento del carácter portuario de la zona.....	27
4.3.5	Puesta en valor el patrimonio portuario e industrial de los edificios existentes	27
4.3.7	Generación de actividad económica lucrativa a partir de los nuevos usos instalados	27
4.3.8	Sostenibilidad económica de la inversión y el mantenimiento.....	27





ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

G. PLANOS DEL ESTUDIO DE DETALLE38

00 Esquemas38

01 Situación y Análisis38

02 Área de intervención.....38

03 Estado actual.....38

04 Zonificación.....38

05 Clasificación38

06.1 Alineaciones y rasantes. General38

06.2 Alineaciones y rasantes. Muelle de Levante Sur38

06.3 Alineaciones y rasantes. Muelle de Levante Norte.....38

06.4 Alineaciones y rasantes. Muelle de Levante Norte.....38

06.5 Alineaciones y rasantes. Lámina de agua38

07.1 Parcela P1. Ficha urbanística38

07.2 Parcela P2. Ficha urbanística38

07.3 Parcela P3. Ficha urbanística38

07.4 Parcela P4. Ficha urbanística38

07.5 Parcela P5. Ficha urbanística38

07.6 Parcela P6. Ficha urbanística38

07.7 Parcela P7. Ficha urbanística38

07.8 Parcela P8. Ficha urbanística38

07.9 Parcela P9. Ficha urbanística38

07.10 Parcela P10. Ficha urbanística38

07.11 Parcela PR1. Ficha urbanística38

07.12 Parcela PR2. Ficha urbanística38

07.13 Parcela PR3. Ficha urbanística38

07.14 Parcela PR4. Ficha urbanística38



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 970220 F9F7E-YWEEH-TCK5L 6DA42FDC8E863C5F7B473A79DC8D89A17DE77B7A) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://www.huelva.es/portal/Ciudadano/portal/verificarDocumentos.do>

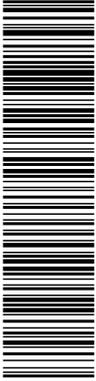
ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

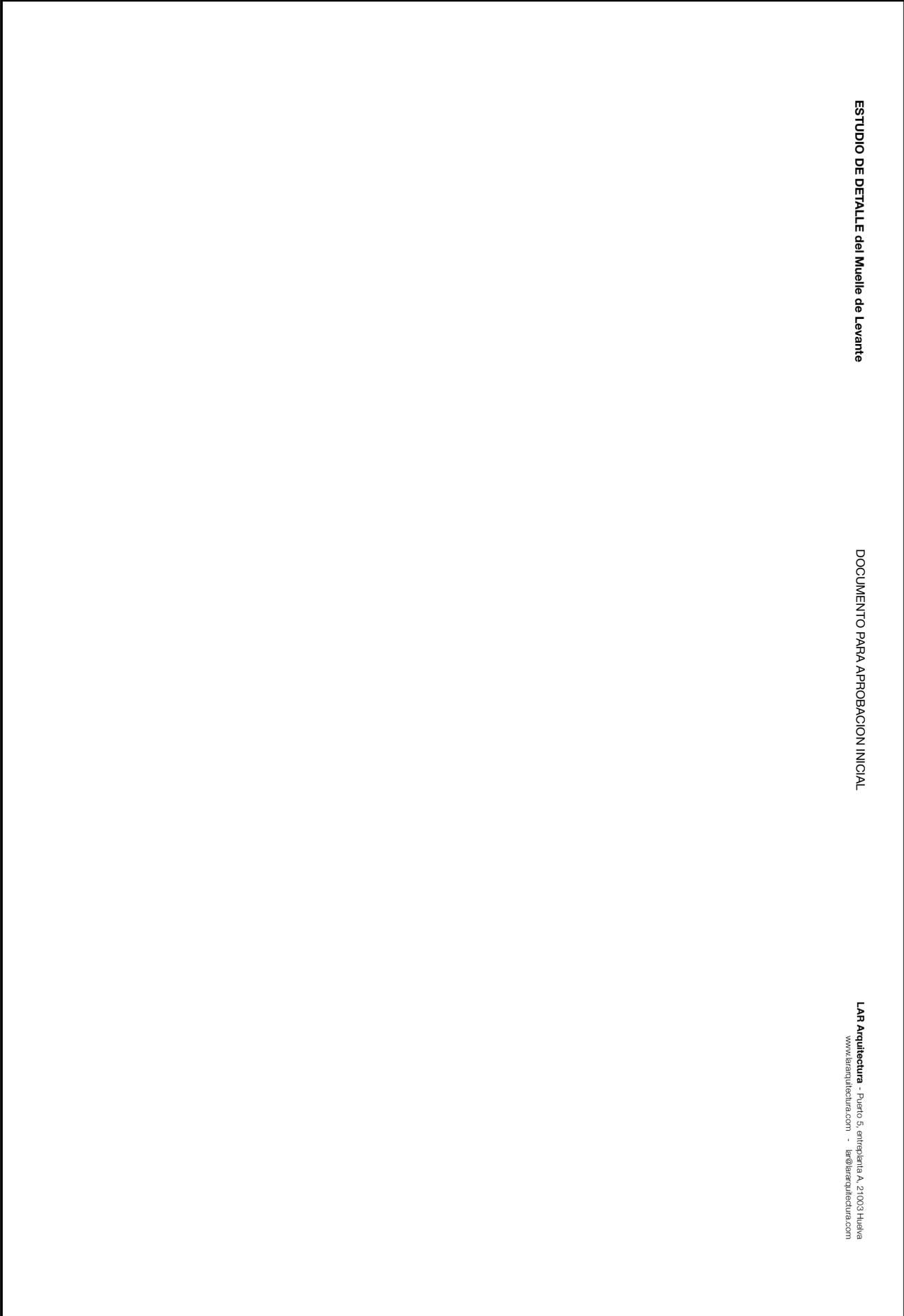
LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapantía A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

07.15 Parcela PR5. Ficha urbanística.....38
07.16 Parcela PR6. Ficha urbanística.....38
08.1 Ordenación no vinculante. Fase 1.....38
08.2 Ordenación no vinculante. Fase 2.....38

<p>DOCUMENTO DILIGENCIAS JUNTA DE GOBIERNO. DILIGENCIA ED. MUELLE LEVANTE. DocumentoAprobacionInicial</p>	<p>IDENTIFICADORES -: APROBADO INCIALMENTE POR JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DE FECHA 24-9-2019</p>
<p>OTROS DATOS Código para validación: F9F7E-YWEEH-TCK5L Fecha de emisión: 3 de octubre de 2019 a las 14:05:53 Página 7 de 45</p>	<p>FIRMAS El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- Secretaria General - Secretario de Excmo. Ayuntamiento de Huelva</p> <p>ESTADO FIRMADO 27/09/2019 13:07</p>



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 970220 F9F7E-YWEEH-TCK5L 6DA42FDC863C5E7B473A79DC8D98A17DE77B7A) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://www.huelva.es/portal/Ciudadano/portal/verificarDocumentos.do>



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

FIRMAS
El documento ha sido firmado o aprobado por :
1.- Secretaria General - Secretario de Excmo. Ayuntamiento de Huelva

ESTADO
FIRMADO
27/09/2019 13:07

OTROS DATOS
Código para validación: **F9F7E-YWEEH-TCK5L**
Fecha de emisión: **3 de octubre de 2019 a las 14:05:53**
Página 8 de 45



Este es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 970220 F9F7E-YWEEH-TCK5L 1d4A2FDCCE863C567B479A70DCBD86196147DE72E7A), generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://www.huelva.es/portal/Ciudadano/portal/verificarDocumentos.do>

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entreplanta A, 21003 Huelva - www.lararquitectura.com

A. RESUMEN EJECUTIVO

ANTECEDENTES

Con fecha Noviembre de 2018 se redacta el documento de *Plan para la reordenación del Muelle de Levante*, firmado por LAR Arquitectura por encargo de la Autoridad Portuaria de Huelva (APH). El documento a elaborar consistía en la plasmación en un plan de ordenación del ámbito con los criterios técnicos y de diseño elaborados por la APH y el Ayuntamiento, incorporando las modificaciones y sugerencias definidos durante el proceso de trabajo, tanto a propuesta de LAR Arquitectura como de la propiedad. Estas propuestas fueron validadas por los equipos técnicos de la APH y el Ayuntamiento de Huelva designados al efecto.

Con fecha Abril de 2019 se encargan los trabajos de redacción del documento de *Estudio de Detalle del Muelle de Levante en Huelva*, por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva (APH), a D. Sergio Gómez Melgar, Arquitecto representante de la oficina de proyectos LAR Arquitectura (www.lararquitectura.com).

El presente documento ha sido elaborado de manera coordinada por la oficina técnica LAR Arquitectura, en colaboración con el Puerto de Huelva y el Ayuntamiento de Huelva. Consiste en la redacción de un Estudio de Detalle que fije de manera priorizada los parámetros urbanísticos que posibiliten el desarrollo urbano ordenado del ámbito del Muelle de Levante, con los criterios técnicos y de diseño elaborados en colaboración con la APH y el Ayuntamiento.

Este Estudio de Detalle integra las alegaciones y sugerencias planteadas durante el desarrollo del trabajo e iniciativa del equipo técnico redactor, la Autoridad Portuaria de Huelva, el Ayuntamiento de Huelva y el Colegio de Arquitectos de Huelva. La formulación final del documento ha sido validado por los equipos técnicos de la APH y el Ayuntamiento de Huelva designados al efecto.

Corresponde la iniciativa de la formulación de este Estudio de Detalle a la Autoridad Portuaria de Huelva, en calidad de propietario de los terrenos del ámbito del Muelle de Levante.

El ámbito de este estudio de detalle queda delimitado al Norte por la parcela de Nueva Lonja de pescado y marisco del Puerto de Huelva, al Sur por el comienzo del Basso de la Ria en el entorno del Muelle cargadero de mineral de la compañía de Florento, al Este por la Ria del Odier y al Oeste por la Avenida de Méjico y su continuación en la Avenida de Hispanoamérica.

Abarca una parcela de superficie aproximada 80.800 m² y forma sensiblemente rectangular, con una longitud de unos 1.080 m paralelos al carilí de atraque y un fondeo de unos 80 m perpendicular al mismo.

MEMORIA INFORMATIVA

Los documentos del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva (PGOU) y del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva (PEOPH) se encuentran actualmente en fase de revisión. Es el momento pues de abordar las bases para el desarrollo adecuado de un acercamiento puerto-ciudad en el entorno del Muelle de Levante. Estas bases deberán ser necesariamente flexibles y adaptativas; capaces de generar espacios de oportunidad para la atracción de inversión de calidad que genere actividad ciudadana, económica y empleo en unos terrenos con una importante vocación urbana vinculada a su carácter portuario.

En ese sentido, este documento no pretende ser una foto fija del desarrollo final del Muelle de Levante en la próxima década sino -mas bien- el establecimiento de unas reglas de juego, incluyendo los límites necesarios para garantizar la calidad del espacio urbano final y la continuidad de su vocación portuaria, haciéndolo compatible con otros usos (comercial, deportivo, y terciario en sentido extenso).

Desde el PGOU de Huelva se establecen para el Muelle de Levante las siguientes determinaciones urbanísticas:

Usos:	Comercial-Portuario y Terciario.
Edificabilidad:	3 m ² /m ²
Ocupación máxima:	50%
Altura máxima:	3 plantas/12 metros.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

Las actividades portuarias ligadas a esta zona del puerto interior han ido paulatinamente en declive en los últimos años, generando importantes vacíos de actividad. Algunos de los edificios e instalaciones que alberga son obsoletos, están vacíos y sin uso, y como consecuencia directa, en grave riesgo de degradación.

La localización del Muelle de Levante es del máximo interés por su cercanía al casco histórico de la ciudad, sus posibilidades de uso, su colindancia con la ría de Huelva y su apertura al paisaje circundante.

A resultas de todo lo anterior, no parece tener sentido desaprovechar la oportunidad de poner en valor la zona, que en caso contrario tendrá muchas posibilidades de degenerar en un no lugar o espacio urbano degradado.

PROPUESTA DE ORDENACIÓN

La evolución histórica del Puerto de Huelva a lo largo de este siglo XXI está suponiendo una profunda modernización de la actividad portuaria y como consecuencia un progresivo desplazamiento de la actividad productiva desde el puerto histórico hacia el sur, en la zona denominada puerto exterior. La propuesta planteada en este Estudio de Detalle del Muelle de Levante persigue como objetivo principal la recuperación para la ciudad de Huelva de un lugar histórico portuario que en la actualidad constituye un gran vacío de oportunidad, 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. Se trata de la gran aportación del Puerto de Huelva para la integración Puerto-Ciudad de Huelva en los próximos años.

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entreplanta A, 21003 Huelva - www.laranarquitectura.com

Huelva se encuentra definitivamente con su ría en el Muelle de Levante, concebido como gran espacio urbano continuo y de calidad donde este Estudio de Detalle facilita la aparición de experiencias que generen interés y atractivo para sus ciudadanos. Motores de actividad para la zona al servicio de toda la ciudad como grandes plazas de eventos al aire libre y a cubierto, un puerto y área de recepción de cruceros, una marina deportiva con una importante zona de servicios en tierra, áreas comerciales y de uso mixto, puesta en valor de elementos de patrimonio industrial y portuario rehabilitados, equipamiento deportivo y cultural, vastas zonas de ocio y restauración.

Objetivo de la actuación

El objetivo general de la actuación es transformar el frente portuario del Muelle de Levante en un lugar para trabajar, pasear y hacer deporte. Un lugar con espacios culturales, restaurantes, marina deportiva, centro de actividades náuticas y terminal de cruceros. Un lugar de disfrute para los ciudadanos de Huelva y sus visitantes.

Programa de actuación

Sobre la base normativa que marca el PGOU de Huelva y el PE del Puerto de Huelva, el programa se define como aquel que permite materializar al máximo las prioridades de ordenación establecidas a partir de las conclusiones del análisis urbano realizado.

El programa se concibe de una manera flexible, de modo que pueda ser adaptado a las necesidades específicas de las propuestas de inversión con voluntad de desarrollar actividades de interés económico y social en el ámbito.

Ordenación general del conjunto

Las prioridades de actuación definen la lógica de la ordenación general del conjunto. De manera específica exponemos en modo de objetivo los siguientes:

- Conexión de la trama urbana de la ciudad de Huelva con el frente de la Ría del Odiel
- Se potencia el acceso desde el casco urbano a través de la red de calles y avenidas transversales a la línea del canal. Los nuevos volúmenes ordenados no interfieren en las cuencas visuales que tiene su origen en dichas calles y avenidas.
- Se modifica la condición de borde urbano del parque de Zafra mediante la propuesta de un conjunto discontinuo de volúmenes de edificación que limita su perímetro al otro lado de la Avenida de Hispanoamérica. Este conjunto de edificaciones construye una nueva fachada urbana a la avenida a la vez que permite dotar de actividad una estrecha franja entre dos grandes vacíos (parque y muelle), que de otro modo resultarían desconectados.
- La valla portuaria que separa el Muelle de Levante de la Avenida de Hispanoamérica se desmonta en las áreas de acceso al recinto (incluyendo zócalo de ladrillo), para hacer posible la continuidad del nuevo desarrollo con la trama urbana existente. El resto del perímetro validado, de gran calidad constructiva y estética y en buen estado de conservación, se propone que sea mantenido en las zonas que delimitan áreas de aparcamiento, con función de ocultamiento de vehículos y preexistencia portuaria.

- Preservación de la condición de espacio libre de la zona

La ordenación potencia el espacio libre sobre el edificado y los recorridos peatonales sobre los de tráfico rodado en el Muelle de Levante, prevaleciendo las configuraciones abiertas (espacios para eventos, plazas, paseos y recorridos libres) sobre el concepto de calle tradicional con edificaciones alineadas en ambos lados, calzada y aceras.

La inclusión de grandes áreas diáfanas en la ordenación propuesta (Gran plaza Ría del Odiel y Plaza de la gastronomía) responde no sólo a un criterio funcional, sino que persigue preservar una característica histórica del Muelle de Levante muy asentada en el imaginario popular de los onubenses: los grandes espacios abiertos destinados a albergar temporalmente las mercancías para la carga y descarga de los buques atracados en el cañil del muelle.

- Potenciación de su valor paisajístico y medioambiental
- La orilla de poniente de la ría del Odiel no es un mero telón de fondo para una perspectiva urbana, las más de las veces ocultada por edificaciones, sino una presencia constante potenciada desde los espacios libres ordenados.

La visión de conjunto desde la lámina de agua es igualmente importante ya que constituye un nuevo frente marítimo de la ciudad de Huelva.

