



Waterfront y umland. Relaciones Puerto Ciudad en Huelva

Metamorfosis de los espacios portuarios

Los puertos aparecieron antes de los Estados modernos. Constituyeron y constituyen y piezas claves en el la vida de las ciudades y en los proceso de desarrollo. Sin embargo, en la ciudad industrial, a menudo, se produce un distanciamiento entre puerto y ciudad, porque al aumentar su importancia económica han necesitado grandes infraestructuras y nuevos espacios para su expansión. La obsolescencia, abandono o deterioro de los espacios antiguos ocupados por los puertos ha originado una corriente para reconquistar la identidad con espacios de alta calidad paisajística. A menudo “el reencuentro” entre puerto y ciudad se hace con de actuaciones simbólicas para la morfología y estructura de la ciudad.

En América y Europa la recuperación urbana de los espacios portuarios obsoletos es una tendencia generalizada, especialmente cuando se necesitan espacios más amplios y eficaces para el calado y la movilidad del tráfico portuario.

La experiencia y prácticas de recuperar los frentes portuarios en distintos periodos y Geografías pueden sintetizarse en cuatro etapas cronológicas (Rodríguez M. 2015).

1. Años 60-70 en América del Norte, Boston, San Francisco, Baltimore fueron las primeras en vivir el proceso de traslado del puerto y recuperación de esos espacios abandonados en el centro de la ciudad. Estas experiencias se basaron en introducir en los viejos puertos funciones urbanas excepcionales, fundamentalmente culturales y recreativas (cines, hoteles, acuarium).
2. La segunda etapa corresponde al traslado del modelo norteamericano a Europa hacia los años 80, siendo el Dockland de Londres el mayor representante. El modelo se complementa introduciendo uso residencial, de forma que el frente portuario adquiere un carácter más urbano.
3. La tercera etapa se da en los años 1990 se llevan a cabo remodelaciones del frente marítimo en ocasión de grandes eventos internacionales. Tal es el caso de Barcelona para las Olimpiadas de 1992. Una de las grandes apuestas de este proyecto fue la inclusión de

usos recreativos en relación al mar, como la adecuación de la playa de la Barceloneta y el puerto deportivo.

4. La cuarta etapa las ciudades buscan en su frente marítimo en su propia identidad. Marca una tendencia a conservar la vocación marítima de la ciudad intentando mantener ciertas funciones portuarias en ellas y valorando el patrimonio portuario heredado. En esta generación se sitúa Hamburgo o Copenhague o el proyecto de Huelva, intentando conseguir una integración del puerto en la vida cotidiana de los habitantes (Deloitte 2020).

Como generalidad, una vez que la actividad portuaria comercial adquirió éxito, los puertos alcanzaron una etapa de expansión en que crecieron más allá de sus dimensiones originales y cambiaron la huella urbana y la imagen de las ciudades.

La incorporación de la automatización de las instalaciones abre la puerta a una mayor productividad y con ello a la mejora de la eficiencia y competitividad, a la vez que en el corto plazo incide negativamente sobre la demanda de mano de obra con el correspondiente impacto social. La actividad se manifiesta en el plano socio-económico y medioambiental en el umland portuario, que incorpora la dimensión puerto-ciudad, llamando a la necesaria ordenación del waterfront en términos funcionales y espaciales (Monfort, A.2015)

De un puerto acoplado a repudiado

En el monte actual, el Puerto de Huelva acoge la mayor superficie del sistema portuario español: 1700 hectáreas terrestres, 1.120 de agua abrigada y 13 metros de calado. Su emplazamiento posee gran importancia medioambiental, con una elevada proporción de espacios protegidos, que se extienden por 21 km. Sin embargo, no siempre fue así. Con dimensiones más pequeñas, el núcleo central de puerto estaba acoplado a la ciudad de Huelva. Cuando se observa el Arco de la Estrella, se ve un puerto confundido con la ciudad de Huelva ¿el puerto es Huelva o Huelva es el puerto?. “La fecha del levantamiento de este Arco data del 4 de mayo de 1573... con el fin de que “toda la gente se acerque a dicha Capilla a oír misa y ver al Santísimo Sacramento desde la misma... Calzada...”, pero también realizó labor de control de contrabandistas, ya que era la entrada de la ciudad y la salida a la Ría. (Martínez, Antonio J. 2019).

El Arco de la Estrella. Anónimo siglo XVIII. (Fuente: https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-capital-provincia_0_1630639163.html).

