

PERMEABILIDAD, MIXTURA Y ESCALA

Tres “Cosas Urbanas” en HafenCity

María José Freire Silva

DUOT, Universidad Politécnica de Cataluña

Directores: Joaquín Sabaté – Francesc Peremiquel

Mail: mjfs_1803@hotmail.com

RESUMEN

Pocas ciudades en el mundo han sido capaces de convertir un área que en el pasado fue segregada, en uno de los sectores de mayor importancia para su desarrollo actual.

Dichas áreas fueron lugares que el tiempo arrinconó al margen de las actividades cotidianas; áreas que por ser confusas, inútiles, no atractivas o inconsecuentes con la vida contemporánea, fueron relegadas a un segundo plano o en ocasiones desconocidas como parte integral de la ciudad. Algunos casos comunes que presentan estas características son urbes con equipamientos abandonados de grandes escalas o áreas industriales.

Es interesante destacar aquellas ciudades, que revaloraron estos lugares, **apostando por la construcción de una nueva ciudad hacia adentro, sobre la misma ciudad**. Urbes como Hamburgo, que apostó por el proyecto HafenCity, introduciendo una serie de elementos para recuperar la antigua y abandonada zona portuaria, recuperando aquel margen separado del río con una nueva estancia urbana.

El presente trabajo pretende realizar un estudio sobre aquellas características más destacadas que permitieron a este proyecto lograr crear ciudad a través de la urbanidad mediante el uso de aquellas *Cosas Urbanas* que Manuel de Solà Morales nos motivaba a desarrollar en su texto del mismo nombre.

Palabras clave: Hamburgo, Urbanidad, Frente marítimo, Puerto

ABSTRACT

A few cities around the world have been able to convert a segregated area, into one of the most important sectors for its´ development.

Those areas were left aside, useless, unattractive, and inconsistent with contemporary way of living, relegated and sometimes denied as an integral part of the city. Cities with abandoned industrial areas or large scale equipment are common cases with these characteristics.

It is interesting to highlight those cities that revalued these places, betting for the construction of a new city in, within their city. Cities like Hamburg, which opted for the HafenCity project that introduced a number of elements to retrieve the old and abandoned port area recovering the separate riverbank with a new urban place.

This paper pretends to conduct a study on those significant features that allowed this project succeed creating city through urbanity using those things (*Cosas Urbanas*) Manuel de Solà Morales motivated us to develop in his text: *A matter of thing*.

Key words: Hamburg, Urbanity, Waterfront, Harbor

1 INTRODUCCIÓN

La historia de las ciudades y la evolución de las mismas están fuertemente ligadas a los cambios que se han ido generando en el desarrollo de la actividad humana y sus descubrimientos. La huella de estos cambios puede ser amigable con el entorno y en otras ocasiones lo contrario, llegando incluso a convertirlo en áreas devastadas o ignoradas. Son lugares que en algunos casos experimentaron una época de gloria, pero con la llegada de nuevas tecnologías o nuevos intereses, han sido arrinconados e incluso desconocidos como parte de la estructura de las ciudades. Lugares “post-industriales” por ejemplo, como los llama Joaquim Sabaté a ciertas áreas urbanas marginales u obsoletas que ofrecen oportunidades de reestructuración. (SABATÉ BEL 2008)



Imagen 1 – Foto satelital 1943.
Fuente: Google Maps.



Imagen 2 – Magdeburger Hafen.
Fuente: Hafencity Hamburg GmbH.

En el caso de Hamburgo esta área fue la zona portuaria ubicada junto al centro de la ciudad, la que durante muchos años sirvió como sitio de llegada y partida de cientos de buques con destinos diversos y que más tarde cuando surgió la Segunda Guerra Mundial fue devastada por las tropas de los aliados, al encontrar en Hamburgo uno de los puntos importantes de manufactura del armamento que proveía al ejército alemán.

En la postguerra el área del puerto fue reutilizada para usos portuarios, pero más tarde en el año 1956 con la llegada de los buques portacontenedores las dársenas existentes quedaron pequeñas y poco profundas para el tránsito de las nuevas embarcaciones, las cuales no podían atracar en el puerto actual, por lo que fue necesario crear nuevas dársenas fuera de aquel lugar, lo que representó abandonar definitivamente el área portuaria original.