- Mantenimiento del carácter portuario de la zona

La ordenación respeta en la medida de lo posible todos aquellos elementos originales propios del uso portuario original. En particular antiguos grúas de carga y descarga de buques, noráis, defensas, barandillas y farolas originales, pavimentos de adoquines granito, etc.

Cuando sea imprescindible para su reutilización, estos estos elementos se desmontarán para reubicarlos en el lugar oportuno, de manera que contribuyan a que el resultado final del conjunto mantenga el carácter portuario que tuvo la zona en su origen.

Los elementos contemporáneos incorporados en la nueva ordenación desarrollan con libertad y creatividad una estética propia, si bien se pretende que estén en consonancia con el carácter portuario perseguido para la zona.

- Puesta en valor el patrimonio portuario e industrial de los edificios existentes

El entorno del Muelle de Ríofrío, máximo exponente del patrimonio portuario e industrial de la zona, se preserva de edificación orientando una plaza dotada de la instalación Espejo de agua a modo de gran espacio libre para potenciar la visibilización del BIC.

Los dos pabellones racionalistas en el acceso a la Glorieta de las canoas, se incorporan a la ordenación destinándolos a usos complementarios con la nueva vocación urbana del muelle. Los dos Tinglados existentes (Sur y Norte) y algunos de los antiguos saladeros que todavía se conservan en el extremo norte de la actuación tratarán de integrarse arquitectónicamente en el conjunto de la ordenación, si bien podrán ser alterados o incluso sustituidos si fuera necesario para una mejor ordenación del ámbito.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepiso A, 21003 Huelva - www.laranarquitectura.com

- Generación de nuevos usos urbanos compatibles con el carácter Puerto-Ciudad

Se proponen usos terciarios que generen actividad para el desarrollo de la zona. El objetivo es llenar de contenido y generar foco de atracción para la presencia constante de ciudadanos de Huelva y turistas.

La marina deportiva se propone como foco de atracción en la zona norte, así como el comercial en la zona central y el turístico en la zona sur. En todos los ámbitos se propician oportunidades para el establecimiento de locales de restauración de todo tipo: desde restaurantes con estrella hasta gastrobares de precios populares y pequeños quioscos y cafeterías dispersos a lo largo del paseo paralelo al canal.

Se reserva un espacio llbre el extremo más al norte como zona de transición con el uso más industrial específico de la nueva Lonja pesquera.

-Generación de actividad económica lucrativa a partir de los nuevos usos instalados

La propuesta de ordenación no sólo potencia el uso de la zona por parte de la ciudad de Huelva y la generación de usos públicos atractivos. El Muelle de Levante genera en paralelo una importante actividad económica privada de uso lucrativo que persigue el establecimiento en los diferentes solares generados por al actuación de concesionarios (empresarios individuales, PYMES y grandes corporaciones) que garanticen la viabilidad económica de la operación mediante el abono de las tasas portuarias correspondientes en función de la legislación vigente.

-Sostenibilidad económica de la inversión y el mantenimiento

Según el estudio económico financiero de la zona, los nuevos usos instalados serán capaces de generar la suficiente actividad económica para la recuperación de al menos la inversión pública inicial más los costes de mantenimiento.

- Sostenibilidad ambiental en términos de consumo de energía

El concepto de sostenibilidad ambiental aplicada a la zona en términos de energía implica la conveniencia de que el balance neto entre la energía generada por las instalaciones de energías renovables y la demanda de energía de las actividades implantadas en el Muelle de Levante sea positivo: esto es, que en la zona se genere al menos la misma cantidad de energía que se consume a lo largo de un ciclo anual completo.

Ordenación pomemorizada: zonas y subzonas

A continuación presentamos una relación pomemorizada de zonas, subzonas y elementos que componen la ordenación del Muelle de Levante.

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN
A	A1	U1.1	Entorno del Muelle de RíoTinto
		U1.2	Espajo de agua
		U2.1	Puerto de congresos
	A2	U2.1	Plaza de la Gastronomía onubense
		U2.2	Puerto de congresos. Plaza
		U2.3	Puerto de congresos. Acceso
A3	P1	Restaurante panorámico	
	P2	Pier 2	
	P3	Pier 3	
	U3.1	Recepción de cruceros. Plaza	
	U3.1.1	La Carpa de granjeles	
B	B1	U3.2	Recepción de cruceros. Acceso
		PR1	Tinglado Sur
		P4	Pier Intercambiador
		U4.1	Plaza de las canoas
B	B1	U4.2	Rampa accesible
		U4.3	Plaza de las canoas
		U4.4	Península de las canoas
		PR2	Pabellones racionalistas
		PR3	Restaurante de las Canoas
		P5	Cubo de hielo Sur
B	B1	P6	Cubo de hielo Norte



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entreplanta A, 21003 Huelva - www.laranarquitectura.com

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN
		P7	Cubo de hielo acceso península
C	C1		Muelle de Levante NORTE
			Gran Plaza Ria del Odiel
		U5.1	Malacates vegetales
		U5.2	Gran Plaza Ria del Odiel
		U5.3	Gran plaza Ria del Odiel. Accesos
		P8	Pier 8
		P9	Pier 9
		PR4	Tinglado Norte
D	D2		Marina deportiva
		U6.1	Plaza de la Navegación
		U6.2	Marina deportiva. Plaza
		U6.3	Marina deportiva. Plaza
		U6.4	Marina deportiva. Accesos
		P10	Zona comercial
			LÁMINA DE AGUA
	D1		Muelle de cruceros
			Atrque de cruceros y megayates
	D2		Muelle de las caoas
			Atrque pequeñas embarcaciones turísticas
	D3		Marina deportiva sobre lámina de agua
			Embarcaciones deportivas, yates y veleros

NORMATIVA

El presente Estudio de Detalle se redacta al amparo del Art. 15 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), a los efectos de completar o adaptar algunas determinaciones del planeamiento y de manera más específica:

- a) Establecer en desarrollo de los objetivos definidos por el Plan General de Ordenación Urbana de Huelva y el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva, la ordenación de volúmenes, el trazado local del viario secundario y de los espacios libres, así como la localización de los distintos usos del suelo en la zona.

- b) Fijar las alineaciones y rasantes de cualquier viario, y reajustarlas, así como las determinaciones de ordenación referidas en la letra anterior, en caso de que estas establecidas en dichos instrumentos de planeamiento.

Todo el ámbito de ordenación está clasificado por el PGOU de Huelva como suelo urbano de uso general Comercial-Portuario y Terciario.

Para las Zonas Sur y Norte del Muelle de Levante se amplían los grados específicos de Comercial general y Pesquero al uso Comercial Equipado.

Para la Zona Central se mantiene los usos ya consolidados de tipo Comercial Equipado.

En Suelo Urbano, este Estudio de Detalle del Muelle de Levante define la ordenación física de forma pormenorizada, tal como prevé la Ley 7/2002, de 17 de Diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, a través de la delimitación de su perímetro, señalando las operaciones de consolidación o reforma que se estimen necesarias, mediante la delimitación del ámbito del correspondiente elemento, asignando los aprovechamientos correspondientes a cada zona, señalando los suelos destinados a:

- a) Viales.
b) Suelos públicos para jardines y elementos de urbanización.
c) Edificios existentes y elementos a proteger por su valor patrimonial.
d) Suelos edificables para concesionarios privados.

Estas determinaciones físicas se representarán a escala 1/1.500 en los Planos de Alineaciones y rasantes (06.1 hasta 06.5) de estos Suelos Urbanos.

En el caso de resultar necesario para el ajuste de las condiciones de edificabilidad, altura máxima y número de plantas fijadas, el desarrollo de este Estudio de Detalle requerirá la redacción de una Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Huelva y/o del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva.

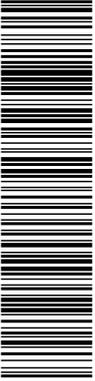
Para la ejecución material del Plan, una vez aprobado este Estudio de Detalle, se redactará un Proyecto de Urbanización para cada ámbito o bien uno conjunto que incorporará -al menos- un estudio específico de los siguientes aspectos: aparcamientos, tratamiento de residuos, enlaces a red viaria exterior, suministro de servicios instalaciones (abastecimiento, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones), eficiencia energética, patrimonio industrial portuario y accesibilidad universal.

De manera independiente y una vez ejecutada la urbanización de su entorno inmediato, se realizará la tramitación del correspondiente Proyecto de Edificación de cada una de las parcelas edificables ordenadas por el Plan.

- Condiciones y definiciones generales

Edificabilidad: es el cómputo de la medida de superficie edificada, expresada en este documento de Estudio de Detalle en función del parametro m² techo/m² suelo.

Cómputo de la superficie edificada: no se computan como superficie edificada los soportales, pérgolas, sótanos y construcciones permitidas por encima de la altura máxima.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepuerta A, 21003 Huelva - www.laranarquitectura.com

Construcciones permitidas por encima de la altura máxima: cubiertas inclinadas y petos hasta 2 m por encima de la cara inferior de forjado, castilletes para albergar remates de cajas de escalera y ascensores, depósitos, unidades exteriores de climatización, instalaciones de energías renovables y chimeneas de ventilación y evacuación de humos. En todos los casos se retanquearán a línea de fachada una longitud igual a su altura.

La altura mínima de planta será de 4 metros en planta baja.

- Condiciones de volumen y edificabilidad

Las fijadas por el Plan de Ordenación Urbana de Huelva:

3 m²/m² de edificabilidad.
50% de ocupación máxima.

Altura máxima de 3 plantas/12 metros.

Las zonas libres urbanizadas del Muelle de Levante podrán incorporar hasta un 10% de la edificabilidad total de todo el ámbito para la materialización de quioscos, asos y en general pequeñas construcciones que den servicio y mejoren la funcionalidad del espacio público.

La lámina de agua adyacente al Muelle de Levante podrá incorporar hasta un 5% de la edificabilidad total de todo el ámbito para la materialización de construcciones que den servicio específico a la zona.

La edificabilidad remanente que no resulta agotada con la ordenación propuesta en este Estudio de Detalle se reserva para ser materializada en una fase posterior, preferentemente en la parcela P3, en la forma de edificio de mayor altura que requerirá la aprobación previa de una Modificación Puntual del planeamiento en lo relativo a altura y número de plantas.

- Valor Arquitectónico de las preexistencias Edificatorias

Los edificios preexistentes que sean considerados de valor arquitectónico podrán ser objeto de rehabilitación integral para devolverlos a su estado de integridad estructural, funcional y estético original. Se posibilita la intervención arquitectónica, para facilitar su revitalización adaptando su realidad construida a las nuevas necesidades de cambio de uso.

- Valor Arquitectónico de las nuevas piezas Edificatorias

En las nuevas edificaciones se cuidará calidad del resultado arquitectónico final. Con el fin de garantizar el valor arquitectónico de las nuevas piezas edificatorias, el licitador que opte a la concesión presentará un anteproyecto que será valorado por técnico competente designado por APTI en lo relativo a su idoneidad y calidad arquitectónica, resultando imprescindible la incorporación de un informe favorable sobre la calidad arquitectónica del objeto final edificado en la resolución final de la concesión administrativa.

- Acabados, materiales composiciones y colores

Con carácter general, los materiales de acabado, las texturas y los colores de las fachadas envolventes de los edificios perseguirán una singularidad estética que posibilite el encuentro de la mejor arquitectura contemporánea con piezas rehabilitadas de valor patrimonial presentes en el muelle histórico.

Se proponen preferentemente sistemas constructivos de fachada ventilada en envolventes verticales y cubiertas vegetales que minimicen el impacto construido del edificio en cubiertas y terrazas.

No se establecen criterios con carácter obligatorio en el empleo de materiales, aunque sí se impone como requisito recomendable el estudio detallado de la composición volumétrica de cada edificio mediante la presentación de un modelo 3D virtual (estándar BIM con LOD300), complementado puntualmente con un estudio detallado de materiales mediante renderizado fotorealístico y la aportación de muestras físicas del material a emplear.

No se admitirán materiales de baja calidad y alto mantenimiento en envolventes exteriores del edificio, haciendo prevalecer preferentemente el hormigón blanco, el vidrio y el acero como materiales generales de acabado.

La composición de volúmenes del edificio proyectado evitará la simple repetición de plantas en altura, en la persecución de una formalización no convencional de interés arquitectónico singular. Se recomienda evitar los planos de fachada de gran longitud, especialmente cuando estos puedan resultar repetitivos y arduos, incorporando con naturalidad la línea curva en el diseño de la envolvente exterior de las nuevas piezas edificatorias.

- Tratamiento de aparcamientos y espacios libres en parcelas

Algunas parcelas de la actuación se conciben como aparcamientos al aire libre durante el tiempo que permanezcan sin ocupar. El resto del espacio libre de las parcelas no ocupado por aparcamiento se tratará con especies tapizantes y arbustivas durante la urbanización del espacio libre del muelle para evitar la generación de espacios residuales.

Una vez que se construya el edificio, éste deberá incorporar al menos el mismo número de plazas de aparcamiento bajo rasante, resolviendo la urbanización de los espacios libres de parcelas resultantes en continuidad con la urbanización de espacios libres existente.

- Urbanización y espacios verdes

La urbanización del Muelle de Levante, siempre que sea posible, tratará de integrar armoniosamente los elementos originales del antiguo Muelle de Levante (vallado original de delimitación, barandillas, norais, faroles, grúas, pavimentos de granito, rales empujados, petos y escaleras de granito, etc.), en el objetivo de preservar el carácter portuario del espacio urbano resultante.

La urbanización empleará materiales de gran calidad y bajo mantenimiento, reservando al menos un 20% del espacio libre total para vegetación de mediano y gran porte (arbolado) y superficies blandas (tapizantes y arbustivas).

La instalación de drenaje y saneamiento será de tipo separativo.





ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepiso A, 21003 Huelva - www.laranarquitectura.com

SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA

- Sostenibilidad económica

Se establece un modelo de gestión basado en la colaboración público-privada.

El Puerto de Huelva, titular de los terrenos, urbanizará los espacios libres de la actuación en función del programa de inversión pública previsto.

Las parcelas resultantes se concesionarán a promotores privados interesados en desarrollar su actividad en el Muelle de Levante. APH fijará la tasa por ocupación y explotación correspondiente a cada una de las parcelas.

- Sostenibilidad social

Este Estudio de Detalle del Muelle de Levante persigue la integración urbana de una zona de ubicación privilegiada, para la ciudad de Huelva y sus ciudadanos, dotándola de más de un kilómetro de frente fluvial en las inmediaciones de la ciudad histórica.

Esta propuesta urbanística para el Muelle de Levante posibilita la culminación de una aspiración histórica de los onubenses: el encuentro de la ciudad de Huelva con su ra.

El área del nuevo Muelle de Levante se concibe como un espacio de oportunidad para el encuentro ciudadano y el desarrollo de actividades culturales, comerciales y turísticas de todo tipo. Se trata, en definitiva de transformar una zona portuaria en un hito urbano de éxito, capaz de mantener la esencia histórica del lugar, poniéndolo a disposición de los ciudadanos de Huelva y sus visitantes.

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entresuelo A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

B. ANTECEDENTES

OBJETO DEL ENCARGO

Con fecha Abril de 2019 se encargan los trabajos de redacción del documento de *Estudio de Detalle del Muelle de Levante en Huelva*, por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva (APH), a D. Sergio Gómez Melgar, Arquitecto representante de la oficina de proyectos LAR Arquitectura (www.lararquitectura.com).

El documento a elaborar consiste en la redacción de un Estudio de Detalle que fije de manera pormenorizada los parámetros urbanísticos que posibiliten el desarrollo urbano ordenado del ámbito del Muelle de Levante, con los criterios técnicos y de diseño elaborados en colaboración con la APH y el Ayuntamiento.

Este Estudio de Detalle integra las alegaciones y sugerencias planteadas durante el desarrollo del trabajo a iniciativa del equipo técnico redactor, la Autoridad Portuaria de Huelva, el Ayuntamiento de Huelva y el Colegio de Arquitectos de Huelva. La formulación final del documento ha sido validado por los equipos técnicos de la APH y el Ayuntamiento de Huelva designados al efecto.

EQUIPO DE TRABAJO

El presente documento ha sido elaborado de manera coordinada por la oficina técnica LAR Arquitectura, en colaboración con el Puerto de Huelva y el Ayuntamiento de Huelva. Han intervenido en el desarrollo de los trabajos los siguientes técnicos:

Por LAR Arquitectura:

Sergio Gómez Melgar, Doctor Arquitecto, Máster en Ingeniería de Estructuras.

María José Carrasco Conejo, Arquitecta, Máster oficial en Ciudad y Arquitectura Sostenibles.