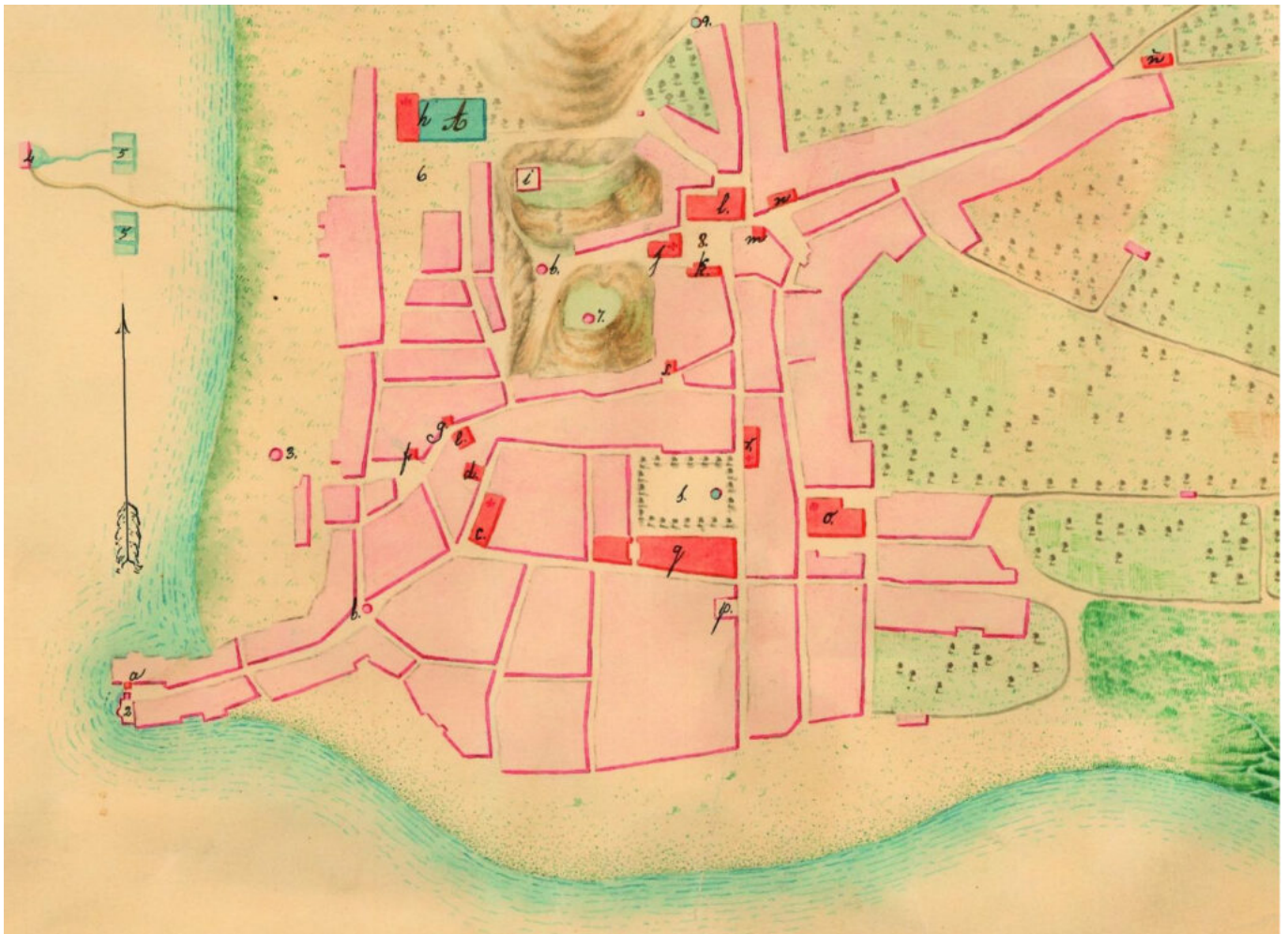


Inicialmente, existía una simbiosis entre el puerto y la ciudad. Esta relación solía ser tan íntima que las calles urbanas llegaban hasta los muelles, casi no existía una separación entre el puerto y la ciudad. En el siglo XVIII, la llamada puerta de la estrella nos presenta una ciudad que llega al mar, con ricas pesquerías ligadas a las salinas, cuya impronta se ve nítidamente en el plano de Madoz de 1852.

