

# El diseño del conjunto o de las partes

POR JOAN BUSQUETS

Doctor Arquitecto, catedrático de Urbanismo de la ETSAB desde el año 1979.

Actualmente, es *Martin Bucksbaum Profesor* de la Graduate School of Design de la Universidad de Harvard. Cofundador del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona de la UPC en 1969.

Arquitecto director de los Servicios de Urbanismo de Barcelona en los años ochenta. Proyectos urbanos en Lisboa, La Haya, Rotterdam, Toledo, Palma de Mallorca, A Coruña y Trento. Ha publicado varios trabajos, entre los que destaca "*Barcelona, la construcción urbanística de una ciudad compacta*", en castellano en 2004 y en inglés en 2005.



REINTERPRETACIÓN DE LAS “PARTES” DE LA CIUDAD HISTÓRICA

### UNA ESTRATEGIA PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL VIEJO PUERTO DE HAMBURGO

El proyecto urbanístico descubre una “visión” general para la transformación urbana de Hafencity en el puerto de Hamburgo.

La propuesta busca una composición coherente de las vocaciones y oportunidades de este gran sector del frente de río junto a la ciudad histórica. Quizás la “composición urbanística” puede jugar el rol de las partituras de un concierto en cuanto son capaces de establecer unos criterios generales que, por un lado, aseguran una armonía sobre el conjunto de las piezas y, por otro, permiten reflejar la ambición y la identidad de los fragmentos, tan necesarias para cualquier proyecto urbanístico a esta escala.

Si aceptamos este símil, hemos de reconocer que la “composición” debe realizarse de unos elementos “desconocidos” o que podrán cambiar durante el desarrollo, pero que es posible establecer ciertas reglas de la forma y la estructura urbanas capaces de articular este proceso. Por otro lado, habrá que buscar en la escala intermedia la capacidad de desarrollar piezas urbanas coherentes con esta “visión” general y que den respuesta a los programas funcionales y de gestión específicos de cada sector:

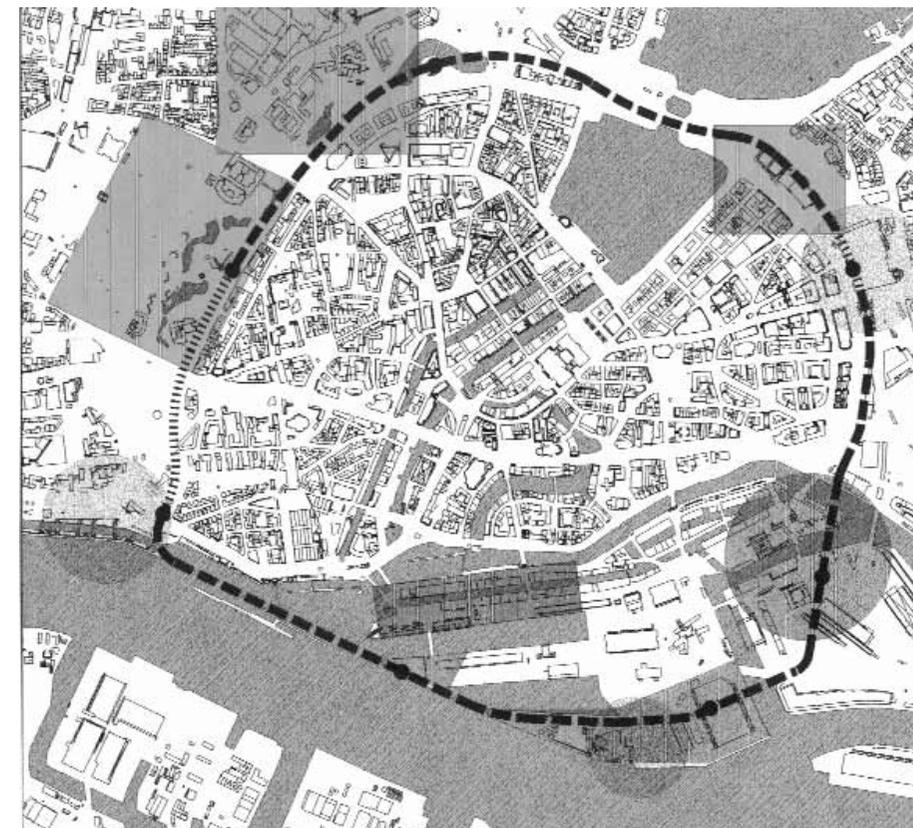
En el fondo, la belleza del concierto está también en la aplicación justa de cada uno de los instrumentos.