Pedro José Gómez Herrera, Aparejador y Arquitecto técnico.

Victor Romero Toscano, Titulado superior en diseño. Técnico paisajista.

Por Autoridad Portuaria de Huelva:

César Vera González, Ingeniero, Jefe del Departamento de Dominio Público Portuario.

Por Ayuntamiento de Huelva:

Javier Olmedo Rivas, Arquitecto, Jefe del Area de Urbanismo.

Por Universidad de Huelva:

José Manuel Andújar Márquez, Doctor Ingeniero, Catedrático de Universidad y Director del Grupo de Investigación *Control y Robótica* (TEP 192) de la ETS de Ingeniería de la Universidad de Huelva.

Miguel Ángel Martínez Bohórquez, Doctor Ingeniero, Profesor Titular de la ETS de Ingeniería de la Universidad de Huelva.

INICIATIVA DE LA FORMULACIÓN

Corresponde la iniciativa de la formulación de este Estudio de Detalle a la Autoridad Portuaria de Huelva, en calidad de propietario de los terrenos del ámbito del Muelle de Levante.

AMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE

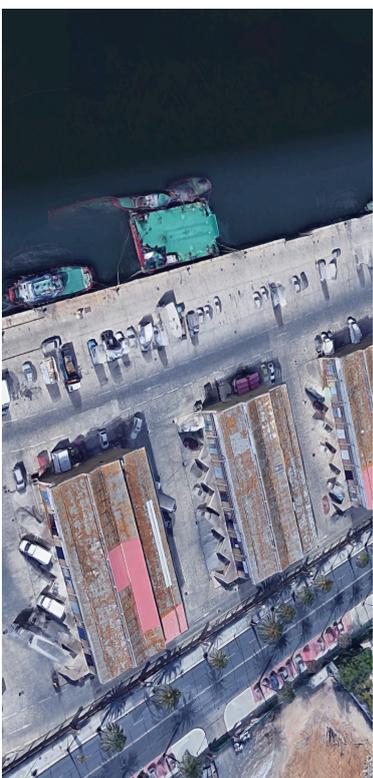
El ámbito de este estudio de detalle queda delimitado al Norte por la parcela de Nueva Lonja de pescado y marisco del Puerto de Huelva, al Sur por el comienzo del Paseo de la Ria en el entorno del Muelle cargadero de mineral de la compañía de Riotinto, al Este por la Ria del Odiel y al Oeste por la Avenida de Méjico y su continuación en la Avenida de Hispanoamérica.

Abarca una parcela de superficie aproximada 80.800 m² y forma sensiblemente rectangular, con una longitud de unos 1.080 m paralelos al cañal de atraque y un fondo de unos 80 m perpendicular al mismo.

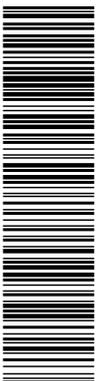
ESTADO ACTUAL DEL MUELLE DE LEVANTE

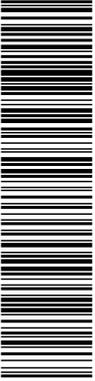
El estado actual del Muelle de Levante se corresponde con el de una gran instalación portuaria cuya actividad ha ido paulatinamente reduciéndose hasta resultar poco más que marginal en la actualidad, a la espera de la profunda transformación puerto-ciudad que anticipa este documento.

La mayor parte del ámbito de este Estudio de Detalle lo constituye espacio libre sensiblemente horizontal correspondiente con la plataforma de carga y descarga del muelle. De Norte a Sur distinguimos las siguientes piezas edificadas:



Estado actual del Muelle de Levante en la zona de antiguos saladeros





ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

- Restos parciales sin demoler de la antigua lonja pesquera.
- Antiguos saladeros de exportadores de pescado y marisco (seis edificios).
- Tinglado Norte.
- Instalaciones de suministro de combustible a embarcaciones.
- Antigua fábrica de hielo (Exportisa).
- Conjunto urbanizado de la Glorreta de las canoas.
- Pabellones racionalistas (dos edificios).
- Restaurante en actividad (Bonilla).
- Tinglado Sur.
- Pequeños edificios (locales AEAT, Amarradores, Guardia Civil aduanas, Control de accesos, Aduanilla, Vestiario, Bascuía, etc).

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

C. MEMORIA INFORMATIVA

1. DIAGNÓSTICO URBANO INICIAL



Vista parcial del Puerto de Huelva, desde el Muelle de Riotinto hasta la Punta del Sable

La ciudad de Huelva, su Puerto y su ría han estado siempre ligadas entre sí. Durante años, el uso de la ría ha sido principalmente comercial y empresarial, teniendo poco espacio para el disfrute de la ciudadanía. Los avances que se están produciendo a nivel tecnológico hacen compatible la actividad empresarial y la puesta en valor para la ciudadanía de espacios singulares portuarios. Todo ello propiciado por un buen clima y unas vistas privilegiadas.

Las últimas acciones emprendidas por el Puerto de Huelva han puesto de manifiesto cómo es posible recuperar zonas para la ciudadanía, y esta ha acogido la zona disfrutándola. Desde la expansión del principal foco de actividad del Puerto de Huelva hacia el denominado puerto exterior, el peso del puerto interior en el conjunto de sus actividades ha quedado en un segundo plano de importancia, coincidiendo con el surgimiento de una fuerte demanda ciudadana por recuperar el contacto de la ciudad de Huelva con su ría. En este sentido, resulta muy conveniente incorporar nuevos usos en la zona que aporten valor tanto para el disfrute ciudadano, como para la implantación de empresas que hagan esta propuesta de ordenación del Muelle de Levante viable y sostenible económicamente en el medio y largo plazo.

1.1 Evolución histórica del Puerto de Huelva

La ciudad de Huelva ha estado siempre unida al mar por su condición de puerto natural, estando el origen del Puerto vinculado a los primeros pobladores de estas tierras, cuyos medios de vida ya en el III milenio a.c. eran la pesca y las actividades agro-ganaderas.



Vista aérea histórica de la Ciudad de Huelva con el Muelle de Levante en primer plano

Si bien a mediados de siglo XIX se configura como un puerto eminentemente pesquero, la llegada en esta época a la cuenca minera de la provincia de diversas empresas mineras que requieren un puerto de mar adecuado para dar salida a su producción lo transforma en un puerto principalmente industrial. Ante el auge en la explotación minera en la provincia, se hace necesaria la construcción de muelles especialmente destinados a la exportación de minerales y es así como tiene lugar la construcción de los Muelles de Thariss y de Río Tinto (que siguen existiendo hoy en día, si bien están en desuso), así como de los ferrocarriles que transportan el mineral hasta las instalaciones portuarias.

Es en esta época, en 1873, cuando se constituye la Junta de Obras del Puerto de Huelva.

Durante las siguientes décadas aumenta el tráfico de mercancías del Puerto, constituido principalmente por minerales y, en menor medida, por mercancía general. Se hace necesaria la renovación de los antiguos muelles del puerto - muelles Sur y Norte - construyéndose a principios de 1920 el Muelle de Levante, que constituye en la actualidad otro de los muelles históricos del Puerto, y que fue símbolo de innovación para la ingeniería de la época por su infraestructura a base de cajones de hormigón armado.

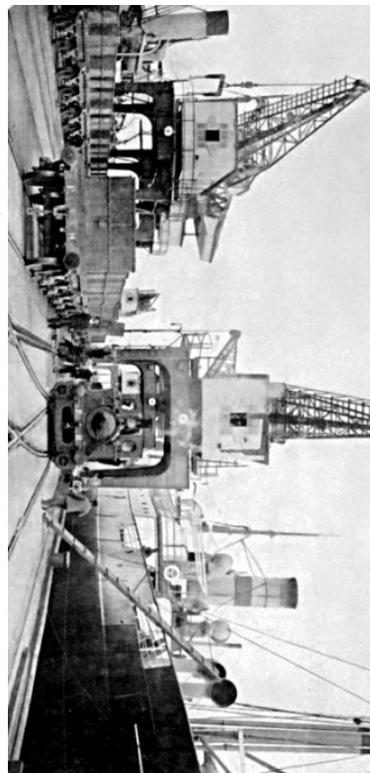
La situación desfavorable que se produce con la depresión de 1929, afectando a los proveedores mundiales de materias primas, continúa en España con la Guerra Civil, y se prolonga con la Segunda Guerra Mundial, durante la cual, debido a la inseguridad en el transporte, se paralizan las minas. Estos hechos conllevaron una caída inexorable del sector de la minería hasta mediados de siglo, existiendo sólo momentos coyunturales favorables.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com



Vista histórica de la descarga de mineral desde vagones procedentes de la cuenca minera

En la segunda mitad del siglo XX, con el objetivo de aprovechar la producción minera de la provincia para darle valor añadido, creando así un impacto social positivo, se fomentó desde las instituciones el desarrollo de la industria como parte de la actividad portuaria (Decreto 153/1964 de 30 de enero sobre localización de Polos de Promoción, Polos de Desarrollo y Polígonos de Descongestión Industrial).

Hasta aquella fecha, las instalaciones portuarias se habían desarrollado en la zona norte del Puerto Interior. Sin embargo, debido a la deficiencia de calados naturales que presentaba esa zona para



Vista histórica del antiguo Muelle Sur



Vista histórica del actual Muelle de Levante

los nuevos tráfico, a la naturaleza de los fondos y a la necesidad de amplias superficies de suelo para el desarrollo de las actividades industriales, las nuevas infraestructuras se ubicaron en la zona sur del Puerto Interior, zona conocida como Punta del Sebo, y en la parte norte del Puerto Exterior.

El Puerto Interior actual, resultado de este proceso histórico, es un puerto marítimo-fluvial ubicado principalmente en la margen izquierda del Odiel, cuyo límite sur es la confluencia con el río Tinto. Tiene una superficie terrestre del orden de 335 Ha, oscilando entre 6 y 8 m los calados de su vía marítima. En esta zona se genera en torno a un 10% de los tráfico totales del Puerto (sin considerar el tráfico local y el avituallamiento), consecuencia lógica del proceso histórico de reducción de su importancia a favor del Puerto Exterior. No obstante, su menor peso en los tráfico marítimos, su actividad industrial y su localización resultan fundamentales para el desarrollo de la estrategia logística terrestre que ha de abordar el puerto en el futuro inmediato.

El Puerto Exterior ha sido en las últimas décadas la zona de expansión del Puerto. El movimiento de mercancía que tiene lugar en el supone en torno al 90% de los tráfico totales del Puerto, estando constituido principalmente por granel líquido y granel sólido (cuyo movimiento se ha trasladado a esta zona desde el Puerto Interior) y, en menor proporción por los nuevos tráfico de pasajeros, carga rodada y contenedores. Constituye la pieza clave de la explotación portuaria, y su principal oportunidad de desarrollo futuro.

1.1.1 El origen del Muelle de Levante

La más importante propuesta que se llevó a cabo en los años veinte en el Puerto de Huelva fue la del Muelle de Levante, símbolo de innovación para la ingeniería de la época por su infraestructura a base de cajones de hormigón armado. No se puede dudar de la gran visión de futuro de el Ingeniero Director D. Francisco Montenegro, al entender que la exportación de minerales no sería el tráfico del futuro, apostando por abrir el Puerto de Huelva a otras mercancías. De manera complementaria, los intensos dragados que se llevaron a cabo para mejorar el calado del Puerto de Huelva propiciaron la aparición de una extensa zona de terraplenes, además de una importante limpieza del fondo del estuario.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

Desde la década de los sesenta se fue desarrollando la industria del pescado congelado, y Huelva, especializada en la captura de crustáceos, envió sus buques congeladores hacia aguas africanas a la búsqueda de estos mariscos. Esta actividad se desarrolló desde el principio en el Muelle de Levante.

Ya más avanzado el siglo XX encontramos el muelle de las Canoas, que se encuentra en la zona central del Muelle de Levante. Las canoas son unas embarcaciones tradicionales que realizan el trayecto entre Huelva y el pueblo de Punta Umbría. Hasta 1964 que se construyó la carretera entre ambas localidades, estas canoas eran el único medio de transporte. Actualmente siguen en funcionamiento aunque exclusivamente en verano, como atractivo turístico, recorriendo el Parque Natural de las Marismas del Odiel.

1.1.2 Zonificación y características de las distintas áreas del Puerto de Huelva

La zona de servicio del puerto se ha dividido en seis zonas funcionales, en su caso, con sus correspondientes subzonas:

- Zona I. Polígono Pesquero Norte
- Zona II. Muelle de Levante y Transición
 - Subzona II.1. Muelle de Levante y su entorno
 - Subzona II.2. Transición – Paseo marítimo
- Zona III. Punta del Sebo
 - Subzona III.1. Transversales
 - Subzona III.2. Punta del Sebo
- Zona IV. Marismas del Tinto
- Zona V. Puerto Exterior
 - Subzona V.1. Muelle Ingeniero Juan González y su Entorno
 - Subzona V.2. Zona de Pantalanes
 - Subzona V.3. Zona Sur
 - Subzona V.4. Casa del Vigía
- Zona VI. Marismas del Odiel

A continuación analizamos las principales características de las distintas áreas, centrándonos en el ámbito del Puerto Interior del que forma parte el Muelle de Levante.

Polígono Pesquero Norte

La planificación vigente establece principalmente para esta zona un uso dominante Industrial-Pesquero, si bien permite al mismo tiempo el desarrollo de actividades industriales y logísticas, así como y la fabricación naval en la zona más próxima a la ribera. La evolución de las actividades que se desarrollan en el Polígono evidencian un estancamiento y posterior recesión del sector pesquero que ha ido liberando suelo e instalaciones artes dedicados a actividades pesqueras para otros usos.

Es un polígono con escasas dotaciones internas, si bien a lo largo de los últimos años se ha mejorado este aspecto.

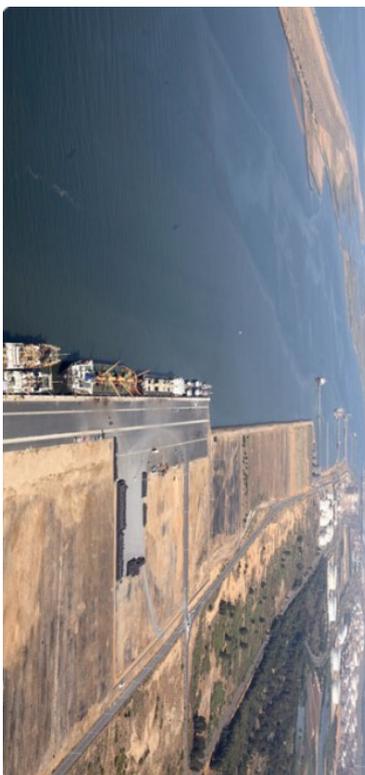
También presenta dificultades de explotación en algunas concesiones debido a su configuración actual (parcelas largas y estrechas derivadas de su anterior uso como cuartos de redes), motivada por los impedimentos normativos relacionados con las distancias máximas de evacuación de personas en caso de emergencia.

Estructuralmente es una zona bien definida, con una trama urbana trazada y compatible con los títulos administrativos vigentes, si bien resulta notoria la escasez de plazas de aparcamiento sobre todo en la manzana situada al Sur del puente sobre el río Odiel. No obstante, la lectura de la red de tráfico, que coincide con la cabecera de los dos puentes sobre el río Odiel, genera cierta confusión.

En este sector los usos se han diversificado como consecuencia de la disminución en importancia del sector pesquero. Existe un notable porcentaje de instalaciones obsoletas, lo cual unido a que el parcelario presenta una morfología inadecuada (frente estrecho y gran profundidad) da una imagen poco adecuada del polígono y hace difícil su comercialización por los problemas que presenta para el aprovechamiento de las parcelas e instalaciones.

El polígono es cabecera de entrada a la ciudad de Huelva desde Aljaraque lo cual otorga una especial importancia a la imagen que debe tener. Esta *renta de posición* supone una de sus mayores ventajas ante una eventual operación de transformación del ámbito.

En la actualidad se encuentra en construcción en la zona la *Ciudad del Marisco*, operación que albergará la mayor parte de las industrias exportadoras de pescado y marisco situadas actualmente en los antiguos saladeros de la zona Norte del Muelle de Levante. Ciudad del Marisco constituirá a la vez un nuevo frente urbano y remate de cabecera de la gran manzana industrial del Polígono Pesquero Norte, desde la parcela de Astilleros hasta el centro comercial Aquilón.



Puerto exterior de Huelva



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

Muelle de Levante

Muelle dedicado al tráfico de mercancía general, de pesca y pasaje local. Fue el principal muelle del Puerto hasta que se construyó el Muelle Ingeniero Juan González, en 1979.