El año de 1873 alumbró la Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva, que fue gestando el régimen del puerto, presupuesto de gastos, plan de obras y constitución de la Junta definitiva. “Parejo a esta evolución hubo un gran esfuerzo por parte de los técnicos ingenieros en las labores de encauzamiento y dragado del río para posibilitar el movimiento de los grandes buques que con la nueva tecnología se comenzaban a botar” (Mojarro, A. 2012). La pesca se impulsó a fines del siglo XIX, para la que se construyó una nueva Lonja en 1893, en los terrenos del Dique, que estuvo funcionando hasta 1970, año en que se trasladó a la zona norte del muelle de Levante. Sin embargo, su nacimiento no fue fortuito, sino relacionado con el capital extranjero que buscaba en la provincia de Huelva materia

prima (pirita) para apoyar la revolución industrial. Importantes compañías mineras como The Tharsis Sulphur and Copper Company y The Rio Tinto Company, construyeron embarcaderos privados para exportar el mineral, al mismo tiempo que el Puerto de Huelva levantara el Muelle Sur, ampliado en varias ocasiones para el comercio.

Huelva 1847. El puerto y la ciudad acoplados. En el extremo Suroeste El Arco de la Estrella y el muelle llamado Baluarte. Detalle del Croquis de la Villa de Huelva de M. de Zayas y Rivero, José de Zayas. (Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/prodCartografia/cartoteca>. Perspectiva Juan A. Márquez).



En 1902, Francisco Montenegro y Calle, nuevo director del Puerto, dio un gran impulso al Puerto, dragando la ría e inaugurando en 1908 el muelle norte, articulado por locomotoras con vagones que enlazaban con las estaciones de ferrocarril. En 1911 se redactó el proyecto del Muelle de Levante, que constituyó la plataforma comercial y pesquera de la ciudad de Huelva. De esta forma, a inicios del siglo XX, el Puerto de Huelva experimentó una intensa transformación.

Si bien antes de la guerra civil española, la pesca fue esencialmente de bajura, en la década de 1940, la revolución de los medios de transportes y la refrigeración propició un traslado a la pesca de altura y un aumento del valor de la pesca.

Sin embargo, la Segunda Guerra Mundial ralentizó la explotación de las minas y en los años sesenta se produjo un gran cambio, mientras caía la exportación de minerales, se instalaba la industria. Desde las políticas públicas se fraguó la ubicación de un Polo de Promoción Industrial para el desarrollo de la provincia, ubicándole en la ciudad de Huelva, en torno a la Avda. Federico Montenegro, aprovechando las infraestructuras que ya existían en la ciudad de Huelva. El polo trajo una importante industria química y básica que cambió el paisaje de la ciudad de Huelva, con chimeneas y humos que hicieron insostenible la contaminación, hecho que paralizó la expansión de la ciudad de Huelva por las marismas que ya se estaban consolidando.

La ciudad retrocedió en la conquista de la marisma y, además, un amplio espacio se hipotecaba con los depósitos de escorias y fosfoyesos en la margen derecha del Río Tinto. La exportación de mineral primero y la producción de ácido sulfúrico y abonos después, hizo difícil la vida en la ciudad de Huelva en las décadas de 1970-80.

Huelva 1943. El puerto y la ciudad atenazada. (Fuente: Huelva City Plan Army Map Service, U.S. Army. Washington D. C..

<https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/prodCartografia/cartoteca>. Perspectiva Juan A. Márquez).



Frente Portuario en 1956. (Fuente: Vuelo americano. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía).



La construcción del puente sobre el río Tinto, pero más la presión mediática sobre la contaminación, facilitaron la relocalización de muchas empresas en el llamado Nuevo Puerto o Puerto Exterior (Ingeniero Juan Gonzalo, Ciudad de Palos para el tráfico mineral y de graneles) y el muelle Sur para mercancías en portacontenedores y pequeños cruceros, operadas por Baleària y Fred Olsen.

En 1975, se sobredimensionó el Polígono Industrial del Nuevo Puerto en Palos de la Frontera, ampliando zona de servicio en el Puerto Exterior, con una fuerte impronta químico y petroquímico.

Con ello se ganaba en competitividad porque, el puerto exterior necesita menos dragados y podía recibir barcos de mayor calado. Actualmente, el Puerto de Huelva ocupa un lugar muy

destacado tanto por la cantidad como por la calidad del pescado desembarcado, y está empeñado en un proceso de diversificación y captación de nuevos tráficos. el Puerto de Huelva concentra en el Puerto Exterior su centro de negocios para cambiar su apelativo de puerto “granelero” por puerto comercial.

De otra parte, el puerto interior o muelle de levante quedaba obsoleto y separado de la ciudad por muros de hormigón y verjas de hierro y la conexión con el nuevo puerto, el waterfront, estaba semi-abandonado y contaminado.

| Etapas del Puerto de Huelva | Características principales | Orquilla temporal aprox |
|------------------------------------|--|--------------------------------|
| -Simbiosis Puerto-ciudad | Acoplamiento, actividades pesqueras | Hasta 1875 |
| -Desacoplamiento Puerto-ciudad | Colonial y desarrollo. Exportación mineral | 1875-1975 |
| -Expansión hacia Puerto Exterior | Etapa industrial y pesquera | 1976-2000 |
| -Recuperación puerto interior | Preocupación social, económica y ambiental | 2000-2022 |

Phases of the Port of Huelva and the main characteristics. (Fuente: Elaboración de Juan A. Márquez Domínguez).