De hecho, la experiencia europea de proyectos a gran escala muestra la necesidad de definir nuevas reglas que aseguren un buen desarrollo del proyecto. No es suficiente crear un buen plan y permitir que el desarrollo ocurra; podría no ocurrir nunca. El papel del sector del público cambió radicalmente desde la guerra. De la misma manera, la experiencia administrativa de control debe ser diferente, y nuevas fórmulas asociadas parecen disponibles.

Hay una cierta contradicción entre la necesidad de algunas reglas de diseño que aseguren un desarrollo coherente con un fuerte compromiso urbano social y el continuo cambio en las formas de desarrollo inmobiliario que, por otro lado, parece ser la característica más común de los fenómenos urbanos contemporáneos.

Necesitamos acentuar algunos “principios” y aceptar una clase de “reglas-guía urbanas”, que tendrán que ser más “sugerentes y convincentes” que “restrictivas o impositivas”.

### PROLONGACIÓN DEL TRAZADO DEL RING, INCORPORANDO EL MONORRAIL EN SU SECCIÓN



A cada sector se le asignan unas reglas específicas, que tienden a realzar los valores urbanos y atributos, si desarrollamos el área de acuerdo con ellos.

Las reglas que solapan varios sectores son utilizadas principalmente para el diseño de espacio público y/o infraestructuras: son los elementos que nos parecen capaces de garantizar el funcionamiento y asegurar la calidad de los espacios urbanos de la ciudad europea compacta, a largo plazo.

Sabemos que cualquier intento por definir un proyecto completo para un gran sector urbano es fracasar de antemano. Este fallo no se debe a la falta de esfuerzo, sino a una aproximación intelectual equivocada: históricamente, los planificadores argumentaron términos opuestos (es decir, construido o libre, gran altura o baja densidad, etc.), en lugar de pensar en términos como complementar, compensar o solapar...

La ciudad contemporánea es una amalgama compleja de diferentes funciones, sistemas y elementos...