El Muelle de Levante constituye la principal infraestructura portuaria del puerto interior. No obstante, hoy en día, sus características técnicas: poca anchura, escaso calado, bajo nivel de equipamiento y utillaje, así como el hecho de que, con el devenir de los tiempos, haya ido quedando sin conexión con la red ferroviaria y envuelto en un trama urbana que dificulta su acceso a las principales vías de comunicación, han ido disminuyendo su importancia relativa en la actividad portuaria. Esto permite una transición no traumática hacia usos más acordes con su ubicación.

Por otra parte, el descenso de actividad que viene sufriendo el sector de la pesca extractiva, los proyectos actualmente en marcha (Remodelación de la zona pesquera del Muelle de Levante y Ciudad del Marisco) que propiciarán la salida de las empresas exportadoras de pescados y mariscos del muelle, así como los efectos de la crisis económica (cierra de las instalaciones frigoríficas existentes dentro del muelle), han propiciado actualmente una interese de actividad, con un vaciamiento de contenido en el muelle que permite vislumbrar una oportunidad para repensar este espacio, no solo desde un punto de vista meramente portuario, sino también como un territorio con otras potencialidades valiosas desde el punto de vista de la interacción entre el puerto y la ciudad, de apertura a nuevos negocios y de consolidación de la marca y la imagen de Huelva y de su Puerto.

En este sentido, conviene recapitular las actuaciones que, sobre el espacio que en su momento dio sentido y contenido al Muelle de Levante, se han ido llevando a cabo: Escuela Náutico-Pesquera, Centro Comercial Aquilón, Archivo histórico del Puerto, Espacio escénico de Las Cocheras, Parque de Zaira, Glorieta de la Canoas, nuevos barrios de Zaira y Pescadería, o se encuentran en ejecución: Remodelación de la zona pesquera del muelle de Levante, Ersanche Sur de la ciudad de Huelva y Paseo Fluvial del Río Odiel, actuaciones todas ellas que, miradas con la perspectiva temporal suficiente, dan una idea más precisa del radical cambio llevado a cabo en esta zona portuaria.

Paseo Marítimo-Fluvial

Esta franja de terreno de aproximadamente 1 Km. de longitud ha adquirido recientemente un gran protagonismo desde el punto de vista de la integración puerto-ciudad-sociedad, debido a que sobre él se ha llevado a cabo recientemente una de las obras más emblemáticas para la ciudad de Huelva, la construcción de un paseo marítimo-fluvial de aproximadamente 80.000 m² de superficie.

La zona en cuestión, influida de manera distinta por sus cuatro costados, se constituye en charnela entre el puerto primitivo (Muelle de Levante) y el complejo industrial-portuario de la Punta del Sebo, así como entre el ensanche hacia el Sur de la ciudad de Huelva y la Ría del Odiel.

Punta del Sebo.

Esta zona, de más de 300 hectáreas de extensión, ha determinado, desde su nacimiento hace más de 50 años, el carácter industrial del Puerto de Huelva. Por su configuración se distinguen claramente dos zonas, la primera, al norte, ocupada por pequeñas y medianas empresas dedicadas a actividades comerciales y de industria ligera, y la segunda, al sur, en la que se ubican los grandes complejos industriales de transformación, dotados, en algunos casos, de infraestructura portuaria (pantales).



Estiba de granales sólidos en el puerto exterior



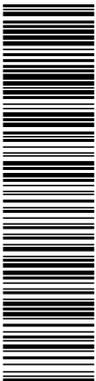
Estiba de contenedores en el puerto exterior

En los últimos tiempos se ha producido el cierre de alguna de las fábricas allí instaladas, lo que ha provocado la puesta a disposición de la Autoridad Portuaria de una importante cantidad de suelo para el desarrollo de nuevas actividades.

Por sus características físicas (menor calado) esta zona ocupa un papel menos relevante que el Puerto Exterior en cuanto a la actividad propiamente portuaria, si bien, dado que en ella se ubican



<p>DOCUMENTO</p> <p>DILIGENCIAS JUNTA DE GOBIERNO. DILIGENCIA ED. MUELLE LEVANTE. DocumentoAprobacionInicial</p>	<p>IDENTIFICADORES</p> <p>-: APROBADO INCIALMENTE POR JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DE FECHA 24-9-2019</p>
<p>OTROS DATOS</p> <p>Código para validación: F9F7E-YWEEH-TCK5L Fecha de emisión: 3 de octubre de 2019 a las 14:05:53 Página 20 de 45</p>	<p>FIRMAS</p> <p>El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- Secretaría General - Secretario de Excmo. Ayuntamiento de Huelva</p> <p>ESTADO</p> <p>FIRMADO 27/09/2019 13:07</p>



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 970220 F9F7E-YWEEH-TCK5L 6DA42FDC8E863C5F7B473A79DC8D89A17DEF72B7A) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://www.huelva.es/portal/Ciudadano/portal/verificarDocumentos.do>

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

parte de las grandes empresas transformadoras, su papel en la generación de actividad vinculada al tráfico de mercancías por el puerto es de primer nivel. Además, la abundante disponibilidad de suelo equipado y bien comunicado la convierten en una de las opciones más adecuadas para el establecimiento y desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas asociada a las estrategias de movimiento de contenedores, sector agroalimentario, frío industrial, actividad auxiliar de las industrias generadoras de tráfico marítimo y terrestre, etcétera.

Cabe añadir, por otra parte, que pese a ser una zona alejada de la ciudad de Huelva, dada su ubicación en la confluencia entre ríos y la memoria que aún permanece sobre el lugar en tiempos anteriores a su desarrollo industrial, es la zona portuaria sobre la que más veces se pronuncian diversos colectivos sociales en cuanto a cuál debe ser su uso.

Combinar ambas voluntades, las que demandan el acceso y disfrute a enclaves singulares de la Punta del Sabo y la rbera de los ríos así como su mejora paisajística, y las que se derivan de las necesidades propias de la actividad portuaria, industrial y logística es el reto más importante para esta zona, siendo de justicia reconocer que, a lo largo de los últimos tiempos, parte de ese camino ya se ha recorrido con el desmantelamiento de algunas infraestructuras portuarias e industriales fuera de uso, la ejecución de la senda peatonal por la rbera del Odiel, la habilitación del entorno al monumento a la Fe descubridora, la regeneración de la playa de la Punta del Sabo, la construcción en curso del paseo marítimo-fluvial y la reconversión del Centro de Actividades Náuticas en un verdadero puerto deportivo.

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

1.2 Diálogo Puerto de Huelva - Ciudad de Huelva. Condiciones de contorno

1.2.1 El casco urbano de la ciudad de Huelva

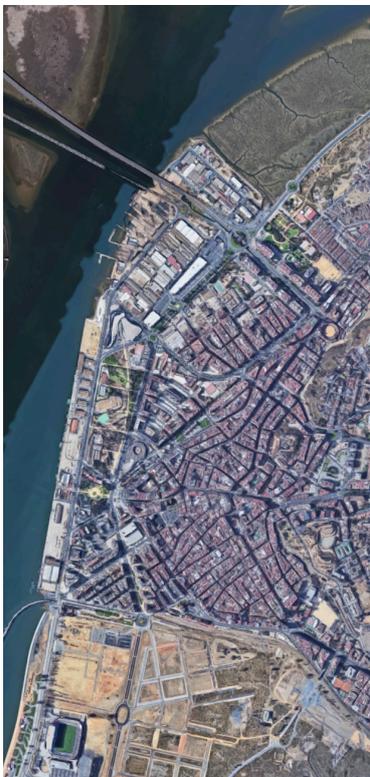


Imagen parcial del casco urbano de la ciudad de Huelva en torno al Muelle de Levante

Distinguimos, de Norte a Sur: el barrio del Molino de la Vega, el barrio de Zafra, el casco histórico consolidado, el barrio de Pescadería en el entorno del Muelle de Rioldito y Ya fuera estrictamente del ámbito de ordenación, el ensanche sur. Las conexiones desde la trama urbana en todas las zonas se establecen a partir de calles este-oeste que confluyen en las principales cuencas visuales y en el Parque de Zafra.

En el caso del casco histórico, supone una zona de la ciudad con un importante déficit de espacios libres y zonas deportivas.

1.2.2 El parque de Zafra y el centro comercial Aquilon

El actual parque de Zafra constituye un gran vacío urbano que no termina de integrarse en la trama edificada de la ciudad. En su lugar funciona como parque de frontera, gran artesa volcada a la plaza de acceso al centro comercial Aquilon pero que no favorece la conexión de la Huelva histórica con su ría.

1.2.3 La nueva Lonja y el Polígono pesquero Norte

La nueva Lonja de pescado y marisco del Puerto de Huelva, edificio ya construido y ubicado en el extremo norte del Muelle de Levante colindando con la parcela de Astilleros, constituye un



El parque de Zafra con el centro comercial Aquilon al fondo



La nueva Lonja de pescado y marisco del Puerto de Huelva

importante foco de actividad para la industria pesquera, siendo a la vez frontera Norte de la actuación por estar su acceso acotado en horas de actividad comercial.

Algo parecido ocurre con el Polígono pesquero Norte situado en las inmediaciones, resultando a la vez frontera y foco de atracción.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

1.2.4 El Muelle de Riotinto y el Paseo de la ría
El Muelle de Levante debe resolver de manera natural la conexión con el recientemente finalizado Paseo de la ría, preservando el entorno del BIC Muelle de Riotinto para conseguir su puesta en valor.
Se trata de una operación exitosa desde el punto de vista de su acogida por la ciudadanía de Huelva, con una notable afluencia de personas para pasear y realizar deporte al aire libre, especialmente por las tardes y fines de semana.



Vista aérea del Paseo de la ría con el Muelle de Riotinto al fondo



La ría de Huelva con el paisaje de Marismas del Odiel al fondo

1.2.5 La lámina de agua y Marismas del Odiel
La lámina de agua constituye el límite oeste del ámbito de ordenación, y a la vez supone un punto de conexión fundamental para generar tráfico hacia el Muelle por vía fluvial (pequeños cruceros, canoas tradicionales, embarcaciones recreativas, embarcaciones deportivas, escuelas de vela y kayak, embarcaciones de pesca, seguridad, plataformas y pequeños remolcadores).

1.3 Integración con la trama urbana

Integrar la actuación prevista en el Muelle de Levante con la trama urbana de Huelva o, lo que es lo mismo, acercar la ciudad histórica a su ría, pasa por dar continuidad a los vales que confluyen en la Avenida de Hispanoamérica (calle José Manuel Carrón, caminos transversales del parque de Zafra, Avenida de la Real Sociedad Colombina Onubense, calle Sanlúcar de Barrameda, calle Pepe Piro y Avenida de la Ría).



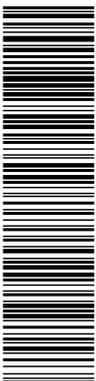
Vista aérea de la trama urbana de Huelva en el entorno del Muelle de Levante

Constituye una prioridad de la actuación no interponer nuevos obstáculos edificatorios en las cuencas visuales desde las calles y avenidas de conexión y su prolongación sobre la plataforma del muelle y el paisaje natural de la ría del Odiel.

El resultado de este ejercicio de integración y conexión con la trama urbana es una pauta de zonificación de espacios libres/vacios de oportunidad que condiciona notablemente la implantación de nuevas piezas edificadas en el Muelle de Levante.

1.4 El Patrimonio Industrial portuario

El Muelle de Levante incorpora edificios, instalaciones y equipamientos de un importante valor histórico y patrimonial. Las actuaciones de urbanización y edificación previstas en la zona deberán



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entraparita A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

preservar y poner en valor todo este patrimonio existente, de manera que se preserve el cariz portuario de la zona como parte esencial de la historia de la ciudad de Huelva.

De manera específica se concreta la debida protección para los siguientes elementos:

1.4.1 El Muelle de Riotinto

El Muelle de Riotinto constituye la gran preexistencia de la zona, si bien fuera del ámbito de ordenación como elemento construido, no así en lo que se refiere a su zona de protección como bien de interés cultural (BIC).

Es además un elemento único por su valor patrimonial industrial y portuario, por lo que su puesta en valor es una prioridad para este Estudio de Detalle.



Muelle de Riotinto desde el Muelle de Levante

1.4.2 El Tinglado Sur

Los edificios de almacén (tinglados Norte y Sur) son igualmente piezas relevantes del patrimonio industrial portuario. Como consecuencia de las labores de mantenimiento realizadas, actualmente el Tinglado Sur se encuentra en aparente buen estado de conservación.

Su estructura interior diáfana permite una importante flexibilidad de usos que lo hace especialmente adecuado para la realización de eventos cubiertos de todo tipo. Se procurará integrar en la propuesta la preservación de los tinglados, si bien, será la propia evolución de los usos y edificaciones que se vayan sucediendo en el propio muelle las que determinen su función, configuración en incluso permanencia en el futuro.

1.4.3 Los Pabellones racionalistas

Pertenecientes al catálogo de edificios protegidos del PGOU, los pequeños pabellones racionalistas en el acceso a la Glorieta de las Canoas desde la Avenida de Hispanomérica, se

conservan íntegramente. Su estado de conservación es adecuado ya que han sido objeto de rehabilitación en época reciente.



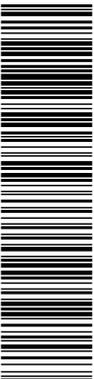
Tinglado Sur



Uno de los Pabellones racionalistas ubicados a la entrada de la Glorieta de las Canoas

1.4.4 El Tinglado Norte

El Tinglado Norte se conserva con carácter estructural. Igualmente se encuentra en aparente buen estado de conservación, si bien será necesario una actuación de rehabilitación específica para adaptarlo a nuevos usos compatibles.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com



Tinjado Norte



Zona actual de atraque de embarcaciones turísticas en la Glorieta de las Canoas



Antiguos saladeros



Valla delimitadora entre el Muelle de Levante y la Avenida de Hispanoamérica

1.4.5 Los antiguos saladeros
Los seis antiguos saladeros actualmente existentes constituyen piezas de patrimonio industrial portuario de cierto interés como preexistencias susceptibles de preservar el pasado de puerto pesquero de la zona.
Su estructura interior diáfana permite su transformación a nuevos usos de manera flexible, agrupando entre sí módulos tanto longitudinal como transversalmente, o bien manteniéndolos

segregados. También es posible la integración de algunos de los saladeros mediante tratamiento público del espacio intermedio. No obstante, dada su ubicación y características constructivas, su permanencia dependerá de las posibilidades de integración de alguno de ellos en la propuesta edificatoria y de ordenación conjunta.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

1.4.6 Equipamiento portuario

Elementos de mobiliario portuario de interés patrimonial por lo que suponen de historia del lugar (norays, barandillas, faroles de fundición, balcón en Muelle de las Canoas, canilí de granito, etc.).

Pavimentos de adoquín de granito existentes, al igual que los carriles y las guías de las grúas portuarias cercanas al canilí. Las propias grúas, ya en desuso pero que suponen una importante referencia al uso pretérito de la zona.

La valla que separa el Muelle de Levante de la Avenida de Hispanoamérica, con una combinación acertada de elementos de fundición, ladrillo y granito.

1.5 Motores de actividad para la zona

Más allá del interés teórico de la zona, resulta importante destacar los posibles motores de actividad que justifican y la inversión pública realizada en la zona. La actuación propuesta en este Estudio de Detalle deberá facilitar el establecimiento de este tipo de actividades que generen activos para la zona.

De manera específica se destacan los siguientes motores de actividad:

1.5.1 Valores paisajísticos y ambientales

El Muelle de Levante, como continuación del actual Paseo de la Ría, constituye un emplazamiento privilegiado desde donde apreciar el paisaje de la ría de Odiel y el parque natural de Marismas del Odiel.



Paisaje de la ría de Odiel y el parque natural de Marismas del Odiel desde el Muelle de Levante



Detalle de elementos del paisaje portuario: norays, ralles, canilí y adoquines de granito

1.5.2 El patrimonio industrial portuario

El patrimonio industrial portuario constituido por construcciones singulares (gabellones racionalistas, tinglados, antiguos saladeros, etc.) y elementos (grúas portico, norays, barandillas, pavimentos, etc.), pero sobre todo el BIC del Muelle de Rotundo, constituyen por sí solos un importante foco de atracción para el visitante.

1.5.3 El turismo de congresos y eventos

Existe en la provincia de Huelva un incipiente mercado de congresos y eventos que demanda las infraestructuras adecuadas. La zona Sur del Muelle de Levante reúne las potencialidades de un espacio con las necesarias características, compatible además con la recepción de cruceros.