La recuperación de los “waterfronts” y el umland

La actividad portuaria se manifiesta en el plano socio-económico y medioambiental en el umland portuario, que incorpora la dimensión puerto-ciudad, llamando a la necesaria ordenación del waterfront en términos funcionales y espaciales (Monfort, A.2015).

Aunque, los términos y concepto Foreland y Foreland están muy aceptados, el umland aparece como un término polívoco, pero de vital importancia para el desarrollo y continuidad de la ciudad. El puerto es un sistema conectado estrechamente a su territorio próximo, a sus gentes y a las actividades que realiza. Si bien a menudo puede considerarse como un “no lugar” (Márquez, 2011), la ciudad y su término municipal es el corazón del puerto, su umland, del que depende en gran medida su desarrollo.

La palabra alemana “hinterland”, literalmente en castellano “traspáis” se considera como aquel área que canaliza la mayor parte de su comercio hacia un determinado puerto. De

forma complementaria el forelandes el área a la que se conecta, mediante rutas marítimas con un puerto.

“La necesidad de contar con una palabra que responda al concepto de territorio circundante a un punto y que, por tanto, pudiese utilizarse referido a las ciudades con mayor propiedad que hinterland, sumado a la posibilidad de olvidar discontinuidades del área de influencia, al tiempo que se recalca la dependencia económica, llevó a acuñar el término umland”. Van Cleef (1941), la definió como Área contigua al centro comercial, extendida a sus suburbios, en el que el total de actividades económicas y culturales coincide con las del centro primario. En este sentido, el umland de un puerto puede comprender lugares abiertos de comercio, ocio y turismo y espacios privado de producción. En el contexto de la economía 4.0, se está produciendo una renovación integral de las pautas de producción y distribución, integrando servicios que iban de puerto a puerto al servicio de puerta a puerta (Puertos del Estado, 2020).

En este contexto, la recuperación de frentes portuarios obsoletos impulsan el umland, ya que el puerto de Huelva repercute en la generación de 36.500 empleos, es decir el 19,4% del empleo porvincial, impactando en la industria portuaria y la dependiente de esta, junto con un valor Andadido Bruto de 2.122 millones de euros, que suponen el 21,9% del VAB provincial tiene en Huelva (Diario de Huelva, 2022).

Además, el umland reúne los aspectos sociales y ambientales de explotación del puerto, que afecta a los usos de la fachada marítima y la relación puerto-ciudad.

Efectivamente, la obsolescencia del muelle de levante paradójicamente se presenta como un espacio con gran potencial para crear la identidad portuaria de la ciudad y el muelle de Riotinto es el icono principal del pasado minero del puerto y fue declarado Bien de Interés Cultural en 2003.

Este potencial creador se justifica por dos razones:

- a. La disminución de la actividad del puerto interior y el traslado de actividades “sucias” al nuevo Puerto, ha permitido la existencia de zonas que se han ido integrando al área urbana de la ciudad.
- b. El wáter front se extiende en una gran longitud a lo largo del eje litoral, aunque es en los límites con la ciudad, el muelle de levante, donde se localizan los espacios con más interés para su recuperación.



Las unidades de intervención en el frente portuario. (Fuente: Google Eart 2022. Perspectiva Juan A. Márquez).

Actualmente las unidades de intervención en el frente portuario son:

1. Poligono Pesquero Norte
2. Zona de Astillero
3. Lonja
4. Muelle de Levante
5. Paseo Fluvial
6. Senda Peatonal
7. Monumento A La Fe Descubridora

A ellas abría que añadir, la Pescaderia, una zona de transformacion urbanística sin rastro de

lo que fue el antiguo puerto.

1. El polígono Pesquero Norte es la zona de servicio del puerto más septentrional. Quizás sea la zona más periférica y menos cuidada. Está formada por edificios industriales de empresas relacionadas con la actividad del puerto, como la asistencia de barcos y carga, almacenaje y transformación de productos de pesca (Mariscos Méndez, Plataformas Lozano, Padel Indoor, Moncobra... Academia Lobato).



El polígono Pesquero Norte. (Fuente: Google Earth 2022. Perspectiva Juan A. Márquez).