Es así como este lugar representó poco o nada en aproximadamente veinte años después de su abandono, y no es hasta a finales de los años ochenta, cuando nace una nueva visión sobre la reincorporación del área a la ciudad, que inicia con una remodelación de los edificios que pertenecen a la Speicherstadt¹ y más tarde en 1997 el Parlamento hamburgués decide realizar el Plan para Hafencity que fue el nombre por el que se conocerá a esta nueva área reincorporada en la estructura de Hamburgo.

2 LA CIUDAD RECLAMA SUS BORDES

“Las décadas pasadas donde se pensó que el Waterfront era el lugar de trabajo y que la vivienda se encontraba en el brezal están cambiando”. (WALTER 2006)². Con esta frase Jörn Walter introduce su texto que resume los cambios urbanísticos que se han realizado en Hamburgo los últimos años, cambios que tuvieron un origen lejano que, a pesar de materializarse a finales de los noventa en el cuerpo de un Plan Maestro, ya eran pensados antes de la Segunda Guerra Mundial, allá por los años 20, cuando Fritz Schumacher en su plan de desarrollo urbano para la ciudad Hanseática propone un eje suplementario en el corazón de la ciudad y prueba **atraer el desarrollo a las áreas del Waterfront**. Esto quedó únicamente en la memoria del plan pues con la llegada de la guerra y los cambios posteriores el proyecto quedó archivado.

¹ Speicherstadt.- Ciudad Almacén – área que comprende una serie de edificios históricos que se encuentran entre la ciudad y el área que fue destinada en la antigüedad al puerto de Hamburgo. Traducción propia.

² Traducción propia

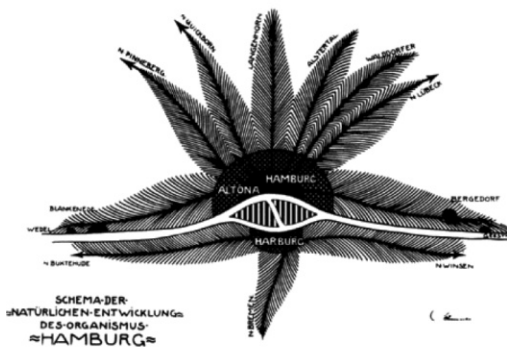


Imagen 3 - Fächerplan, Fritz Schumacher.
Fuente: (WALTER 2006)



Imagen 4 – Plan Maestro actualizado con revisiones del 2010 incluidas.
Fuente: Hafencity Hamburg GmbH

En el año 2000 el Ayuntamiento de Hamburgo redacta “*Hafencity Hamburg der Masterplan*” guiados por el proyecto ganador del concurso internacional de ideas urbanas realizado un año antes, y cuyo ganador fue el arquitecto holandés Kees Christiaanse. En dicho documento se plantea la ocupación de los solares de la antigua zona portuaria como estrategia de desarrollo de un ensanche de la ciudad, logrando con ello recuperar un área libre equivalente al 40% del centro de la misma. (SCHNEIDER 2011)

Dicho proyecto se basa en una serie de planteamientos que resumen la forma de usar el suelo y las actividades programadas, la accesibilidad e integración con la ciudad a nivel de movilidad e infraestructura, el diseño de espacios verdes y áreas libres y uno de los más importantes por su ubicación sobre el Río Elba y ser un brazo del Mar del Norte es el tema de la protección contra inundaciones y tormentas.

El Plan Maestro no posee un formato de imagen definitiva y/o final, a pesar de que la construcción de las obras programadas en el mismo estén previstas para el año 2025, no significa que terminará su desarrollo aquí, pues se plantea la integración con Harburg³ en el futuro a través de la extensión de líneas de metro y puentes que enlacen con equipamientos y áreas libres y además con varios proyectos que refuerzan su conexión con Hamburg Mitte⁴ y como Hamburg Región.

Un ejemplo de estos proyectos de integración lo encontramos en la propuesta de escala regional llamada: *Hamburgs Grünes Netz*⁵, la cual explica como a través de la integración de una serie de espacios abiertos como parque, plazas etc. se incluye a Hafencity en el *Wallring*⁶ o Ring número uno como parte del planteamiento para generar la continuidad con los demás espacios del lugar que conforman el circuito. (BEHORDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, Hamburg 2010)



Imagen 5 - Línea de tiempo Hafencity.
Fuente: Elaboración propia.