1.5.4 El turismo gastronómico

La ciudad de Huelva es un destino privilegiado para el turismo gastronómico, con una oferta de calidad consolidada en establecimientos de restauración de todo tipo, máxime después del éxito conseguido durante su capitalidad gastronómica española en 2017.

En la zona Norte del Muelle de Levante se ubica la nueva y flamante lonja de pescado y marisco, punto de desembarque de producto fresco de gran variedad y calidad, que dota a la zona de un interés añadido para los establecimientos de restauración que aquí se implanten.

1.5.5 El turismo de cruceros

El Muelle de Levante, si bien cuenta con un calado limitado, resulta sin embargo apto para el ataque de cruceros de pequeñas dimensiones. Este tipo de mercado de cruceros es perfectamente complementario al de los grandes cruceros que tienen como base las instalaciones



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com



Cruceiro de mediano tamaño atracado en el Muelle de Levante

situadas en el Muelle Sur del puerto exterior, pero con el interés añadido de que en el caso del Muelle de Levante es posible realizar la visita al casco histórico de la ciudad de Huelva a pie.

1.5.6 Actividades náuticas deportivas

La zona de la lámina de agua entre la lonja y la Gloria de las canoas, con unos 130.000 m² de espacio para atraques y otros usos relacionados, constituye un emplazamiento privilegiado para una marina deportiva urbana.

1.5.7 Actividades deportivas en general

Actividades deportivas puntuales (patinaje y skate, escalada, tirolesa y rappel, baloncesto, pádel, badminton, etc.) puedan alojarse de manera dispersa a lo largo de la urbanización del muelle, de manera que generen actividad y vistas para la zona.

1.5.8 Actividades recreativas en general

Actividades recreativas en general a lo largo de todo el muelle, y de manera específica aquellas ubicadas en la zona junto al Muelle de Rincón de la Gloria con la finalidad de incrementar su potencial de atracción turística ligado al uso recreativo del agua en época estival (Espejo de agua).



Náutica deportiva para embarcaciones de pequeña eslora



Espejo de agua con valor recreativo y de puesta en valor de BIC. Ejemplo del paseo fluvial de Burdeos



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entresuelo A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

2. DETERMINACIONES DEL PLANAMIENTO VIGENTE

Los documentos del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva (PGOU) y del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva (PEOPH) se encuentran actualmente en fase de revisión. Es el momento pues de abordar las bases para el desarrollo adecuado de un acercamiento puerto-ciudad en el entorno del Muelle de Levante. Estas bases deberán ser necesariamente flexibles y adaptativas: capaces de generar espacios de oportunidad para la atracción de inversión de calidad que genere actividad ciudadana, económica y empleo en unos terrenos con una importante vocación urbana vinculada a su carácter portuario.

En ese sentido, este documento no pretende ser una foto fija del desarrollo final del Muelle de Levante en la próxima década sino -mas bien- el establecimiento de unas reglas de juego, incluyendo los límites necesarios para garantizar la calidad del espacio urbano final y la continuidad de su vocación portuaria, haciéndolo compatible con otros usos (comercial, deportivo, y recreativo en sentido extenso).

2.1 Introducción normativa

El Puerto de Huelva cuenta con la mayor superficie en tierra de todo el sistema portuario español. Situado en la costa sur atlántica de la Península Ibérica, el Puerto de Huelva es hoy un puerto ágil, eficaz y moderno, dotado de servicios e instalaciones avanzadas, situándose como uno de los puertos españoles de mayor actividad, competitividad y crecimiento, y como un gran puerto industrial, granelero y energético.

Tras la aprobación de Plan Estratégico del Puerto de Huelva en el año 2012, la Autoridad Portuaria de Huelva quiere actualizar sus instrumentos de delimitación de usos y planeamiento urbanístico, al objeto de poder afrontar con éxito los nuevos desafíos y desarrollar las correctas iniciativas portuarias, de inversión, comerciales, de organización y de servicios, mediante la orientación y focalización de sus políticas y actividades empresariales, en el desarrollo de una cultura de gestión orientada al negocio y a la satisfacción del cliente.

El Puerto de Huelva cuenta con un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUPEP), aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente de 14 de marzo de 1996 y con un Primer Modificado del dicho Plan de Utilización, aprobado por Orden FOM/604/2004, de 25 de febrero, en los que se especifican los distintos usos de las áreas que integran su zona de servicio.

Asimismo, el Puerto de Huelva dispone de un Plan Especial de Ordenación de su zona de servicio (PEOPH) aprobado por Resolución de 26 de julio de 2000 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. En la resolución de la aprobación definitiva del Plan se estableció la necesidad de llevar a cabo determinados ajustes, que a la fecha continúan pendientes de ser cumplimentados.

Con la modificación de la normativa portuaria, a través del RDL 2/2011, el nuevo instrumento para delimitar y organizar los usos en la zona de servicio portuaria es la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, documento que viene a sustituir al antiguo Plan de Utilización de Espacios Portuarios.

Aun cuando los PUPEP aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantienen su vigencia en tanto no se modificuen, los cambios sucedidos y previstos en la zona de servicio del Puerto de Huelva aconsejan iniciar la elaboración de una Delimitación de

Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que actualice y sustituya al actual Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUPEP).

En relación con el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva, aprobado definitivamente por resolución de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, con fecha de 26 de julio de 2000, se pretende dar cumplimiento a lo establecido en dicha resolución de aprobación definitiva, subsanando los aspectos señalados en la misma, así como iniciar el proceso de actualización del Plan Especial, para situarlo en coherencia con la nueva DEUP.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, en sus artículos 56, 69, 70 y 71, establece el régimen y tramitación de los documentos de delimitación y uso de la zona de servicio de los puertos así como su articulación urbanística.

2.2 El Plan Estratégico del Puerto de Huelva

En el año 2012 la Autoridad Portuaria de Huelva desarrolló su Plan Estratégico con visión a 2022. El Plan Estratégico fue aprobado por su Consejo de Administración el 26 de septiembre de 2013.

Para dar respuesta a los objetivos y líneas estratégicas planteadas, el Plan propone una serie de actuaciones que deberán ser desarrolladas en el periodo 2012-2017, con visión a 2022.

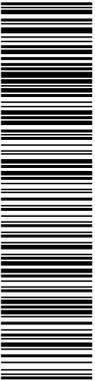
Las principales actuaciones dirigidas al desarrollo de las relaciones entre el Puerto y el entorno urbano y territorial han sido planteadas teniendo en cuenta las líneas estratégicas y objetivos descritos anteriormente, con los siguientes puntos clave:

- Elaboración de un Plan de Integración Puerto – Ciudad.
- Redacción de la DEUP.
- Desarrollo de un proyecto de integración lúdico comercial ciudad/puerto.
- Impulso de la coordinación y colaboración con la administración para desarrollar los PGOU y consensuar el PE.

Para lograrlo se han definido en el Plan Estratégico diversas líneas y objetivos estratégicos, articulados en los principios de integración del Puerto con su entorno, proactividad y excelencia de gestión.

Dentro de la línea estratégica *Relación con el entorno*, y concretamente dentro del objetivo *Impulsar y gestionar el proyecto de integración puerto-ciudad con las autoridades locales*, se plantea como actuación la *Redacción de la DEUP*.

Una parte importante de los objetivos estratégicos deben tener su reflejo en aquellos documentos que describan los espacios disponibles y sus usos: DEUP y PEOPH (Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva). Para que el Plan Estratégico pueda ejecutarse es imperativa la alineación de su contenido con las líneas estratégicas marcadas. En particular, la DEUP como figura que delimita la zona de servicio del puerto y propone los usos a desarrollar en cada una de las zonas terrestres, ha de contribuir a permitir al Puerto de Huelva la consecución de los siguientes objetivos estratégicos:



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, empalme A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

El traslado de la actividad portuaria hacia otros ámbitos unido a la coyuntura de crisis económica de los últimos años, ha producido un cierto "vacío de actividad" en esta zona que permite facilitar una transición no traumática hacia usos más acordes con su ubicación muy próxima a la ciudad, que consoliden la imagen de Huelva y de su Puerto, continuando una tendencia ya iniciada años atrás con otras actuaciones similares como fueron la construcción de la Escuela Náutico-Pesquera, el Archivo Histórico del Puerto, el Espacio escénico de las Cocheras, la Glorieta de las Canoas y el Parque de Zaira.

Descripción de la propuesta de usos:

El PUEP vigente asigna el uso Complementario Dotacional a las áreas dotacionales centrales y al Mirador norte, el uso Comunicaciones a los viarios y el uso Comercial-Portuario al resto de la zona del Muelle de Levante y su entorno.

Teniendo en cuenta las actividades a desarrollar en el área y la definición de usos de la DEUP en tramitación, se propone:

- Uso Pesquero para la zona Norte del Muelle de Levante.
- Uso Comercial para la zona de operación del Muelle de Levante colindante con la zona de uso pesquero.
- Uso Mixto (comercial – náutico deportivo) para el resto de la zona de operación del Muelle de Levante.
- Uso Interacción Puerto-Ciudad para el área situada a la altura de la Glorieta de Las Canoas.
- Uso Mixto (complementario - interacción puerto-ciudad) para el resto del muelle, a excepción de las zonas pesquera y de interacción puerto-ciudad antes señaladas, y para el mirador norte.
- Uso Complementario para las áreas dotacionales centrales y el viario, así como para el pantalán de embarcaciones de servicios.

Justificación de la propuesta de usos en la DEUP en tramitación:

A la franja ocupada por la zona de atraque del muelle, debido a las actividades de intercambio entre modos de transporte que en ella se desarrollan para los tráficos de pasajeros, pesca, mercancía general y servicios, se le asigna el uso Comercial, ajustando con ello la nomenclatura entre la denominación del PUEP y la denominación de la DEUP. No obstante, en el caso de los tramos central y sur del muelle se ha añadido el uso Náutico-deportivo, proponiendo por tanto un uso Mixto (comercial-náutico deportivo), en previsión del emplazamiento de instalaciones de este tipo, habida cuenta la nueva orientación en cuanto a uso que se propone para el ámbito.

Para el pantalán ubicado al sur del muelle se propone el uso Complementario, debido a su uso por embarcaciones de servicios.

Para la zona del mirador norte, se propone el uso Mixto (complementario – interacción puerto ciudad), añadiendo así el uso de interacción puerto ciudad al uso complementario asignado actualmente, dando continuidad hasta la ra al uso mixto de la franja paralela a la Avenida Norte.

Para la zona Norte del muelle, en la que se llevan a cabo actividades relacionadas con el tráfico pesquero, se ha propuesto un uso Pesquero.

La zona del muelle de Levante localizada en la Glorieta de las Canoas es actualmente un espacio de Interacción Puerto-Ciudad, por lo que la DEUP simplemente se limita a ratificar su vocación asignándole dicho uso.

Para la asignación del uso al resto del muelle, se ha tenido en cuenta la evolución histórica de la zona, su situación actual y el futuro previsto según las líneas de actuación definidas en el Plan Estratégico para el Puerto de Huelva, es decir, la progresiva transformación del muelle, a excepción de su zona pesquera, hacia usos de interacción puerto-ciudad.

Esta transformación se llevará a cabo de manera paulatina, a medida que se vaya gestionando el traslado de aquellas actividades que se consideren incompatibles con los nuevos usos pretendidos, si bien el muelle conservará parte de su carácter y actividad actuales, dando servicio a los tráficos de pasajeros, buques relacionados con la pesca, cruceros y servicios administrativos y de vigilancia que tienen lugar en la zona.

Por todo ello, debido a la coexistencia de ambos usos, Interacción Puerto-Ciudad y Complementario al comercial, se asigna a la mayor parte de la superficie del muelle un uso Mixto (complementario – interacción puerto ciudad).

Por último, de acuerdo con la nueva clasificación de usos en la DEUP, y conforme a la tabla de equivalencias entre usos con el PUEP, se propone un cambio de nomenclatura para las áreas dotacionales centrales y para el viario cuya nueva denominación de uso es Complementario.

2.4.1 Adecuación del PE del Puerto a la nueva DEUP

El Plan Especial del Puerto de Huelva se está adaptando actualmente a la nueva DEUP, encontrándose en fase inicial de Evaluación Ambiental Estratégica

En el apartado correspondiente a los *Criterios y Objetivos de Plan Especial*, se recoge que los criterios básicos para su redacción son los siguientes:

- Establecer un marco jurídico urbanístico claro de desarrollo a corto-medio y largo plazo, para el Puerto y para sus usuarios: las calificaciones de suelo de la Zona de Servicio incorporarían los diferentes procesos de cambio previsibles, resultado de la interrelación entre las diferentes zonas y exigencias portuarias y las diferentes exigencias territoriales y urbanísticas.
- Continuar la racionalización y estructuración de las zonas del Puerto que tengan una proyección de futuro más claras.
- En las zonas de interacción Puerto-Ciudad, establecer propuestas que vayan contribuyendo a estructurar futuros desarrollos, sin decisiones que puedan llegar a ser incompatibles con los desarrollos a largo plazo, aún sin concretar y acordar

El PEOPH también hace suyos los Objetivos generales señalados por la APH en el Plan Estratégico:

- Impulsar y gestionar el proyecto de interacción puerto-ciudad con las autoridades locales (línea 4, objetivo a). El Puerto debe orientar su crecimiento al desarrollo conjunto con la ciudad de Huelva, caminando juntos en la definición e implementación de proyectos que favorezcan el desarrollo urbano y mejoren la convivencia de los ciudadanos, así como permitiendo al puerto ejercer de motor de desarrollo económico de la región, favoreciendo el crecimiento de la industria, el turismo y el desarrollo del mercado laboral. En este sentido, el PEOPH debe reflejar la integración de ambos objetivos mediante la identificación de aquellas áreas de la Zona de Servicio, que por la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios, han ido quedando en desuso o han ido



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

perdiendo su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria. El PEOPH debe, en su caso, indicar la dedicación de estas zonas a usos vinculados a la interacción puerto ciudad, con actividades que, si bien no son estrictamente portuarias, no perjudiquen el desarrollo futuro del puerto ni las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. En el Puerto, esta situación queda reflejada de forma particularmente intensa en el puerto interior, donde se ubican las instalaciones originarias del puerto, y donde, debido al desarrollo urbano y a los escasos calados de la ría, se dan las características previamente indicadas para el desarrollo de usos puerto-ciudad.

Los Objetivos señalados por la APH para la zona del Muelle de Levante, son:

- Oportunidad para repensar este espacio, territorio con potencialidades valiosas para la interacción entre el puerto y la ciudad.
- Relacionarlo con las actuaciones de cambio llevadas a cabo en los últimos años.
- Reflexión integral sobre la totalidad del muelle.
- Alternativas, capacidades y posibilidades de ordenación, para lograr la interacción Puerto-ciudad. El análisis, un alto grado de detalle en sus objetivos, contenidos y representación. La ordenación del Muelle y su entorno uno de los grandes elementos del PEOPH.
- Renovación de la actividad de comercialización de productos pesqueros (nueva lonja)
- Mantenimiento de determinados actividades portuarias -Cruceros turísticos pequeños, buques pesqueros, servicios de percheaje y mantenimiento de buques, actividades náutico-deportivas, embarcaciones de servicios prestados por la administración, etc.
- Gran apuesta a corto plazo para una actuación emblemática de interacción puerto ciudad que culmine las ya realizadas en la Avenida Francisco Montenegro: Mejora del entorno al Monumento a Colón, paseo por Ribera del Odiel y el Paseo Marítimo.

En cuanto a los Usos y Actividades *pormenorizadas*, la ordenación en las diferentes Zonas se realiza para facilitar su comprensión, manteniendo las Unidades de Actuación –manzanas y supermanzanas- que contempla el PEOPH. Para el caso del Muelle de Levante el borrador del Plan queda así:

Muelle de Levante y Transición. Mantiene las cuatro Subzonas.

- La Subzona II.2 mantiene las cuatro Unidades de Actuación con diferentes Usos Pormenorizados. De Norte a Sur son:
 - La Unidad de Actuación II.2.1. Acceso Norte del Muelle de Levante: Usos Pesqueros, salvo una franja en el cantil con Uso Comercial.
 - La Unidad de Actuación II.2.2. Área Norte del Muelle de Levante: a ocupar por la Lonja Usos Pesqueros, reservando el Uso Comercial del atraque. Al Sur, Uso Mixto Complementario o Auxiliar-Interacción Puerto-Ciudad, salvo el atraque al que se asigna Uso Mixto Comercial-Náutico-Deportivo.
 - La Unidad de Actuación II.2.3. Área Central del Muelle de Levante –Glorieta de Canoas:- Uso Interacción Puerto-Ciudad salvo el cantil, con Uso Mixto Comercial-Náutico-Deportivo.