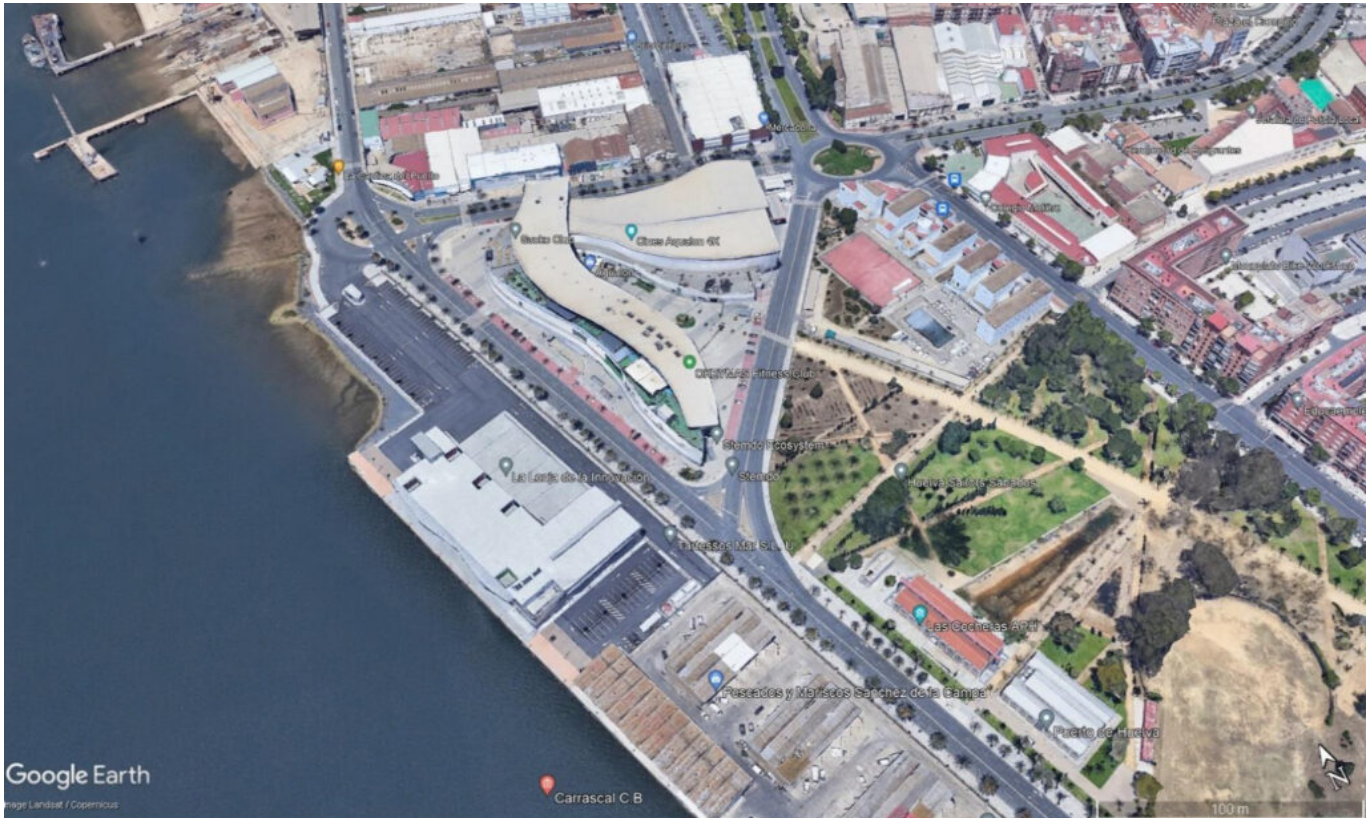
2. Astilleros, en esta zona se puede distinguir varios usos, uno se corresponde con la propia infraestructura de los astilleros, prácticamente inactivos. Los Astilleros, junto a la ría era la zona de reparación y construcción de barcos. Hoy constituye un recinto prácticamente cerrado e incluso aislado de la ciudad, a pesar de ser un fuerte condicionante en la imagen del frente litoral de Huelva. Un segundo uso se localiza en la

manzana más al interior, donde se localizan Nautica Levante, Fripesa, Briconuba, Mariscos MB... Idamar y Geosa. La Antigua Cantina del Puerto ha sido trasladada a esta zona de astilleros y podría ser considerada como punto de inicio del nuevo espacio para la Lonja.



Unidad Astilleros. (Fuente: Google Eart 2022. Perspectiva Juan A. Márquez).