³ Ubicado en la costa sur del Río Elba.

⁴ Centro de Hamburgo. Nombre del distrito en el que se ubica Hafencity. Traducción propia.

⁵ Red Verde de Hamburgo. Traducción propia.

⁶ Muralla. Llamado así porque en la antigüedad Hamburgo estaba rodeada de murallas que al haber sido derrumbadas más tarde por el crecimiento y expansión de la ciudad, ahora es repensada como un anillo verde, ya que sobre la misma se ubican los parques y equipamientos de mayor importancia de Hamburgo. Traducción propia.

Es por ello que el objetivo del proyecto no fue solo crear un nuevo distrito, como dice Jörn Walter en su texto y asegura que la idea fue **recobrar el valor y atracción del centro de la ciudad**, generando vivienda y nuevos sectores de servicio complementadas con espacios públicos y equipamientos de escala metropolitana y local. Es decir el **desarrollo como parte del centro** y no como ciudad satélite independiente. Pero en este punto de la discusión cabe hacerse una serie de interrogantes como: ¿De qué manera solucionó HafenCity esta integración con la ciudad?, ¿Qué elementos le han permitido o facilitado la misma?



Imagen 6 - Wallring o Ring número uno.
Fuente: (BEHORDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, Hamburg 2010)

Si entendemos la ciudad como una piel o un soporte y que sobre la misma encontramos una serie de elementos que la caracterizan, estas **cosas urbanas**⁷ que establecen las relaciones directas o inmediatas que nos permiten hacer de la cantidad urbana en variedad un principal adjetivo del territorio metropolitano. (De SOLÀ MORALES 2008) Además que dichas cosas son las que, si están resueltas de manera adecuada serán focos o factores para generar urbanidad, entendida como la capacidad de atraer y ser agradable del ser humano, pero ahora planteada hacia lo físico, logrando el equilibrio entre esas partes o cosas y que permiten construir ciudad con proyectos de arquitectura y urbanismo que devuelven o generan vida a un sitio determinado.

Entonces volviendo a las interrogantes iniciales, ¿Pudo HafenCity haber logrado esta integración a través de cosas urbanas para permitir el encadenamiento de la ciudad vieja hacia su borde con el Río Elba, recuperando así su frente ribereño?

3 LAS TRES COSAS URBANAS

Si hacemos una comparación del caso Hamburgo con el texto “El Espacio Intenso” de Joaquín Español encontramos cierta similitud al momento que el autor describe a los **“espacios vacantes claramente residuales (...)** como uno de los prototipos manifiestos del no lugar, (...) los nuevos grandes vacíos abiertos a usos impensados y diversos con los equipamientos de nueva escala que requiere la ciudad actual, y los vacíos públicos y mancomunados de menor dimensión propios de los nuevos tejidos mixtos de residencia y terciario”. Español propone que estos tipos de lugares son los que **“contienen los nuevos temas urbanos** anunciados: la aparición de áreas descartadas de la dinámica urbana, la genericidad de las arquitecturas del transporte, comercio y ocio; la progresiva tercerización de los usos; la proliferación de grandes equipamientos; la importancia creciente de servicios e infraestructuras; el cambio de escala del espacio colectivo; su configuración abierta; la ambigüedad de los límites entre lo público, lo privado y lo colectivo”. (ESPAÑOL s.f.)

Es así que al analizar los conceptos aplicados en la construcción actual de HafenCity, encontramos un sinnúmero de propuestas interesantes que fueron organizadas desde el Plan Maestro para recuperar este espacio vacante y residual, mediante ideas que generen un concepto de centro de ciudad a nivel regional, plasmadas en el documento *Innenstadtkonzept Hamburg* y que dieron lugar al actual proyecto en construcción.

Mediante el análisis de los textos de los planes y del avance del proyecto hasta la actualidad a través de la lectura de planos, esquemas, fotografías y demás, se puede entender y descubrir las lecciones enseñadas por Hamburgo con su HafenCity que logró recuperar aquel margen del río olvidado y devolver la vida a aquellos solares tristes que recordaban únicamente la gloria de tiempos pasados perdida y que ahora forman parte de las actividades urbanas nuevamente.