- La Unidad de Actuación II.2.4. Área Sur del Muelle de Levante: igual que la II.2.2 con Uso Mixto Complementario o Auxiliar-Interacción Puerto-Ciudad, salvo una franja en el cantil y el muelle existente, con Uso Mixto Comercial-Náutico-Deportivo.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapunta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

2.6 El PGOU de Huelva

Aprobado el 13 de octubre de 1999 establece en su memoria de ordenación y en las ordenanzas zonales las determinaciones correspondientes al ámbito sometido a planeamiento diferido (Plan Especial N.º2: Sistema General Portuario) de las distintas áreas incluidas en la zona de servicio del Puerto de Huelva.

Uno de los elementos estratégicos del Plan ha sido y es, la de alcanzar una adecuada integración entre la ciudad de Huelva y su puerto. Así en el art. 414. de las ordenanzas del PGOU, donde se indican las determinaciones urbanísticas del Plan especial N.º2 Sistemas general portuario, se recoge de forma general lo siguiente:

Establecer una relación entre la ordenación portuaria y la ordenación de la ciudad, de forma que, siendo ambas complementarias, posibiliten por un lado el acercamiento de la ciudad a la Ría en aquellas áreas imprescindibles para el tráfico portuario, y por otro lado, la conexión del Puerto con las infraestructuras urbanas que posibiliten su correcto funcionamiento.

Este espacio está subdividido en tres áreas: la Norte, la Central o Muelle de las Canoas, y la Sur. Según PGOU, cada una de las áreas se ordenará mediante estudio de Detalle o proyecto unitario. Se buscará la máxima integración de este espacio con los espacios urbanos colindantes.

En este sentido y de forma particular para el Muelle de Levante, se establecen las siguientes determinaciones urbanísticas:

Usos: Comercial-Portuario y Terciario.
Edificabilidad: 3 m³/m²
Ocupación máxima: 50%
Altura máxima: 3 plantas/12 metros.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

D. MEMORIA JUSTIFICATIVA

Este documento constituye un conjunto de directrices de ordenación y diseño urbano para la configuración integral del Muelle de Levante en el Puerto de Huelva, y para su integración armoniosa con la trama urbana de la ciudad existente y proyectada para los próximos años. Persigue el establecimiento de manera atractiva y ordenada de una combinación de usos portuarios y no portuarios compatibles que permitan un disfrute ciudadano de la zona sin perder su carácter de puerto.

Las ideas y prioridades que gobiernan la ordenación están basadas en el trabajo desarrollado y el saber hacer de la oficina de proyectos onubense LAR Arquitectura (www.lararquitectura.com), en coordinación con los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Huelva y los servicios técnicos municipales del Ayuntamiento de Huelva.

3. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

Las actividades portuarias ligadas a esta zona del puerto interior han ido paulatinamente en declive en los últimos años, generando importantes vacíos de actividad. Algunos de los edificios e instalaciones que alberga son obsoletos, están vacíos y sin uso, y como consecuencia directa, en grave riesgo de degradación.

La localización del Muelle de Levante es del máximo interés por su cercanía al casco histórico de la ciudad, sus posibilidades de uso, su colindancia con la ría de Huelva y su apertura al paisaje circundante.

4. PROPUESTA DE ORDENACIÓN

La evolución histórica del Puerto de Huelva a lo largo de este siglo XXI está suponiendo una profunda modernización de la actividad portuaria y como consecuencia un progresivo desplazamiento de la actividad productiva desde el puerto histórico hacia el sur, en la zona denominada puerto exterior. La propuesta planteada en este Estudio de Detalle del Muelle de Levante persigue como objetivo principal la recuperación para la ciudad de Huelva 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. Se trata de la gran aportación del Puerto de Huelva para la integración Puerto-Ciudad de Huelva en los próximos años.

Huelva se encuentra definitivamente con su ría en el Muelle de Levante, concebido como gran espacio urbano continuo y de calidad donde este Estudio de Detalle facilita la aparición de experiencias que generen interés y atractivo para sus ciudadanos. Motores de actividad para la zona al servicio de toda la ciudad como grandes plazas de eventos al aire libre y a cubierto, un puerto y área de recepción de cruceros, una marina deportiva con una importante zona de servicios en tierra, áreas comerciales y de uso mixto, puesta en valor de elementos de patrimonio industrial y portuario rehabilitados, equipamiento deportivo y cultural, vastas zonas de ocio y restauración.

4.1 Objetivo de la actuación

El objetivo general de la actuación es transformar el frente portuario del Muelle de Levante en un lugar para trabajar, pasear y hacer deporte. Un lugar con espacios culturales, restaurantes, marina deportiva, centro de actividades náuticas y terminal de cruceros. Un lugar de disfrute para los ciudadanos de Huelva y sus visitantes.

4.2 Programa de actuación

Sobre la base normativa que marca el PGOU de Huelva y el PE del Puerto de Huelva, el programa se define como aquel que permite materializar al máximo las prioridades de ordenación establecidas a partir de las conclusiones del análisis urbano realizado.

El programa se concibe de una manera flexible, de modo que pueda ser adaptado a las necesidades específicas de las propuestas de inversión con voluntad de desarrollar actividades de interés económico y social en el ámbito.

4.3 Ordenación general del conjunto

Las prioridades de actuación definen la lógica de la ordenación general del conjunto. De manera específica exponemos en modo de objetivo los siguientes:

4.3.1 Conexión de la trama urbana de la ciudad de Huelva con el frente de la Ría del Odile

Se potencia el acceso desde el casco urbano a través de la red de calles y avenidas transversales a la línea del cantil. Los nuevos volúmenes ordenados no interfieren en las cuencas visuales que tiene su origen en dichas calles y avenidas.

Se modifica la condición de borde urbano del parque de Zaira mediante la propuesta de un conjunto discontinuo de volúmenes de edificación que limita su perímetro al otro lado de la Avenida de Hispanoamérica. Este conjunto de edificaciones construye una nueva fachada urbana a la avenida a la vez que permite dotar de actividad una estrecha franja entre dos grandes vacíos (parque y muelle), que de otro modo resultarían desconectados.

La vialidad portuaria que separa el Muelle de Levante de la Avenida de Hispanoamérica se desmonta en las áreas de acceso al recinto (incluyendo zócalo de ladrillo), para hacer posible la continuidad del nuevo desarrollo con la trama urbana existente. El resto del perímetro vallado, de gran calidad constructiva y estética y en buen estado de conservación, se propone que sea mantenido en las zonas que delimitan áreas de aparcamiento, con función de ocultamiento de vehículos y preexistencia portuaria. No obstante, la longitud de cerramiento a conservar será objeto de análisis en cada una de las propuestas de urbanización y edificaciones que se lleven a cabo a lo largo de la actuación.



FIRMAS
El documento ha sido firmado o aprobado por :
1.- Secretaria General - Secretario de Excmo. Ayuntamiento de Huelva

ESTADO
FIRMADO
27/09/2019 13:07

OTROS DATOS
Código para validación: **F9F7E-YWEEH-TCK5L**
Fecha de emisión: **3 de octubre de 2019 a las 14:05:53**
Página 34 de 45

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

4.3.2 Preservación de la condición de espacio libre de la zona
La ordenación potencia el espacio libre sobre el edificado y los recorridos peatonales sobre los de tráfico rodado en el Muelle de Levante, prevaleciendo las configuraciones abiertas (espacios para eventos, plazas, paseos y recorridos libres).

La inclusión de grandes áreas diáfanas en la ordenación propuesta (Gran plaza Ría del Odiel y Plaza de la gastronomía) responde no sólo a un criterio funcional, sino que persigue preservar una característica histórica del Muelle de Levante muy asentada en el imaginario popular de los onubenses: los grandes espacios abiertos destinados a albergar temporalmente las mercancías para la carga y descarga de los buques atracados en el cantil del muelle.

4.3.3 Potenciación de su valor paisajístico y medioambiental
La orilla de poniente de la ría del Odiel no es un mero telón de fondo para una perspectiva urbana, las más de las veces ocultada por edificaciones, sino una presencia constante potenciada desde los espacios libres ordenados.

La visión de conjunto desde la lámina de agua es igualmente importante ya que constituye un nuevo frente marítimo de la ciudad de Huelva.

4.3.4 Mantenimiento del carácter portuario de la zona
La ordenación respeta en la medida de lo posible todos aquellos elementos originales propios del uso portuario original. En particular antiguas grúas de carga y descarga de buques, noráis, defensas, barandillas y faroles originales, pavimentos de adoquines granito, etc.

Cuando sea imprescindible para su reutilización, estos estos elementos se desmontarán para reubicarlos en el lugar oportuno, de manera que contribuyan a que el resultado final del conjunto mantenga el carácter portuario que tuvo la zona en su origen.

Los elementos contemporáneos incorporados en la nueva ordenación desarrollan con libertad y creatividad una estética propia, si bien se pretende que estén en consonancia con el carácter portuario perseguido para la zona.

4.3.5 Puesta en valor el patrimonio portuario e industrial de los edificios existentes
El entorno del Muelle de Ríotinto, máximo exponente del patrimonio portuario e industrial de la zona, se preserva de edificación orientando una plaza dotada de la instalación *Espajo de agua* a modo de gran espacio libre para potenciar la visibilización del BIC.

Los dos pabellones racionalistas en el acceso a la Glorieta de las Canoas, se incorporan a la ordenación destinándolos a usos complementarios con la nueva vocación urbana del muelle. Los dos Tinglados existentes (Sur y Norte) y algunos de los antiguos saladeros que todavía se conservan en el extremo norte de la actuación tratarán de integrarse arquitectónicamente en el conjunto de la ordenación, si bien podrán ser alterados o incluso sustituidos si fuera necesario para una mejor ordenación del ámbito.

4.3.6 Generación de nuevos usos urbanos compatibles con el carácter Puerto-Ciudad
Se proponen usos terciarios que generen actividad para el desarrollo de la zona. El objetivo es llenar de contenido y generar foco de atracción para la presencia constante de ciudadanos de Huelva y turistas.

La marina deportiva se propone como foco de atracción en la zona norte, así como el comercial en la zona central y el turístico en la zona sur. En todos los ámbitos se propician oportunidades para el

establecimiento de locales de restauración de todo tipo: desde restaurantes con estrella hasta gastrobares de precios populares y pequeños quioscos y cafeterías dispersos a lo largo del paseo del cantil.

Se reserva un espacio libre el extremo más al norte como zona de transición con el uso más industrial específico de la nueva Lonja pesquera.

4.3.7 Generación de actividad económica lucrativa a partir de los nuevos usos instalados
La propuesta de ordenación no sólo potencia el uso de la zona por parte de la ciudad de Huelva y la generación de usos públicos atractivos. El Muelle de Levante genera en paralelo una importante actividad económica privada de uso lucrativo que persigue el establecimiento en los diferentes solares generados por la actuación de concesionarios (empresarios individuales, PYMES y grandes corporaciones) que garanticen la viabilidad económica de la operación mediante el abono de las tasas portuarias correspondientes en función de la legislación vigente.

4.3.8 Sostenibilidad económica de la inversión y el mantenimiento
El concepto de sostenibilidad económica aplicada a la zona implica la conveniencia de que la suma de la inversión inicial realizada por la administración pública más el coste de las operaciones de mantenimiento periódico sea retornada a medio-largo plazo en los mismos términos económicos iniciales, a partir de la explotación de los aprovechamientos lucrativos generados.

4.3.9 Sostenibilidad ambiental en términos de consumo de energía
El concepto de sostenibilidad ambiental aplicada a la zona, en términos de energía implica la conveniencia de que el balance neto entre la energía generada por las instalaciones de energías renovables y la demanda de energía de las actividades implantadas en el Muelle de Levante sea positivo, esto es, que en la zona se genere al menos la misma cantidad de energía que se consume a lo largo de un ciclo anual completo.

4.4 Ordenación pormenorizada: zonas y subzonas

A continuación presentamos una relación pormenorizada de zonas, subzonas y elementos que componen la ordenación del Muelle de Levante.

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN
A	A1	Entorno del Muelle de Ríotinto	Muelle de Levante SUR
	U1.1	Entorno del Muelle de Ríotinto	
	A2	Espajo de agua	
		U2.1	Puerto de congresos
		U2.2	Plaza de la Gastronomía onubense
			Plaza de congresos. Plaza



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entresuelo A, 21003 Huelva
 www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN
A3		U2.3	Puerto de congresos. Acceso
		P1	Restaurante panorámico
		P2	Pier 2
		P3	Pier 3
		U3.1	Recepción de cruceros. Plaza
		U3.1.1	La Carpa de granales
		U3.2	Recepción de cruceros. Acceso
B		PR1	Tinglado Sur
		P4	Pier Intercambiador
			Muelle de Levante CENTRAL
	B1		Glorieta de las canoas
		U4.1	Plaza de las canoas
		U4.2	Rampa accesible
		U4.3	Plaza de las canoas
		U4.4	Península de las canoas
		PR2	Pabellones racionalistas
		PR3	Restaurante de las Canoas
C		P5	Cubo de hielo Sur
		P6	Cubo de hielo Norte
		P7	Cubo de hielo acceso península
			Muelle de Levante NORTE
	C1		Gran plaza Ria del Odiel
	U5.1	Malacates vegetales	
	U5.2	Gran plaza Ria del Odiel	
	U5.3	Gran plaza Ria del Odiel. Accesos	
	P8	Pier 8	
	P9	Pier 9	
	PR4	Tinglado Norte	

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN
C2		U6.1	Marina deportiva
			Plaza de la Navegación
		U6.2	Marina deportiva. Plaza
		U6.3	Marina deportiva. Plaza
	U6.4	Marina deportiva. Accesos	
	P10	Zona comercial	
D			LÁMINA DE AGUA
	D1		Muelle de cruceros
			Atracadero de cruceros y megayates
D2		Muelle de las canoas	
		Atracadero pequeñas embarcaciones turísticas	
D3		Marina deportiva sobre lámina de agua	
		Embarcaciones deportivas, yates y veleros	

4.5 Zona A: Muelle de Levante SUR

Se extiende en el tramo de tierra entre el Muelle de Riotinto y el Tinglado Sur. Comprende las subzonas A1 (Entorno del muelle de Riotinto), A2 (Puerto de congresos) y A3 (Recepción de cruceros).

La Zona Sur del Muelle de Levante es el resultado de una doble operación: por un lado la apertura de la gran cuenca visual que permite la visión de la ria del Odiel desde la calle Sanlúcar de Barrameda, y por otro la reserva de un espacio de protección en el entorno del BIC del Muelle de Riotinto que permita el disfrute y puesta en valor de un elemento único del patrimonio minero portuario.

Es, de las cuatro grandes zonas en las que se divide la actuación, la que sin duda incorporará un mayor interés comercial para el potencial inversor externo, por cuanto se sitúa como conexión directa con el barrio de Pescadería y el nuevo Ensanche Sur de la ciudad.

En la subzona A1 (Entorno del Muelle de Riotinto), se plantea el *Espajo de agua* que aporta además solución de continuidad con la actuación de espacio libre urbano operado en los últimos años denominada Paseo de la Ria, al sur del ámbito de actuación.

En el lado Norte de esta Unidad de Ejecución reservamos el Tinglado Sur rehabilitado (PR1) como zona de eventos a cubierto, ligado a un espacio semi exterior denominado *La Carpa de granales* (U3.1.1) y finalmente la *Plaza de la Gastronomía* (U2.1), que coincide con la confluencia de la cuenca visual de la calle Sanlúcar de Barrameda. Se trata, por tanto, de una estación de espacios (abierto-cubierto-cerrado), que facilitan la celebración de eventos de todo tipo (incluida la recepción temporal de cruceros de pequeño calado), adaptándose a cualquier condición climatológica.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

La parte más importante de los aprovechamientos lucrativos que confiere el PGOU de Huelva y que no se agotan en este Estudio de Detalle del Muelle de Levante la concentramos en la parcela triapezoidal de uso mixto ubicada entre las cuencas visuales de la calle Sanlucaer de Barameda y de la calle Pepe Píro, en el barrio de Pescadería. Se trata de Zócalo comercial en baja mas dos plantas (P3), directamente vinculado al Muelle y a la *Plaza de la Gastronomía*.

Para posibilitar el éxito de la actuación, dotándola de la necesaria flexibilidad, se propone que el uso del zócalo sea principalmente comercial, compatible con cultural (en el caso de optar por un Auditorio o Palacio de Congresos este bien podría desarrollarse parcialmente semi enterrado como base del comercial en planta baja). La cubierta del edificio sería igualmente visitable de tipo ajardinado, y sobre ella se dispondrían establecimientos de ocio y catering. A futuro es en esta parcela P3 donde se propone que se concentre la mayor parte de la edificabilidad asignada al ámbito del Muelle de Levante, mediante la construcción de un edificio en altura, previa modificación puntual del documento de planeamiento que corresponda.