3. La Lonja ocupa una zona nueva, resultado de una remodelación urbanística y eliminación de antiguos edificios. Como novedad reciente, “el Puerto de Huelva ha puesto en marcha hoy junto con la compañía Telefónica la *Lonja de la Innovación*, el primer nodo fiware portuario de carácter mundial, situado en la primera planta del edificio de la nueva lonja pesquera. Se trata de un espacio para el impulso de la innovación tecnológica del sector portuario, donde ya se han seleccionado en una primera fase siete empresas, startups y emprendedores, que desarrollarán distintos proyectos tecnológicos en materia de transporte y logística” (Puerto de Huelva 2022).



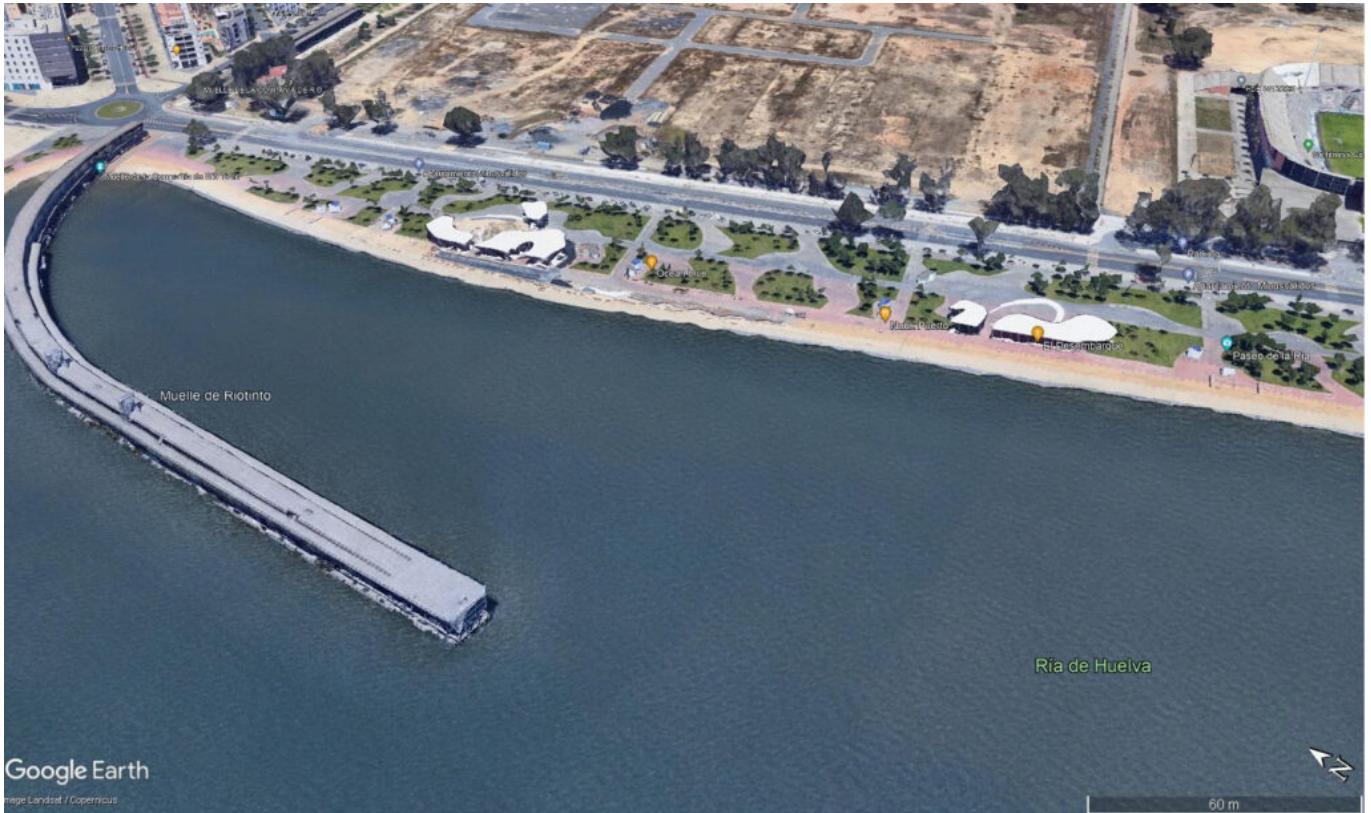
Unidad Lonja. (Fuente: Google Eart. Perspectiva Juan A. Márquez 2022).

4. Muelle de Levante y zona de Zafra conforman el espacio central y neurálgico donde la ciudad de Huelva se encuentra con su puerto. El muelle de Levante ocupa toda la longitud del frente portuario en contacto directo con la ciudad y es el espacio del puerto más codiciado por sus ciudadanos. Está en remodelación en continua remodelación y ha sido el primer espacio en eliminar barreras a la ciudad, aunque todas las rejas no están eliminadas. Es interesante especialmente el área central del muelle de Levante, que fue abierto al público por su valor simbólico y donde se ubica la Glorieta de las Canoas y un restaurante y bar de copas. Al otro lado de la carretera complementa el Muelle de Levante las llamadas Cocheras del Puerto, magnífica habilitación y restauración de dos edificios que acogen a un Centro de Recepción del Puerto de Huelva y un centro de exposiciones, sala para conciertos y eventos.