⁷ Cosas Urbanas, terminología usada por Manuel de Solà Morales en su texto “De Cosas Urbanas” en la cual presenta sus proyectos y los elementos que permitieron a los mismos construir ciudad.



Imagen 7 – Perspectiva en foto satelital de las volumetrías propuestas para el plan con las áreas abiertas.

Fuente: HafenCity Hamburg GmbH

Las *cosas urbanas* reflejadas en muchas áreas de las dársenas hoy, ocupadas para nuevos usos fueron articuladas para generar urbanidad y permitir la remasterización las áreas en desuso. Uno de los factores primordiales en la reconstrucción de esta nueva área fue la solución del espacio público o espacio colectivo en el cual se reflejaría la recuperación social de este lugar.

“Y es que (...) en la era de la sobre modernidad la necesidad de lo social continúa existiendo a pesar de que los psicólogos hayan puesto de manifiesto una cierta tendencia al repliegue hacia nuestra individualidad”. (ESPAÑOL s.f.)

“Este proceso de la construcción urbana, por medio del planteamiento urbano, debe introducir un orden orgánico en las comunidades urbanas, y mantenerlo vivo continuamente durante el crecimiento de estas comunidades, (...) al hacerlo, nos encontramos en la posición del médico que para mantener el buen funcionamiento orgánico del cuerpo humano, debe estar familiarizado con los procesos orgánicos en general. Del mismo modo debemos aprender a interpretar estos procesos, para poder mantener el orden del organismo físico de la ciudad. (...) La vitalidad en todo organismo vivo depende (...) de la cualidad del individuo, y (...) la cualidad de la correlación (...) en las comunidades urbanas, la calidad del elemento más pequeño (...) debe tener una expresión genuina. La adecuada correlación de las formas se mantiene en todo el organismo, desde los objetos menudos en el interior de las residencias, hasta los más altos pináculos de las torres. Todo ello unido por el tejido celular que significa vida y salud, mientras que la desintegración del mismo importa enfermedad y muerte.” (SAARINEN 1948)

“Es por ello que 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. 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.” (BUSQUETS 2006)

Dichas piezas que formaron parte de esta composición lograron el equilibrio necesario para ejecutar un proyecto nuevo, que a pesar de ser una nueva inserción en la malla de lo existente, logra incorporarse y adaptarse a un contexto tan concreto como el de la ciudad histórica, sin caer en la copia o el contraste exagerado, sino que sutilmente lee su contexto y lo traduce para convertirse en el texto que describirán las actuaciones realizadas sobre el soporte de muelles abandonados convertidos en partes vinculantes ahora de la ciudad.

3.1 Permeabilidad

La palabra en si refleja la cualidad de ser permeable, es decir que puede ser penetrado o traspasado. (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA 2013) En el caso de un proyecto urbano podemos entenderlo como la capacidad de integrarse o de insertarse en una realidad existente siendo el proyecto obviamente el objeto nuevo.

Antes del análisis de los elementos que generan permeabilidad y demostrar la búsqueda que se realizo por reconocerlos es necesario comprender la escala del proyecto que estamos hablando es por ello que a manera de ilustración se coloca una gráfica con las dimensiones generales que abarca el proyecto.

En HafenCity la permeabilidad se traduce en el afán de introducir la ciudad hacia los márgenes del Río Elba y viceversa, es decir lograr esta posibilidad de que la que nos habla Hans Ibelings en la introducción que realiza al texto *De Cosas Urbanas*⁸ cuando nos comenta la idea común de que “la ciudad acaba allí donde comienza el agua”, y del interés de cuando los proyectos, en el caso de su texto refiriéndose a de Solà Morales, consiguen que la ciudad emerja, para sentar las bases que permitan la mezcla y la densidad urbana que siempre se inicia allí donde se entrecruzan los senderos.

La necesidad de conexión de este nuevo distrito se ve reflejada en varios aspectos como la accesibilidad. El área de estudio se encuentra dotada por todos los servicios de transporte público. En relación al metro se cuenta con una parada de la S-Bahn⁹, dos paradas de U-Bahn¹⁰ que la conectan no solo internamente sino a nivel regional.