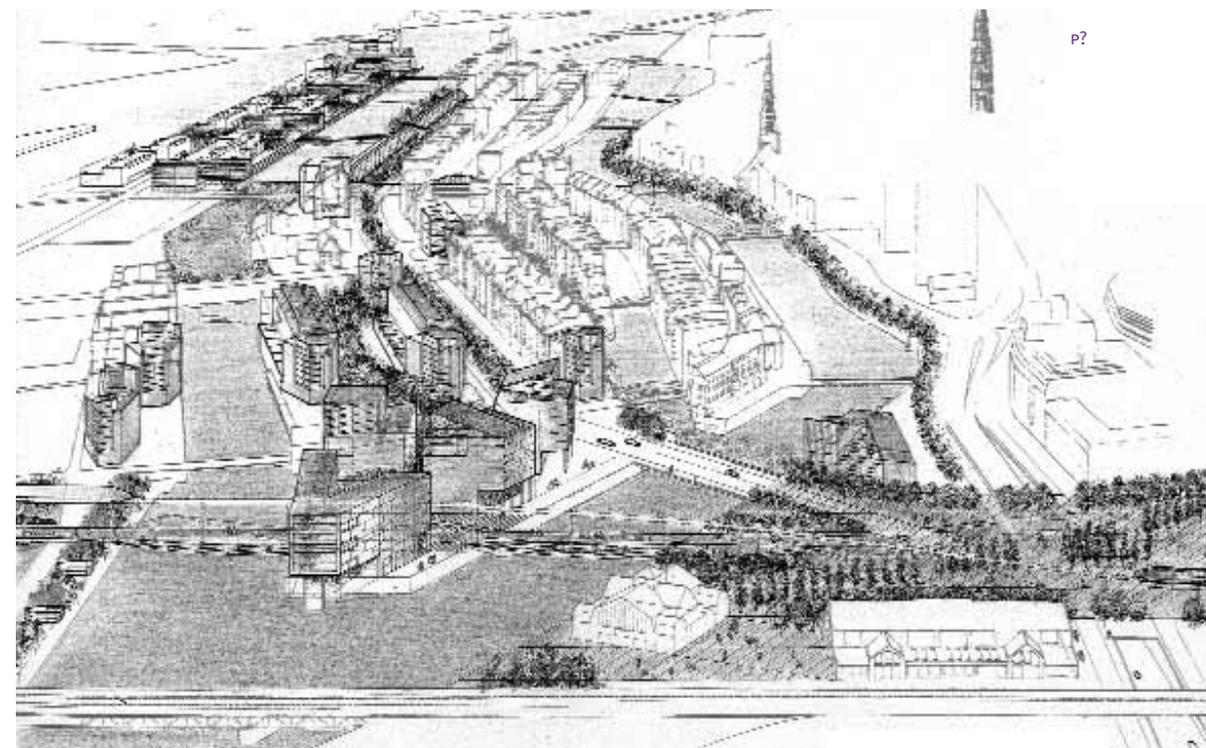
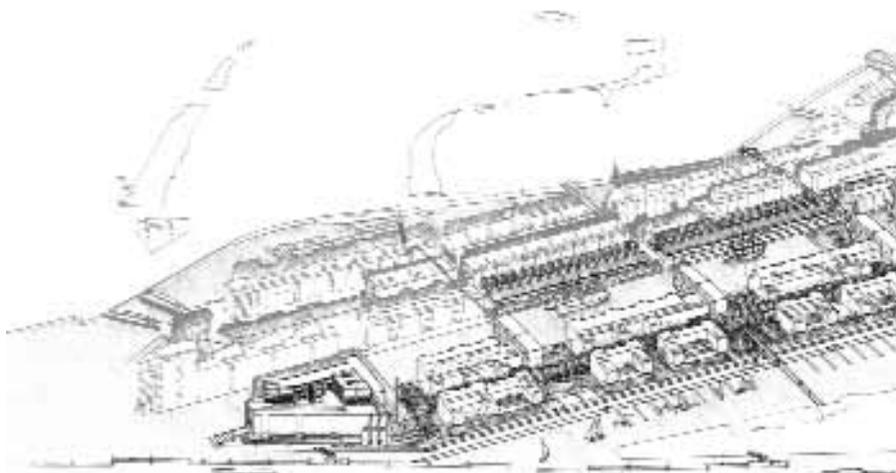
Pero esta heterogeneidad puede ser diseñada abiertamente, inducida estratégicamente, organizada bastante racionalmente, y debe ser estructural y socialmente justa. En este sentido, el proyecto para Hafencity es una composición de “lugares complementarios” más que un concepto unitario. Se trata de articular una variedad de piezas diferentes, en cada una de las cuales, los temas urbanos singulares están desarrollados con una visión del conjunto.

Cada parte tiene sus propias características especiales, sin ser independientes. Su valor deriva también del lugar y no sólo de un concepto idealizado del mismo.

El proyecto propone un nuevo rol para Hafencity en Hamburgo Central: de antiguo espacio portuario pasará a convertirse en un nuevo distrito urbano y, en consecuencia, podrá aportar nuevos valores al centro y a los sectores circundantes.