Muelle de las Canoas, en la Unidad Muelle de Levante. (Fuente: Google Earth. Perspectiva Juan A. Márquez 2022).

5. Paseo fluvial del Odiel. Se inicia en el muelle embarcadero del Tinto y se extiende hasta el inicio de las industrias de la Punta del Sebo. Esta zona nunca explotada por el Puerto, ya que reunía unas condiciones muy precarias con una lámina de agua contigua a la carretera, muy impactada por procesos de contaminación. Con una longitud algo superior a 1000 metros, ofrece a la ciudad un paseo espacioso, donde se han instalado bares y servicios para disfrutar del borde de la ría. En un futuro cercano este paseo marítimo se integrará con el Ensanche Sur que tiene planteado la ciudad de Huelva.



Paseo fluvial. (Fuente: Google Earth. Perspectiva Juan A. Márquez 2022).

6. La Senda Peatonal en la margen izquierda del río Odiel discurre por un espacio que se vio muy castigado. La margen izquierda del Odiel se ha visto muy afectado por la actividad portuaria. Especialmente el frente portuario, sin un borde fluvial construido y que tenía detrás pantalanés de las industrias de la Punta del Sebo, tenía una orilla muy contaminada por los vertidos de las fábricas. La restauración de las marismas desde el año 2006 y la construcción de una senda peatonal paralela a la Ría hasta la Punta del Sebo, hoy también usada como carril de bicicleta es un logro para acercar al ciudadano a su frente portuario y al monumento a la fe descubridora.



Senda Peatonal. (Fuente: Google Eart Perspectiva Juan A. Márquez 2022).

7. Monumento a la Fe descubridora. En el encuentro de los ríos Tinto y Odiel, El Monumento a Colón es una obra de la escultora Gertrude Vanderbilt Whitney en honor a los descubridores de América y se convirtió desde 1929 en una de las señas de identidad más notables de la ciudad de Huelva. Está situada en la llamada Punta del Sebo, tradicional playa de los onubenses hasta que en la década de 1960, el Polo de Promoción y después de Desarrollo la arruinó con sus vertidos contaminantes. La senda peatonal ha hecho que sea más visitada por los ciudadanos de Huelva y se haya restaurado la escultura y la zona, haciéndola más asesible para el visitante y el turista.



Unidad Monumento a la Fe Descubridora (Colón). (Fuente: Google Earth. Perspectiva Juan A. Márquez 2022).

Además de estas unidades de intervención, la ciudad le debe mucho al mar, a sus muelles y a su historia, debiendo rescatar transformaciones urbanísticas sin referencias a lo que fue su vida portuaria. Así lo cuenta Eduardo Sugrañes para La Avenida de la Ría, antiguo barrio de Pescadería, que se iniciaba el histórico muelle del Dique de la Cabilla, “situado en el caño de mareas de este nombre y servía para el tráfico de las embarcaciones menores del puerto, que transportaban mercancías de cabotaje” (Sugrañes, E. 2017), este barrio no tiene nada que identifique su origen. “Antes de la construcción del ferrocarril y muelle embarcadero de Río Tinto existían en esta zona unos esteros... que servían para la construcción de embarcaciones de madera de regular porte,... Más tarde todo se cegaría, aunque continúa con la actividad relacionada con la pesca para dar lugar mucho después a la actual barriada de Pescadería”.

Conclusiones

Muchas ciudades tienen su origen en un núcleo portuario que ha sido fuente de vida para los que viven en su área de influencia. Sin embargo, las relaciones Puerto-ciudad han sido disimétricas en el espacio y en el tiempo y, a menudo han asistido a procesos donde los centros funcionales del puerto se han venido desplazando paulatinamente hacia el Exterior. En el caso de Huelva ha seguido el modelo con una velocidad tardía, que debe aprovechar por enorme potencial de superficie.

De los 4 ejes del Plan Estratégico del Puerto de Huelva, 1 consolidación y diversificación del negocio, 2 competitividad, 3 relación con el entorno y 4 integración medioambiental, en este trabajo nos interesa resaltar que el Plan pretende poner en pie dos grandes líneas estratégicas:

3.1. Lograr una imagen reconocida, valorada y posicionada en el sector y en su entorno, facilitando el desarrollo de su hinterland.