Un recorrido de bus con quince paradas en puntos estratégicos y tres paradas de Ferri que permite reconocer en los canales del Elba partes de la infraestructura de conexión, ya que Hamburgo cuenta con este servicio, como parte del sistema de transporte público. A nivel particular en las dársenas se encuentran una serie de muelles que permiten atracar a pequeños botes de los habitantes del lugar o personas que se movilizan con este tipo de embarcaciones.

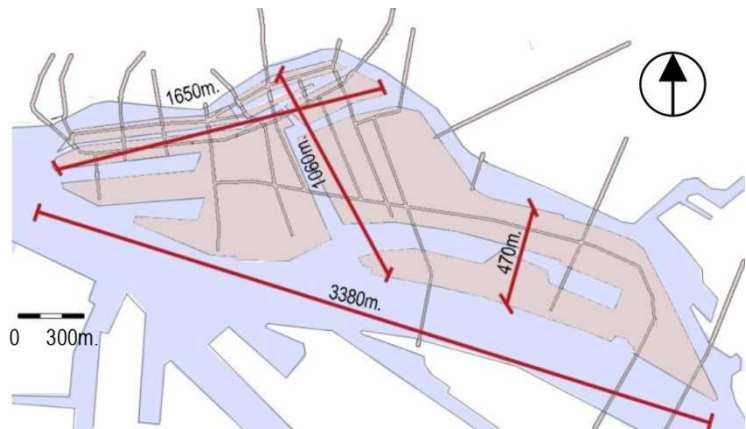


Imagen 8 - Dimensiones generales.
Fuente: Elaboración propia.



Imagen 9 - Transporte Público en HafenCity.
Fuente: Elaboración Propia



Imagen 10 - Vías Planteadas y sus escalas.
Fuente: Elaboración Propia.

⁸ (De SOLÀ MORALES 2008)

⁹ S-Bahn es una red ferroviaria que cubre el tráfico metropolitano y regional.

¹⁰ Metro o Subterráneo.

La capilaridad expresada en la infraestructura vial, y ésta a nivel del proyecto representado a través de los puentes que generan los encuentros con la ciudad permiten la relación física y su cualidad de permeabilidad. Cruzar el Zollkanal, que es el cuerpo de agua ubicado entre los límites del centro histórico de Hamburgo y el asentamiento de las edificaciones de Speicherstadt, se logra a través de aproximadamente 231,89 metros lineales de contacto a través de sus diecisiete puentes urbanos.

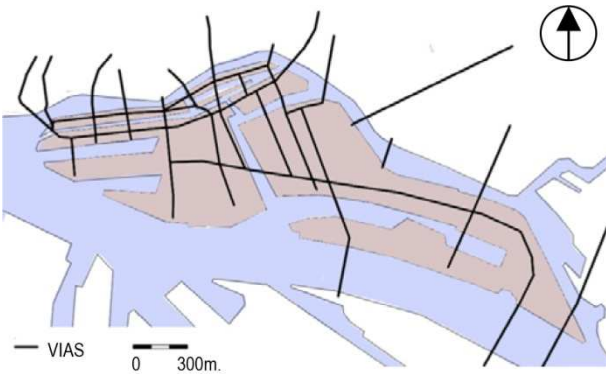


Imagen 11 - Continuidad Exterior - Interior.
Fuente: Elaboración propia.

El empleo estratégico de los mismos genera itinerarios o recorridos y hacen de la calle un espacio permeable desde el cual se construye una secuencia interior de espacios intermedios escalonados que no existían pero ahora son urbanos por su permeabilidad y su actividad y representan puntos de accesibilidad a la arquitectura desde lo urbano y viceversa. (GALINDO 2013)

Esta permeabilidad materializada a través de los puentes puede representarse también con los recorridos que crean continuidad desde el exterior al interior.

En la Imagen 11 podemos encontrar un esquema que resume dichos encuentros en el cual se concluye que la mayor parte de la superficie de HafenCity tiene una conexión directa desde la ciudad, en este caso solo se tomaron en cuenta los puentes que conectan a través del uso de bicicleta, vehículo y peatonalmente.