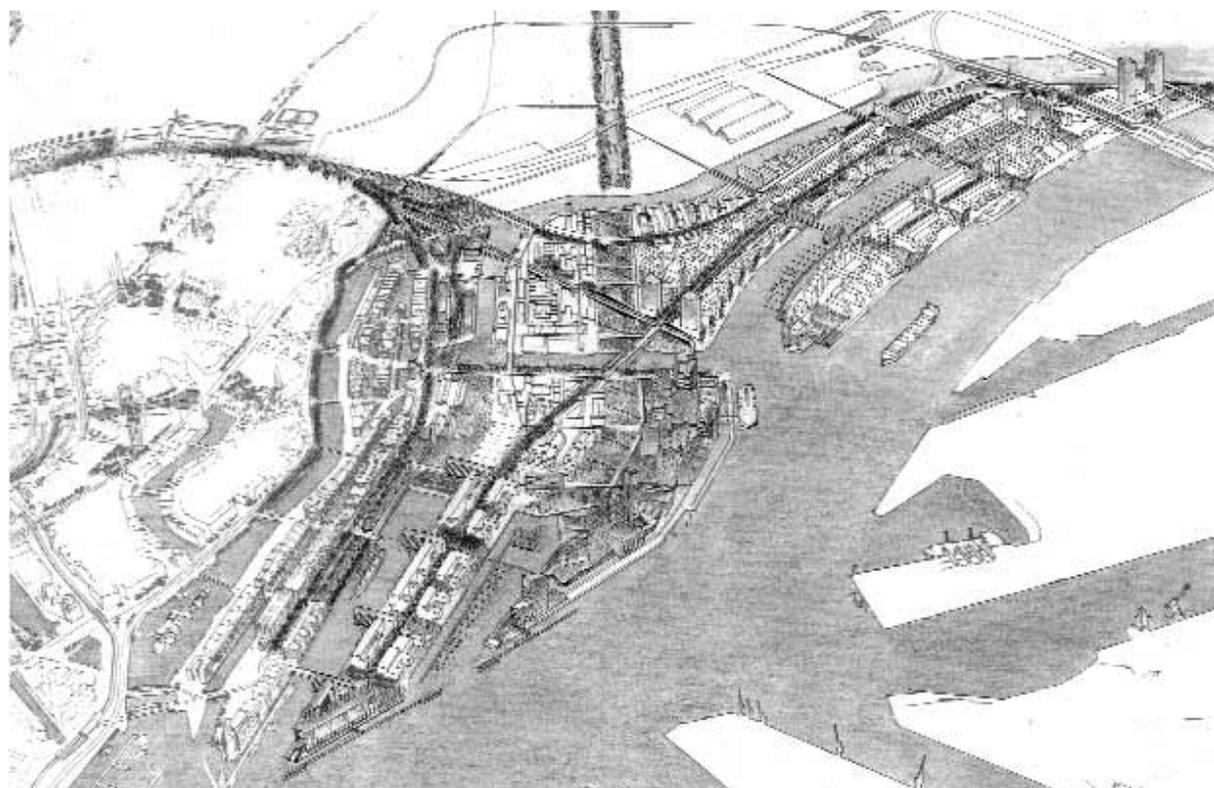
De los análisis efectuados, se avanzan algunas conclusiones que pueden dar “pistas” sobre el proyecto urbanístico a desarrollar.

VISTA DE LAS MORFOLOGÍAS PROPUESTAS EN LAS ÁREAS CONTIGUAS A SPEICHERSTADT



VISTA DE LAS MORFOLOGÍAS PROPUESTAS EN LAS ÁREAS CONTIGUAS A SPEICHERSTADT

PARQUES LINEALES QUE ESTRUCTURAN EL DESARROLLO



DESCRIPCIÓN DE LA RED DE TORRES Y "CAMPAÑILES" QUE ACTÚAN COMO UN SISTEMA ESPECIAL ESPECÍFICO DEL CENTRO Y EMPLAZAMIENTO DE LOS FUTUROS ELEMENTOS VERTICALES

Se trata de unas decisiones estructurales que conviene articular: una reinterpretación urbanística de la evolución histórica de Hamburgo nos muestra que la ciudad central actual puede ser leída como un conjunto de piezas con una homogeneidad interna notable. Entre ellas, destaca Speicherstadt, fruto de una fuerte transformación portuaria en el siglo XIX que permitió realizar un sector de “warehouses as cathedrals” con una fuerte identidad: Hafencity tiene, que establecer una relación respetuosa, tratando de reconvertir este límite urbano en un nuevo frente.