3.2. Impulsar y gestionar la integración del Puerto en la Sociedad.

La reconquista del puerto tradicional por la ciudad de Huelva no es una cuestión baladí, porque el Puerto puede ejercer de motor económico de la ciudad, complementando un rico umland cuyo escenario futuro se observa como el referente atlántico en la excelencia en la gestión de graneles y mercancía general, fomentando el desarrollo del transporte intermodal. Es preciso recuperar para la ciudad un estrecho vínculo de convivencia con el puerto, incluso afectivo si se quiere, de forma que el ciudadano lo haga suyo. (Deloitte, 2020).

IMAGEN INICIAL | *Vista del Muelle de Levante. (Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva).*



Referencias

Alemany, Joan; Bruttomesso, Rinio (Ed) (2011). La Ciudad Portuaria del Siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación puerto-ciudad. Venecia. RETE, Asociación para la colaboración de puertos y ciudades.

Barragan, José M. (1987). Las áreas de influencia portuarias en el AGR. Estudios Regionales, 17, pp. 17-39.

Città D'Acqua (2000). Diez principios para un desarrollo sostenible de las áreas de los waterfronts urbanos. Global Conference on the Urban Future. Berlin.

Collin, M. (coord.) (2003) Ville portuaire, acteur du développement durable. L'Harmattan. Paris.

Deloitte (2020) Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022, en <https://www.puertohuelva.com/>.

Diario de Huelva, (2022). El puerto de Huelva muestra su valor. Diario de Huelva 20-11-2022, en <https://www.diariodehuelva.es/articulo/>.

Gravari-Barbas (1996). La Reconquête des fronts de mer le cas de Baltimore. Actes de la Conférence Internationale de Histoire et Urbanisme, Thessalonique.

Hoyle, B.S; Pinder, D.A; Husain, M.S, (Ed) (1988.) Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment. Belhaven Press. London.

LIERNUR, Jorge F. (Ed) (2007). Puerto Madero Waterfront. Prestel, Harvard University Graduate School of Design. New York.

Madoz, P. (1941). Diccionario de España y sus posesiones de Ultramar. Provincia de Huelva.

Magali Henry (2006). Villes portuaires en mutation. Les nouvelles relations ville-port à Marseille. Memorie de Licenciature. Institut Geographie. Universidad de Lausanne.

Marquez, Juan A. (2011). Los no lugares. infraestructuras de transporte en la provincia de Huelva, En Ordenación del Territorio y Urbanismo: conflictos y oportunidades. Unia. Huelva, pp. 337-385.

Márquez, J.A. (2022). Transporte y autopistas del Mar en la Unión Europea. La Riqueza de las Regiones AEER. Pp1-5.

MARSHALL, Richard (2001) Waterfronts in post-industrial cities. Spon Press. New York.

Martínez, Antonio J (2019). El desaparecido arco de la Estrella de Huelva, 28 septiembre 2019, en <https://huelvabuenasnoticias.com/2019/09/28/>.

Ministerio de Fomento (2015). *Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI)*.

Mojarro, A. (2012). Historia del Puerto de Huelva, en <https://www.puertohuelva.com/presentacion-puerto-ciudad>.

Monfort, A. (2015). Teoría de los sistemas portuarios.; en <https://oa.upm.es/735/1/04197803.pdf/>.

Monié, Frederic; Santos Da Silva, Vivian (2014). Waterfronts e relação cidade/porto. O caso do Projecto Porto Maravilha em Rio de Janeiro. Portus 28, octubre 2014, Venecia (www.portusonline.org).

Puerto de Huelva (2021). Evaluación del Plan Estratégico del Puerto de Huelva, en <https://www.puertohuelva.com/>.

Puerto de Huelva (2022). El puerto de huelva pone en marcha la lonja de la innovación el primer nodo fiware portuario mundial. 22-04-2022, en <https://www.puertohuelva.com/>.

Puertos del Estado (2020). Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General. Propuesta de contenidos básicos, en <https://www.puertos.es/es-es/Paginas/MarcoEstrategico.aspx/>.

Rodríguez, María (2015). La ciudad del Puerto. El puerto de la ciudad. Trabajo Fin de Grado. ETSA, Sevilla.

Silva, Alberto (2014) Porto Maravilha: revitalização, sustentabilidade e preservação do patrimonio. Portus 28, octubre 2014, Venecia (www.portusonline.org).

Sugrañes, E. 2017. Del Dique de la cabilla a la barriada de Pescadería. Huelva Información 07 Mayo, 2017. Van Cleef.E. (1941). Hinterland and Umland. Geographical Review. 31, pp.308-314.

Zubieta, José L. (1978). Aproximación al sistema portuario español. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid.