“La sección urbana, como espacio de interacción estructural de los elementos urbanos arquitectura, infraestructura, actividades, verde, subsuelo y las cosas urbanas, es la que nos permite leer la cualidad permeable de un proyecto”. (GALINDO 2013). “El entendimiento de la sección longitudinal a través de la ciudad prueba de mejor manera la continuidad del territorio. Es necesario mirar la manera que estas partes están vinculadas entre ellas, así como para ser capaces de percibir y comprender las diferencias. Las secciones urbanas son interesantes cuando se establece la relación entre lo que es planeado y lo que existe actualmente”. (ZARDINI 1999)

Se muestran entonces tres secciones¹¹ de puntos de contacto diferentes con la Altstadt¹². En el Sección A encontramos el corte desde el puente peatonal y para bicicletas Kibbelsteg, que se desdobra en dos niveles diferentes: en la cota de la Speicherstadt y el superior que comunicara a la cota de proyecto, atravesando por otros dos puentes. Finalmente a través de plazas y aceras llegarán al frente marítimo del Río Elba.



Imagen 12 – Sección A: Calle Kibbelsteg.
Fuente: Elaboración Propia

¹¹ Los colores en las secciones denotan la actividad que les corresponde. Rojo: Vivienda, Naranja: Terciario y Amarillo: Equipamiento comunal.

¹² Altstadt o ciudad vieja. Nombre del barrio junto a HafenCity. Traducción propia.

En la Sección B podemos encontrar la integración de la ciudad a la misma cota de la Altstadt con una pequeña pendiente negativa hacia el Überseequartier, desde aquí el desdoblamiento del suelo en dos brazos, permite continuar el desarrollo de la circulación peatonal con dos opciones por debajo del puente de Magdeburgo hacia el frente con el río o por las aceras de los costados. Además en esta sección encontramos al paso subterráneo de la línea de metro U4 y finalmente se llega al muelle que corresponde al paseo peatonal y de ciclo rutas que conforman el perímetro de las dársenas.

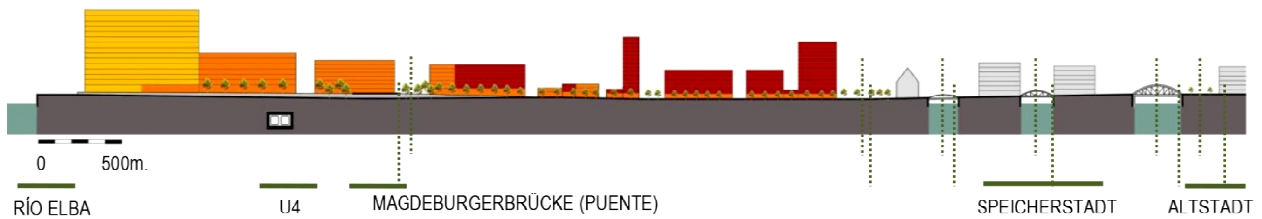


Imagen 13 – Sección B: Avenida Osakaalle.
Fuente: Elaboración propia.

Al analizar el último corte encontramos esa búsqueda de vinculación con lo existente, en este caso la cota del proyecto y de la ciudad es casi la misma con una pendiente muy pequeña pero manteniendo el criterio al interior de HafenCity del desdoblamiento del suelo en beneficio no solo de la protección contra inundaciones sino que para crear espacios interesantes a desnivel como Lohsepark y la integración con la estación de la U4, después atravesando el canal con el puente y remata en otro parque con equipamientos que complementa a las edificaciones de la dársena más lejana del proyecto. (En los Anexos se encuentran fotografías de los lugares descritos)

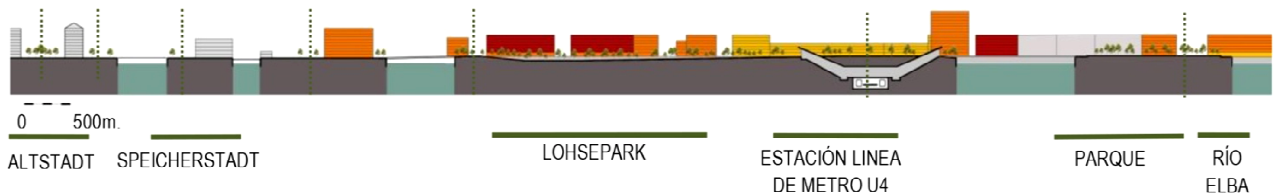


Imagen 14 – Sección C: Calle Poggenmühle y Calle Am Hannoverschen Bahnhof.
Fuente: Elaboración Personal