El Ring de las antiguas murallas de la ciudad hasta bien avanzado el XIX, se ha reconvertido, como en muchas otras ciudades europeas –Viena, Ginebra, Amberes, Frankfurt–, en un referente urbano fundamental. Hamburgo combina el valor de espacio verde lineal interior, con la localización de estaciones y museos. Este gran anillo privilegiado puede prolongarse en Hafencity hasta el río Nordelbe.

El frente del río está bien constituido en el sector poniente con fuertes desarrollos a lo largo del XX, y configura uno de los símbolos y espacios de uso cívico de la ciudad. Hafencity podrá añadir nuevos desarrollos en sintonía con los existentes, aprovechando su fácil conexión náutica.

De los puntos anteriores, se concluye que Hafencity puede completar el Ring como espacio representativo, simbólico, cultural y verde de Greater Hamburg. Para ello, la continuación de las actividades cívicas a través de Hafencity puede conseguirse con una Promenade y, a través del sector, una prolongación en el frente del río con un sistema de pontones y actividades recreativas. Eventualmente, un monorraíl podría introducir la posibilidad de un disfrute continuo del Ring.

La construcción histórica de Hafencity consistió en una continua inversión para conseguir un suelo “seco” para uso portuario en el que se producía la conexión entre los medios de transporte marítimos y los terrestres –principalmente, el ferrocarril–. Los nuevos usos propuestos deberán convivir con esta historia portuaria. Se requerirá pues, un esfuerzo suplementario para que el suelo sea “seguro” a las inundaciones, que obligará a ciertas determinaciones en las nuevas infraestructuras.

#### MASTERPLANNING

El *master plan* permite la “visión” general del conjunto a medio plazo y una serie de acciones sistemáticas sobre los espacios públicos, que aseguran las posibilidades de desarrollo privado, de forma que participen de la coherencia global y puedan adaptarse a las evoluciones programáticas necesarias.

Por ello, definimos los “sistemas” incorporados en el paisaje urbano, la estructura urbana y el diseño urbano. Se dará paso, así a la definición de las morfologías urbanas capaces de incentivar su desarrollo.

La propuesta tiene en cuenta los grandes ejes de “composición urbana”, pero su lectura no debe aislarse de los “sistemas” que la hacen viable y de las “morfologías urbanas”, que aunque sugerentes y no completamente determinantes, crean las “condiciones” para hacer realizable aquella “visión” general.