Concentrar gran parte de la edificabilidad en esta zona permite liberar de edificación el entorno del Muelle de Riotinto y acometer actuaciones con atractivo turístico como la del *Espajo de agua*, una fuente recreativa que además de generar interés para la zona de conexión con el Paseo de la Ría, funciona como microclima suavizando las temperaturas extremas en verano y pone en valor el BIC por cuanto genera un reflejo sobre la lámina de agua muy atractivo y fotografiable para el visitante.

El *Espajo de agua* consiste en una instalación de fuente recreativa-ornamental, donde una plaza de gran superficie aloja un vaso inundable de muy bajo perfil (unos 20 cm) sobre el que se disponen grandes losas de granito o basalto de color oscuro con 10 mm de altura entre juntas de solería. Cada una de estas baldosas de 1 metro por 1 metro de lado incorpora en su centro un nebulizador que primero vaporiza agua en suspensión, luego inunda el vaso bombeando agua entre las juntas y generando una fina película de agua de pocos milímetros sobre la solería y posteriormente la dreña en ciclos periódicos regulados por un programador automático. El resultado, ya probado con notable éxito turístico en ciudades portuarias como Burdeos, es muy atractivo para el visitante.

El entorno del *Espajo de agua* es además compatible con espacios de danza y espectáculos al aire libre. Imaginemos por un momento lo que un espacio urbano como este puede suponer para la ciudad de Huelva durante las noches de temperaturas suaves.

La propuesta de espacios lucrativos para la Zona Sur del Muelle de Levante se completa con una propuesta de edificio de restauración de gran calidad, ligado a la explotación de la zona de eventos del Tinglado Sur, y dispuesto parcialmente entre el borde del cantil y la lámina de agua (P1).

Este restaurante, comportaría un acceso inferior a una plataforma flotante sobre la lámina de agua que serviría para el atraque de yates. Su terraza, sobre la cubierta del edificio, resultaría un espacio privilegiado para la observación del Muelle de Riotinto y en general, de las magníficas puestas de sol sobre la ría de Huelva.

4.6 Zona B: Muelle de Levante CENTRAL

Se extiende en el tramo de tierra entre el Tinglado Sur y el actual edificio en desuso de la antigua fábrica de hielo. Comprende la subzona B1 conocida como Glorieta de las canoas.

La Glorieta de las Canoas constituye un espacio urbano ya consolidado, por lo que resulta conveniente preservar todo lo bueno que aporta, y sin embargo, por las particulares características de su urbanización, representa una cierta barrera para la continuidad del paseo por el Muelle de Levante.

Es por esto que en la propuesta se mantienen algunas de las edificaciones existentes (pabellones racionalistas de acceso, restaurante Bonilla y marquesinas cubiertas), si bien se sugiere que en los proyectos de urbanización del ámbito se analice la posible modificación de la estructura de patines ortogonales (respetando en la medida de lo posible el aprobado existente), la plataforma escalonada de madera y el estanque de agua para eliminar las barreras arquitectónicas en el recorrido de enlace con el cantil del Muelle.

Dentro de esta misma operación se enmarca la estrategia de demolición del volumen del edificio de la antigua fábrica de hielo. Se trata de una estrategia no vinculante, compatible con la rehabilitación del edificio. En caso de optar por la demolición se propone recuperar dicho volumen, en la forma de dos edificaciones menores simétricas de uso comercial a cada lado del estanque: *Cubo de hielo Sur* (P5) y *Cubo de hielo Norte* (P6) que, además se propone que presenten una envolvente exterior translúcida.

Se propone generar sinergias con el notable éxito de los establecimientos de restauración aquí ubicados, incorporando un nuevo programa lucrativo para esta zona del muelle destinado a uso comercial. Este uso complementa la actividad de restauración que actualmente se desarrolla en esa zona.

Con respecto a la interacción con la lámina de agua, se potencia el carácter de punto de embarque y desembarque de pasajeros en embarcaciones menores (Catamarán turístico y canoa de Punta Umbría), introduciendo la *Península de las canoas* (U4.4).

4.7 Zona C: Muelle de Levante NORTE

La Zona NORTE del Muelle de Levante se extiende en el tramo de tierra entre el edificio en desuso de la antigua fábrica de hielo y la nueva Lonja de pescado y marisco. Comprende las subzonas C1 (Gran plaza Ría del Odier), y C2 (Marina deportiva).

Se preserva la cuenca visual que permite la visión de la lámina de agua desde la Avenida Real Sociedad Colombia Onubense y su conexión con el casco antiguo de la ciudad a través de la Plaza Doce de Octubre. Esta conexión, de tipo peatonal y tráfico restringido, confluye en el gran espacio vacío que constituye la zona de grandes eventos al aire libre denominada *Gran Plaza Ría del Odier*. Se trata de una gran explanada de 15.000 m² de superficie, apta para la celebración de eventos de todo tipo (juegos deportivos, recepciones de buques escuela, conciertos, festivales, fiestas del agua, desfiles, exhibiciones de tiro, motocross, trial, cars, etc.).

Esta gran superficie libre está dotada de todos los servicios necesarios (saneamiento y drenaje, puntos de abastecimiento de agua, de suministro eléctrico, de iluminación LED nocturna, etc.), de manera que puedan instalarse pequeñas construcciones efímeras y colonizarse de manera flexible en función del tipo de evento a realizar.

Alineados con Avenida de Hispanamérica se disponen hileras y bolsas de aparcamiento con carácter permanente (adossadas a la cara interior de la valla que se mantiene y oculta desde el exterior por su zócalo de ladrillo para no formar barrera). Junto a ellos, zonas de estacionamiento de bicicletas ligadas al carril bici interior y estaciones de carga fotovoltaica de vehículos eléctricos.

La gran zona de eventos al aire libre será compatible con su relación directa con la Marina deportiva, y está servida en su extremo Norte por uno de los Tinglados rehabilitados (destinado a espacio deportivo cubierto, compatible con almacenamiento) y en su extremo Sur por parcelas con vocación de servicio a la citada Marina.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entraparanta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

A continuación disponemos el grueso de las instalaciones en tierra de la Marina deportiva, con un acceso peatonal desde el casco urbano a través del Parque de Zafra (entre las cocheras del Puerto) y rodado desde la Avenida de Hispanoamérica para vehículos tipo turismo: con acceso limitado hasta el carril para carga y descarga en el acceso Norte al pantán deportivo. Dos bolsas de aparcamiento a la entrada de la Marina deportiva dan servicio a los usuarios de los atraques.

Se propone preservar alguno/s de los antiguos saladeros para conformar un espacio urbano definido que dé continuidad a la penetración transversal de la calle Mozárabes a través del Parque de Zafra y los edificios de las antiguas cocheras de fercarril.

La propuesta amplía la gran cuenca visual que resulta al embocar la calle José Manuel Garrón desde la Avenida Molino de la Vega y el Paseo de la Glorieta, generando un espacio cohesión entre la actuación y la nueva Lonja.

Respetamos el entorno de la Nueva Lonja de Pescado, dejando libre su área de influencia, entendiendo que se trata de una actuación singular de reciente renovación y que debe ser puesta en valor por un estudio específico de su entorno.

4.8 Zona D: Lámina de agua

Se extiende sobre la superficie de la lámina de agua desde el Muelle de Riotinto hasta la nueva Lonja de pescado y marisco. Comprende las subzonas D1 (Muelle de cruceros), D2 (Muelle de las canoas) y D3 (Marina deportiva sobre lámina de agua).

Las instalaciones en agua de la Marina deportiva están constituidas por un conjunto de pantanales flotantes paralelos y perpendiculares al carril con acceso controlado desde el mismo.

El conjunto de pantanales flotantes se completa con una barrera con doble apertura para prevenir los efectos del oleaje provenientes de barcos pesqueros en su tránsito hacia la Lonja.

La Península de las Canoas podrá estar dotada de un pequeño quiosco y bancos (desde donde se pueden observar los barcos y pasar al nivel del agua).

4.9 Recorridos longitudinales de interconexión a lo largo del Muelle de Levante

Más allá de las distintas actuaciones de liberación de espacios de uso público, así como de rehabilitación y construcción de nuevos volúmenes edificadas, es necesario interconectar entre sí los más de 1.000 m de recorrido longitudinal, asegurando igualmente su continuidad con el resto de instalaciones portuarias (Ciudad del Marisco al Norte, y Paseo de la Ría al Sur).

4.9.1 El paseo del carril

Dentro de la plataforma del muelle, y en las inmediaciones del carril (salvando una primera franja de 10-15 metros para la disposición de terrazas y veladores), discurre un paseo peatonal apogolado con elementos de sombra e iluminación nocturna indirecta; equipado con bancos y pequeños quioscos para la venta de bebidas, helados y pequeños aperitivos.

Este paseo discurre en continuidad a todo lo largo del muelle y conecta entre sí las terrazas de la primera línea del carril y los accesos a los distintos edificios discurrendo en algunos casos por debajo de ellos cuando éstos liberan su planta baja sobre pilares. Se inicia en el acceso a la Marina

deportiva en la zona norte del Muelle y llega hasta el *Espajo de agua* en el extremo sur y desde allí conecta con la reciente ampliación del Paseo de la Ría.

4.9.2 El carril bici

Conectando entre sí las bolsas de aparcamiento de bicicletas y las estaciones de carga de vehículos eléctricos se dispone el carril bici interior. Podría configurar un carril bici de velocidad controlada y segregado de la circulación peatonal mediante tachuelas metálicas en el pavimento que se iluminan de noche.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entresuelo A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

E. NORMATIVA

5. MARCO NORMATIVO DEL ESTUDIO DE DETALLE

El presente Estudio de Detalle se redacta al amparo del Art. 15 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), a los efectos de completar o adaptar algunas determinaciones del planeamiento y de manera más específica:

- Establecer, en desarrollo de los objetivos definidos por el Plan General de Ordenación Urbana de Huelva y el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva, la ordenación de volúmenes, el trazado local del viario secundario y de los espacios libres, así como la localización de los distintos usos del suelo en la zona.
- Fijar las alineaciones y rasantes de cualquier viario, y reajustarlas, así como las determinaciones de ordenación referidas en la letra anterior, en caso de que este establecidas en dichos instrumentos de planeamiento.

6. DETERMINACIONES DE CARÁCTER GENERAL

6.1 Naturaleza jurídica, ámbito de aplicación, marco legal y vigencia

El presente Estudio de Detalle del Muelle de Levante constituye el instrumento de ordenación integral que establece la ordenación urbanística en la totalidad del ámbito del Muelle de Levante en Huelva, y organiza la gestión de su ejecución, de acuerdo con las características de la zona y los procesos de ocupación y utilización del suelo actuales y previsibles a medio plazo.

Se establece su ámbito de aplicación desde el límite del Muelle de Riotinto hasta la Gloriaeta Norte, dentro de la zona de delimitación del Puerto de Huelva.

El marco legal de referencia del presente documento lo establece por un lado el Plan Especial del Puerto de Huelva (aprobado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía el 26 de julio de 2000), y el Plan General de Ordenación Urbana de Huelva (aprobado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía el 13 de octubre de 1999), así como la Delimitación de Espacios y Usos del Puerto de Huelva (DEUP), actualmente en tramitación, a los cuales se añadirá una vez sea aprobado. Tiene vigencia indefinida, sin perjuicio de las innovaciones que se puedan introducir para mejorar su contenido.

6.2 Régimen urbanístico del suelo

Todo el ámbito de ordenación está clasificado por el PGOU de Huelva como suelo urbano de uso general Comercial-Portuario y Terciario.

Para las Zonas Sur y Norte del Muelle de Levante se amplían los grados específicos de Comercial general y Pesquero al uso Comercial Equipado.

Para la Zona Central se mantiene los usos ya consolidados de tipo Comercial Equipado.

En Suelo Urbano, este Estudio de Detalle del Muelle de Levante define la ordenación física de forma pornormatizada, tal como prevé la Ley 7/2002, de 17 de Diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, a través de la delimitación de su perímetro, señalando las operaciones de consolidación o reforma que se estimen necesarias, mediante la delimitación del ámbito del correspondiente elemento, asignando los aprovechamientos correspondientes a cada zona, señalando los suelos destinados a:

- Viales.
- Suelos públicos para jardines y elementos de urbanización.
- Edificios existentes y elementos a proteger por su valor patrimonial.
- Suelos edificables para concesionarios privados.

Estas determinaciones físicas se representan a escala 1/1.500 en los Planos de Alineaciones y Rasantes (06.1 hasta 06.5) de estos Suelos Urbanos.

6.3 Desarrollo, gestión, ejecución y ejecución material del Plan

En el caso de resultar necesario para el ajuste de las condiciones de edificabilidad, altura máxima y número de plantas fijadas, el desarrollo de este Estudio de Detalle requerirá la redacción de una Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Huelva y/o del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva.

Se establece un modelo de gestión público-privada en base a concesiones administrativas (fases por uso y por ocupación de suelo), por un periodo medio de 50 años.

Para la ejecución material del Plan, una vez aprobado este Estudio de Detalle, se redactará un Proyecto de Urbanización para cada ámbito o bien uno conjunto que incorporará -al menos- un estudio específico de los siguientes aspectos: aparcamientos, tratamiento de residuos, enlaces a red viaria exterior, suministro de servicios instalaciones (abastecimiento, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones), eficiencia energética, patrimonio industrial portuario y accesibilidad universal.

De manera independiente y una vez ejecutada la urbanización de su entorno inmediato, se realizará la tramitación del correspondiente Proyecto de Edificación de cada una de las parcelas edificables ordenadas por el Plan.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entresuelo A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

7. CONDICIONES GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USO DEL SUELO

7.1 Condiciones y definiciones generales

Edificabilidad: es el cómputo de la medida de superficie edificada, expresada en este documento de Estudio de Detalle en función del parámetro m² techo/ m² suelo. Es el resultado de multiplicar la edificabilidad del PGOU (m² edificado/m² suelo) por la altura de planta, expresada en metros.

Cómputo de la superficie edificada: no se computan como superficie edificada los soportales, pérgolas, solanos y construcciones permitidas por encima de la altura máxima.

Construcciones permitidas por encima de la altura máxima: cubiertas inclinadas y petos hasta 2 m por encima de la cara inferior de forjado, castilletes para albergar remates de casas de escalera y ascensores, depósitos, unidades exteriores de climatización, instalaciones de energías renovables y chimeneas de ventilación y evacuación de humos. En todos los casos se retrotraerán a línea de fachada una longitud igual a su altura.

La altura mínima de planta será de 4 metros en planta baja.

7.2 Condiciones de volumen y edificabilidad

Las fijadas por el Plan General de Ordenación Urbana de Huelva:

3 m²/m² de edificabilidad.
50% de ocupación máxima.
Altura máxima de 3 plantas/12 metros.

Las zonas libres urbanizadas del Muelle de Levante podrán incorporar hasta un 10% de la edificabilidad total de todo el ámbito para la materialización de quioscos, ascos y en general pequeñas construcciones que den servicio y mejoren la funcionalidad del espacio público.

La lámina de agua adyacente al Muelle de Levante podrá incorporar hasta un 5% de la edificabilidad total de todo el ámbito para la materialización de construcciones que den servicio específico a la zona.

La edificabilidad remanente que no resulta agotada con la ordenación propuesta en este Estudio de Detalle se reserva para ser materializada en una fase posterior, preferentemente en la parcela P3, en la forma de edificio de mayor altura que requerirá la aprobación previa de una Modificación Puntual del planeamiento en lo relativo a altura y número de plantas.

7.3 Valor Arquitectónico de las preexistencias Edificatorias

Los edificios preexistentes que sean considerados de valor arquitectónico podrán ser objeto de rehabilitación integral para devolverlos a su estado de integridad estructural, funcional y estético original. Se posibilita la intervención arquitectónica, para facilitar su revitalización adaptando su realidad construida a las nuevas necesidades de cambio de uso.

7.4 Valor Arquitectónico de las nuevas piezas Edificatorias

En las obras de urbanización y edificación se cuidará minuciosamente la calidad del resultado arquitectónico final de la edificación y su entorno urbanizado de parcela.

Con el fin de garantizar el valor arquitectónico de las nuevas piezas edificatorias:

- En actuaciones que constituyen nuevas edificaciones, el licitador que opte a la concesión presentará un anteproyecto que será valorado por técnico competente designado por APH en lo relativo a su idoneidad y calidad arquitectónica, resultando imprescindible la incorporación de un informe favorable sobre la calidad arquitectónica del objeto final edificado en la resolución final de la concesión administrativa.