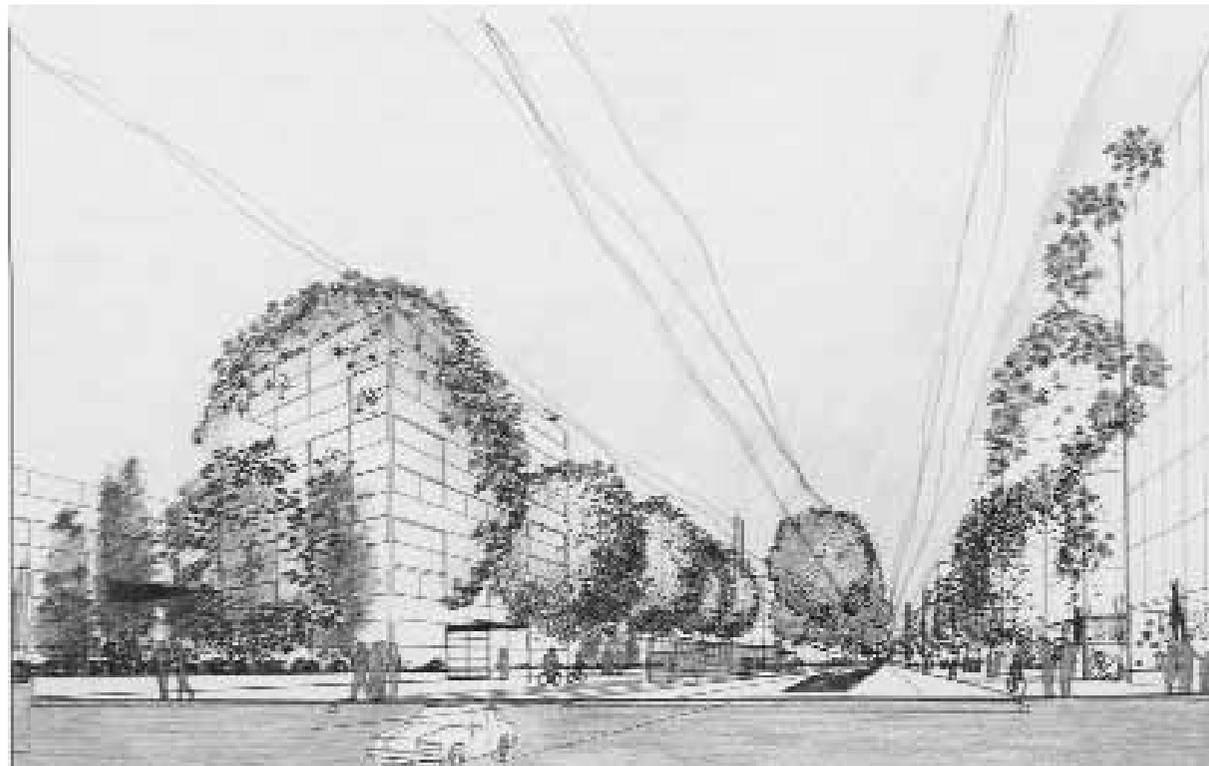
#### PAISAJE URBANO

Para canalizar su transformación urbana, se proponen una serie de acciones sobre el “sistema” de espacio abierto, con dos grandes parques lineales:

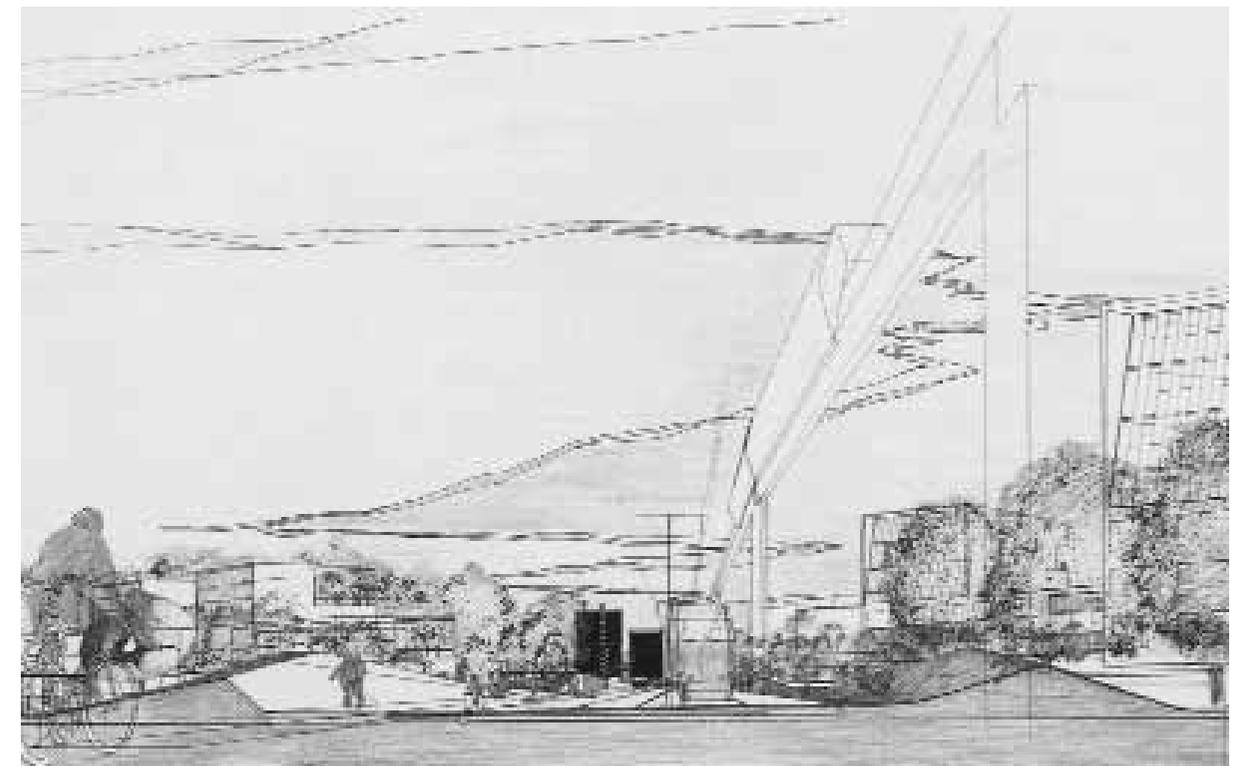
-Wall-Park, que marcará el límite histórico entre Speicherstadt y los nuevos desarrollos al sur. Reconoce, aproximadamente, el trazado de la muralla, reproponiendo un gran vacío en cuyo diseño podrán intervenir el agua y las geometrías sugerentes de los antiguos baluartes. Las instalaciones industriales del “Café” pueden coexistir en las primeras fases, pero convendría no imposibilitar esta reserva espacial.

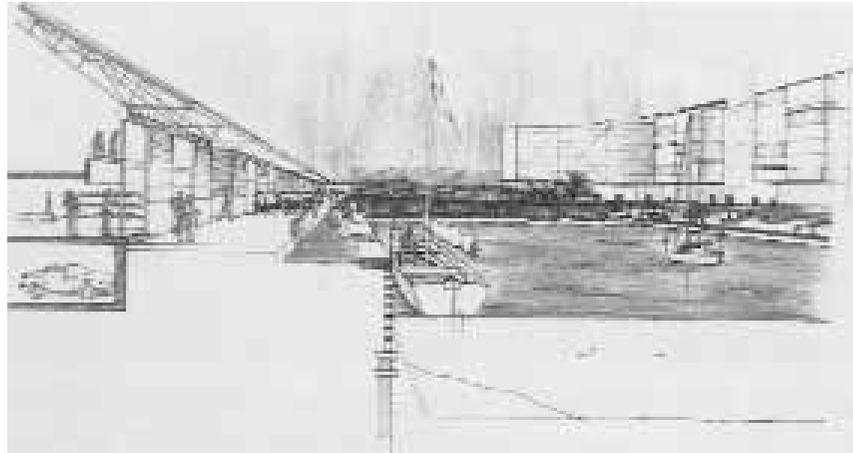
-Mittel-Park, como prolongación del trazado del Mittel Kanal hasta Grasbrookhafen. No se trata de una continuidad de uso, si no que este elemento lineal encuentra reforzada su fuerza en la implantación territorial. Dará lugar a tres parques con programa específicos.

ESPINA DORSAL DE LA FUTURA URBANIZACIÓN

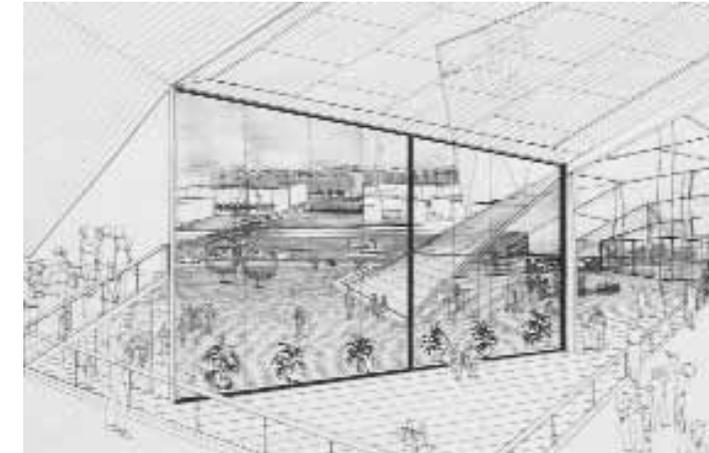


PROLONGACIÓN DEL TRAZADO DEL RING, INCORPORANDO EL MONORRAÍL EN SU SECCIÓN





REDEFINICIÓN DE LA TOPOGRAFÍA DE LOS DIQUES CON EL “PLINTH” DE LOS EDIFICIOS.