7.5 Acabados, materiales composiciones y colores

Con carácter general, los materiales de acabado, las texturas y los colores de las fachadas envolventes de los edificios perseguirán una singularidad estética que posibilite el encuentro de la mejor arquitectura contemporánea con las piezas rehabilitadas de valor patrimonial preexistentes.

Se proponen preferentemente sistemas constructivos de fachada ventilada en envolventes verticales y cubiertas vegetales que minimicen el impacto constructivo del edificio en cubiertas y terrazas. No se establecen criterios con carácter obligatorio en el empleo de materiales, aunque sí se impone como requisito imprescindible el estudio detallado de la composición volumétrica de cada edificio mediante la presentación de un modelo 3D virtual (estándar BIM con LOD300), complementado puntualmente con un estudio detallado de materiales mediante renderizado fotorealístico y la aportación de muestras físicas del material a emplear.

No se admitirán materiales de baja calidad y alto mantenimiento en envolventes exteriores del edificio, haciendo prevalecer preferentemente el hormigón blanco, el vidrio y el acero como materiales generales de acabado.

La composición de volúmenes del edificio proyectado evitará la simple repetición de plantas en altura, en la persecución de una formalización no convencional de interés arquitectónico singular. Se recomienda evitar los planos de fachada de gran longitud, especialmente cuando estos puedan resultar repetitivos y anodinos, incorporando con naturalidad la línea curva en el diseño de la envolvente exterior de las nuevas piezas edificatorias.

7.6 Tratamiento de aparcamientos y espacios libres en parcelas

Algunas parcelas de la actuación se conciben como aparcamientos al aire libre durante el tiempo que permanezcan sin ocupar. El resto del espacio libre de las parcelas no ocupado por aparcamiento se tratará con especies tapizares y arbustivas durante la urbanización del espacio libre del muelle para evitar la generación de espacios residuales.

Una vez que se construya el edificio, éste deberá incorporar un número de plazas de aparcamiento bajo rasante similar al existente, resolviendo la urbanización de los espacios libres de parcela resultantes en continuidad con la urbanización de espacios libres existentes.

7.7 Urbanización y espacios verdes

La urbanización del Muelle de Levante deberá integrar los elementos originales del antiguo Muelle de Levante (vallado original de delimitación, barandillas, noráis, faroles, grúas, pavimentos de granito, rales empotrados, petos y escaleras de granito, etc.), en el objetivo de preservar el carácter portuario del espacio urbano resultante.

La urbanización empleará materiales de gran calidad y bajo mantenimiento, reservando al menos un 20% del espacio libre total para vegetación de mediano y gran porte (arbolado) y superficies blandas (tapizantes y arbustivas). Cubiertas vegetales, pérgolas que incorporen vegetación, aparcamientos blandos, etc. serán computadas a efectos de superficie verde.

La instalación de drenaje y saneamiento será de tipo separativo.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

8. CONDICIONES PARTICULARES DE EDIFICACIÓN Y USO DEL SUELO

A continuación detallamos los cuadros de condiciones particulares de la edificación por zonas.

Las zonas libres urbanizadas del Muelle de Levante podrán incorporar hasta un 10% de la edificabilidad total de todo el ámbito para la materialización de quioscos, aseos y en general pequeñas construcciones que den servicio y mejoren la funcionalidad del espacio público.

8.1 Zona A: Muelle de Levante Sur

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA m²	SUPERFICIE AREA MOVIMIENTO en P1 y P2 m²	SUPERFICIE AREA MOVIMIENTO en P1 y P2 m²	Nº DE PLANTAS	EDIFICABILIDAD m²/m²	ALINEACIONES	PLAZAS DE APARCAMIENTO	Notas	EDIFICABILIDAD m² totales
A			Muelle de Levante SUR									
A1			Entorno del Muelle de Ríotinto	3.044,49			---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		U1.1	Entorno del Muelle de Ríotinto	1.666,5			---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		U1.2	Espajo de agua				---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
A2			Puerto de congresos	7.594,39			---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		U2.1	Plaza de la Gastronomía onubense	1.994,78			---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		U2.2	Puerto de congresos, Plaza	576,75			---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		U2.3	Puerto de congresos, Acceso	3.422,74			---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		P1	Restaurante Panorámico	1.960,58			PB + 1	0,75	- 3m lindero Norte y Este - 36m lindero Sur	---	Se permite a la edificación volcarse sobre la lamina de agua, al considerarse un edificio singular	2.567,055
		P2	Pier 2	2.536,35			PB + 2	1	- 3m lindero Norte y Este - 14m lindero Sur - Valable en lindero Oeste	---	Las plazas de aparcamiento se sitúan en planta baja si no existe edificación y bajo rasante con edificación	2.536,35
		P3	Pier 3	4.658,77			PB + 2	2	- 3m a linderos	---		9.317,54
A3			Recepción cruceros	5.868,43			---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		US.1	Recepción de cruceros, Plaza	2.709,08			PB	---	---	---	Espacio cubierto para la recepción de visitantes, protegido del sol y la lluvia	
		US.1.1	La Carpa de graneles				---	---	---	---	Ver especificaciones en la memoria	
		US.2	Recepción de cruceros, Acceso	1.590			PB + entreplanta	1,3	---	---	Conservación de la edificación existente o sustitución por volumen equivalente	2.067
		PPI1	Tringlado Sur				---	---	---	---	Se permite la construcción de entreplantas	
		P4	Pier Intercambiador	3.714,54			PB + 2	1	- 8m a lindero Oeste - 3m a linderos	---	Las plazas de aparcamiento se sitúan en planta baja si no existe edificación y bajo rasante con edificación	3.714,54

La edificabilidad total asignada a esta Zona A, Muelle de Levante Sur, es de 20.202,49 m².

La edificabilidad remanente que no resulta agotada con la ordenación propuesta en este Estudio de Detalle se reserva para ser materializada en una fase posterior, preferentemente en la parcela P3, en la forma de edificio de mayor altura que requerirá la aprobación previa de una Modificación Puntual del Planeamiento en lo relativo a altura y número de plantas.



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante
8.2 Zona B: Muelle de Levante Central

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrapuerta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA m ²	SUPERFICIE MUELLE PB m ²	SUPERFICIE AREA MUELLE PB m ²	SUPERFICIE AREA MUELLE PT y PZ m ²	Nº DE PLANTAS	EDIFICABILIDAD m ² /m ²	ALIMENTACIONES	PLANTAS DE APARCAMIENTO	Notas	EDIFICABILIDAD m ² /m ²
B			Muelle de Levante CENTRAL										
	B1		Glorieta de las canoas	2.980,92				---	---			--- Ver especificaciones en la memoria	
		U4.1	Plaza de las canoas	856,13				---	---			--- Ver especificaciones en la memoria	
		U4.2	Rampa Accesible	3.176,75				---	---			--- Ver especificaciones en la memoria	
		U4.3	Plaza de las canoas	5.504,73				---	---			--- Se crea un espacio público a una cota más próxima a la lamina de agua, con comunicación directa con la misma	
		U4.4	Península de las canoas					---	---			--- Se conserva la edificación existente	512
		PR2	Pedilones racionalistas	284				PB +1	---			--- Se conserva la edificación existente	476
		PR3	Restaurante de las canoas	255				PB +2	---			--- Acceso principal en su fachada Norte (a través de la rampa accesible sobre la lamina de agua)	1.984,15
		P5	Cubo de hielo Sur	793,66		793,66		PB +2	2,5			--- Acceso principal en su fachada Sur (a través de la rampa accesible sobre la lamina de agua)	1.984,15
		P6	Cubo de hielo Norte	793,66		793,66		PB +2	2,5			--- Debido al carácter de simetría existente en la zona, esta nueva edificación será simétrica a la existente (Bonilla de El Puerto)	952
		P7	Cubo de hielo acceso península	476		476		PB +2	2				

La edificabilidad total asignada a esta Zona B, Muelle de Levante Central, es de 5.908,30 m².



ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante
8.3 Zona C: Muelle de Levante Norte

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entraplanta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACION	SUPERFICIE PARCELA m ²	SUPERFICIE AREA MOVIMIENTO en P ₁ y P ₂ m ²	SUPERFICIE AREA MOVIMIENTO en P ₁ y P ₂ m ²	Nº DE PLANTAS	EDIFICABILIDAD m ² /m ² s	ALINEACIONES	PLAZAS DE APARCAMIENTO	Notas	EDIFICABILIDAD m ² totales
C			Muelle de Levante NORTE									
	C1		Gran plaza Ria del Odiel									
		US.1	Gran Plaza Ria del Odiel, Malacates verticales	9.126,76			---	---			Ver especificaciones en la memoria	
		US.2	Gran plaza Ria del Odiel	1.254,85			---	---			Ver especificaciones en la memoria	
		US.3	Gran plaza Ria del Odiel Acceso	1.071,89			---	---			Ver especificaciones en la memoria	
		P8	Pier 8	1.281,69	626,15		---	---			Las plazas de aparcamiento se sitúan en planta baja, existiendo un espacio para el servicio de recogida y entrega de mercancías y el servicio a la Gran Plaza del Odiel	1.539,028
		P9	Pier 9	2.179,84	1.153,02		PB + 2	1,2	- 10,50m a lindero Este - Sin al resto de linderos		90 - Las plazas de aparcamiento se sitúan en planta baja, si no existe edificación y bajo rasante con edificación, y dan servicio a la Gran Plaza del Odiel	2.615,808
		PH4	Tinglado Norte	1.261,12			PB + entraplanta	1,3	---		Conservación de la edificación existente o sustitución por volumen equivalente - Se permiten la construcción de entraplantas - Se prohiba la apertura de huecos	1.639,56
	C2		Marina deportiva									
		UE.1	Plaza de la Navegación	9.818,31			---	---			Ver especificaciones en la memoria	
		UE.2	Marina deportiva, Plaza	3.200,76			---	---			Ver especificaciones en la memoria	
		UE.3	Marina deportiva, Accesos	3.273,56			---	---			Ver especificaciones en la memoria	
		P10	Zona comercial	10.873,31	4.604,42		PB + 2	0,5	- 10,50m a lindero Este - 22,30m a lindero Oeste en PB		90 - Las plazas de aparcamiento se sitúan en planta baja, existiendo un espacio para el servicio de recogida y entrega de mercancías y el servicio a la Gran Plaza del Odiel	5.436,655

La edificabilidad total asignada a esta Zona C, Muelle de Levante Norte, es de 12.163,06 m².





ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante
8.4 Zona D: Lámina de agua

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepuerta A, 21003 Huelva
 www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

ZONA	SUBZONA	ELEMENTO	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PANELA m²	SUPERFICIE AREA MO. m²	SUPERFICIE AREA MO. en P1 y P2 m²	Nº DE PLANTAS	EDIFICABILIDAD m²/m²	ALIMENTACIONES	PLAZAS DE APARCAMIENTO	Notas	EDIFICABILIDAD m² totales
D			LÁMINA DE AGUA									
	D1		Muelle de cruceros	103.893,88								
	D2		Muelle de las cañotas	23.854,64								
	D3		Marina deportiva sobre lámina de agua									
			Embarcaciones deportivas, Yates y veleros	127.156,74								

La Zona D, Lámina de agua no tiene asignada en un principio edificabilidad específica, aunque podrían llegar a implantarse usos que den servicio específico a la zona con hasta un 5% de la edificabilidad total del ámbito.

ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entresuelo A, 21003 Huelva
 www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

F. SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA
9. SOSTENIBILIDAD ECONOMICA

Se establece un modelo de gestión basado en la colaboración público-privada.
 El Puerto de Huelva, titular de los terrenos, urbanizará los espacios libres de la actuación en función del programa de inversión pública previsto.

Las parcelas resultantes se concesionarán a promotores privados interesados en desarrollar su actividad en el Muelle de Levante. APH fijará el canon de ocupación y el canon de explotación correspondiente a cada una de las parcelas.

9.1 Etapas y plazos

A continuación detallamos los cuadros de etapas y plazos de ejecución por zonas.

Resumen de etapas y plazos de la urbanización

SUBZONA	ETAPA	PLAZO DE EJECUCION (meses)
A1	Entorno del Muelle de Riotinto	E1 3
A2	Puerto de congresos	E2 6
A3	Recepción cruceros	E2 6
B1	Glorieta de las canoas	E3 6
C1	Gran plaza Ría del Odiel	E3 6
C2	Marina deportiva	E1 9

9.2 Inversión pública prevista

A continuación detallamos el resumen económico de la inversión pública prevista en concepto de urbanización por zonas.

Resumen económico de la urbanización

SUBZONA	PEM	13% GG	6% BI	PRESUPUESTO CONTRATA	
PRESUPUESTO PARCIAL A1	Entorno del Muelle de Riotinto	713.700,94 €	92.781,12 €	42.822,06 €	849.304,12 €
PRESUPUESTO PARCIAL A2	Puerto de congresos	980.699,91 €	127.490,99 €	58.841,99 €	1.167.032,90 €
PRESUPUESTO PARCIAL A3	Recepción cruceros	864.777,26 €	112.421,04 €	51.886,64 €	1.029.084,94 €

SUBZONA	PEM	13% GG	6% BI	PRESUPUESTO CONTRATA	
PRESUPUESTO PARCIAL B1	Glorieta de las canoas	1.668.628,46 €	216.921,70 €	100.117,71 €	1.985.667,87 €
PRESUPUESTO PARCIAL C1	Gran plaza Ría del Odiel	1.175.673,93 €	152.837,87 €	70.540,56 €	1.399.054,36 €
PRESUPUESTO PARCIAL C2	Marina deportiva	1.814.600,52 €	235.898,07 €	108.876,09 €	2.159.374,61 €
TOTAL	Muelle de Levante	7.218.083,02 €	938.350,79 €	433.084,98 €	8.589.518,80 €

9.3 Inversión privada estimada

Se prevé la captación de inversión privada suficiente para la amortización de los gastos de inversión inicial por urbanización de los terrenos con un tipo de interés mínimo del 3%.

10. SOSTENIBILIDAD SOCIAL

Este Estudio de Detalle del Muelle de Levante persigue la integración urbana de una zona de ubicación privilegiada para la ciudad de Huelva y sus ciudadanos, dotándola de más de un kilómetro de frente fluvial en las inmediaciones de la ciudad histórica.

Esta propuesta urbanística para el Muelle de Levante posibilita la culminación de una aspiración histórica de los onubenses: el encuentro de la ciudad de Huelva con su ría.

El área del nuevo Muelle de Levante se concibe como un espacio de oportunidad para el encuentro ciudadano y el desarrollo de actividades culturales y turísticas de todo tipo. Se trata, en definitiva, de transformar un no lugar en la actualidad (muelle portuario de muy bajo nivel de actividad) en un vacío de oportunidad que a medio plazo se transforme en hito urbano de éxito, capaz de mantener la esencia histórica del lugar, poniéndolo a disposición de los ciudadanos de Huelva y sus visitantes.





ESTUDIO DE DETALLE del Muelle de Levante

DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL

LAR Arquitectura - Puerto 5, entrepisanta A, 21003 Huelva
www.lararquitectura.com - lar@lararquitectura.com

G. PLANOS DEL ESTUDIO DE DETALLE

- 00 Esquemas
- 01 Situación y Análisis
- 02 Área de intervención
- 03 Estado actual
- 04 Zonificación
- 05 Clasificación
- 06.1 Alineaciones y rasantes. General
- 06.2 Alineaciones y rasantes. Muelle de Levante Sur
- 06.3 Alineaciones y rasantes. Muelle de Levante Centro
- 06.4 Alineaciones y rasantes. Muelle de Levante Norte
- 06.5 Alineaciones y rasantes. Lámina de agua
- 07.1 Parcela P1. Ficha urbanística
- 07.2 Parcela P2. Ficha urbanística
- 07.3 Parcela P3. Ficha urbanística
- 07.4 Parcela P4. Ficha urbanística
- 07.5 Parcela P5. Ficha urbanística
- 07.6 Parcela P6. Ficha urbanística
- 07.7 Parcela P7. Ficha urbanística
- 07.8 Parcela P8. Ficha urbanística
- 07.9 Parcela P9. Ficha urbanística
- 07.10 Parcela P10. Ficha urbanística
- 07.11 Parcela PR1. Ficha urbanística
- 07.12 Parcela PR2. Ficha urbanística
- 07.13 Parcela PR3. Ficha urbanística
- 07.14 Parcela PR4. Ficha urbanística
- 07.15 Parcela PR5. Ficha urbanística
- 07.16 Parcela PR6. Ficha urbanística
- 08.1 Ordenación no vinculante. Fase 1
- 08.2 Ordenación no vinculante. Fase 2