OCEAN DISTRICT EN EL RIVERFRONT, COMO UN POTENTE ELEMENTO DE SERVICIOS

## ESTRUCTURA URBANA

Es el sistema urbano complementario al espacio libre y agrupa las distintas infraestructuras que aseguran la movilidad pública, colectiva e individual. También los sistemas de protección del suelo de las inundaciones. Se organiza a partir de dos estrategias complementarias:

A. La estructura principal la componen dos elementos:

A.1. El gran Oost-West Boulevard como espina central de Hafencity, desde Kaispeicher hasta los puentes del ferrocarril. Tiene una longitud de 2,5km. y su sección se adecua a los distintos barrios que estructura. Sus intersecciones mayores vienen resaltadas por unas agujas verticales que refuerzan su identidad.

A.2. Ring Promenade es el eje de transporte público, bicicletas y peatones que prolonga el espacio del Ring hasta el río. Este eje debe ser objeto de un diseño y una construcción cuidadosos y debiera incluir el espacio público junto a los museos y aumentar la presencia vegetal en el Ring hasta la Bahnhof. La Promenade cruza barrios de nuevo desarrollo con uso mixto y acenúa el valor de los edificios que están en sus fachadas.

Por ella circula el tranvía que conectará con la Estación Central y sería eventualmente la traza de un monorraíl que podría recorrer la totalidad del Ring integrando Old Hamburg-Hafencity-Frente del río.

B. Estos dos elementos vienen complementados por tres subsistemas de calles que permiten su conexión con los barrios existentes y establecen una estructura secundaria para Hafencity.

## DISEÑO URBANO

Este capítulo incluye las “reglas generales” o *guidelines* que permiten:

- el desarrollo de las morfologías urbanas por sectores (señalando usos compatibles que fomentan el uso mixto, niveles de densidad agregada, altura aproximada de la edificación...);
- la fijación de unos “criterios” específicos para puntos o elementos singulares de este territorio a transformar;
- “determinaciones” urbanísticas para proteger los sectores que disponen de un valor patrimonial.

A modo de ejemplo, se aplican estas “reglas” que serían objeto de unas “guías de diseño” dentro del *master plan*, y configuran las “morfologías” del proyecto. Cabe destacar en los sectores monumentales:

- Área de influencia de Speicherstadt, hasta Sandtorhafen, el nuevo Wall-Park y el sector Ericus. Distintos usos (oficinas, servicios, y/o lofts) están permitidos, así como el desarrollo de los volúmenes propuestos, estableciendo “guías de diseño” específicas. Estos deberían ser desarrollados de acuerdo con el departamento responsable de las áreas monumentales.

Ocean District, compuesto por diferentes “piezas urbanas” que participan de una cubierta gigante como un proyecto para un paisaje unitario. Una secuencia de espacios colectivos interiores conectados con el río le otorga un atractivo singular.

- El espacio del Ring Promenade, con los edificios especiales que dan fachada al mismo.

También se establecen unos criterios respecto a las alturas máximas de la edificación, siguiendo los estudios de visuales y townscape del Hamburgo Central. Las alturas quedan limitadas en general, a los 32m, similares a Speicherstadt, si bien se buscan unas vibraciones entre sectores, sugiriendo mayor o menor altura para aumentar su interés espacial y conseguir un mejor asoleo. En los sectores 10 y 11 (junto a los puentes) y en el frente del río en el sector 4 se proponen unos edificios de mayor altura que aseguran su contribución positiva al horizonte de la ciudad en su conjunto. El proyecto permite comprobar la implantación de los grandes servicios e infraestructuras como elementos “reguladores” del conjunto y establece un sistema diversificado de morfologías urbanas que pueden “inducir y guiar” las formas del desarrollo. La correcta imbricación de la escala intermedia debería asegurar que el “conjunto” fuera mejor que la suma de sus partes.