Solà Morales afirma tan precisamente para un caso similar, el de Amberes, que “si tratamos a los puertos como simples bordes de agua o como lenguas de atraque no surgirán nada más que paseos marítimos y marinas aburridas. Sin embargo, si incluimos una vialidad urbana que la atraviese, el proyecto resulta mucho más interesante. La coherencia de estas operaciones se garantiza con la formación de un eje de accesos (...) que enlace con la ciudad antigua como espina vertebral de las circulaciones peatonales”. (De SOLÀ MORALES 2008)



Imagen 15 - Puentes Urbanos HafenCity.
Fuente: HafenCity Hamburg GmbH

Es así como el encadenamiento de la Altstadt a través de los puentes urbanos como brazos sobre las dársenas, genera continuidad en cada

uno de los nuevos solares mediante nueva vialidad y secuencia de espacios abiertos entre los diferentes ámbitos que van desde la ciudad relacionada por la nueva estructura a las calles, de las calles a las plazas y los parques públicos y desde ellos a los edificios o a los frentes marítimos.

3.2 Mixtura:

Si hablamos de mixtura hablamos entonces de mezcla o incorporación de varias cosas (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA 2013), pero si vamos a la terminología del verbo mezclar como la acción de alterar el orden de las cosas, pueden surgir varias ideas en un sentido negativo; pero si alteramos las cosas al momento de proponer un nuevo distrito en un lugar que fue mono funcional, modificando su mono funcionalidad y proponiendo una inserción de diversidad, complejidad, y vida puede resultar con ello algo positivo.

En la conferencia sobre la *Ciudad Abierta*, Richard Sennet cita los argumentos de Jane Jacobs quien intentó comprender que ocurre cuando los espacios se vuelven a un tiempo densos y diversos, como las calles y plazas repletas, y sus funciones son a la vez públicas y privadas, de condiciones tales que permiten el encuentro inesperado, el descubrimiento fortuito y la innovación. (SENNETT 2007)

Es esa algarabía positiva la que genera vida en los barrios, la "Intensidad Urbana", como la llama Joaquín Español que supone "... densidad de habitantes y de relaciones posibles, complejidad funcional, presencia de servicios y equipamientos, pero al mismo tiempo coherencia compleja de la morfología y poder signficante, que son también necesidades psicológicas además de atributos intemporales de la pre y de la postmodernidad". (ESPAÑOL s.f.)



Imagen 16 - Actividades en Planta Baja.

Fuente: Elaboración Personal

En la Imagen 16 podemos encontrar las actividades propuestas para las plantas bajas, las cuales pertenecen en mayor proporción a funciones de tipo público: usos terciario y de equipamientos comunales como: educativos, cultural, recreación, etc.

La ubicación de muchos de estos equipamientos se basa en el esquema (imagen 17) del Arq. Kees Christiaanse, quien propuso colocar en los puntos lejanos de las dársenas dichos elementos de interés, para atraer la atención constante y generar recorridos. Además los espacios ubicados en la planta baja de los edificios tienen una altura de 5 metros, que facilita su reforma y transformación, proporcionando así una flexibilidad en cuanto a su uso a largo plazo. (SCHNEIDER 2011)

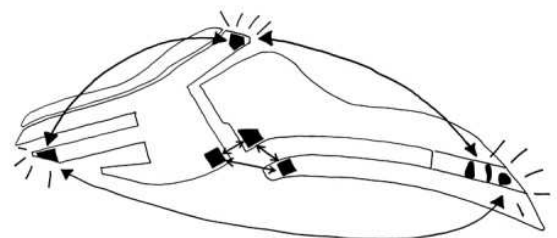


Imagen 17 - Esquema.

Fuente: HafenCity Hamburg GmbH

“Para poder asignar usos compatibles a escala local y con la ciudad fue necesario analizar entornos creativos y funcionales de realidades cercanas al centro de la ciudad, distritos como St. Pauli y St. Georg que son áreas complejas de usos mixtos y llenas de vida”. (WALTER 2006)

Este análisis resultó entonces en una lógica de implantación de sitios estratégicos en relación con la ciudad y la nueva extensión de la misma, ubicados primero en los nexos o puntos de contacto con la Speicherstadt y luego en diversos puntos de las dársenas, conectados por la estructura urbana.

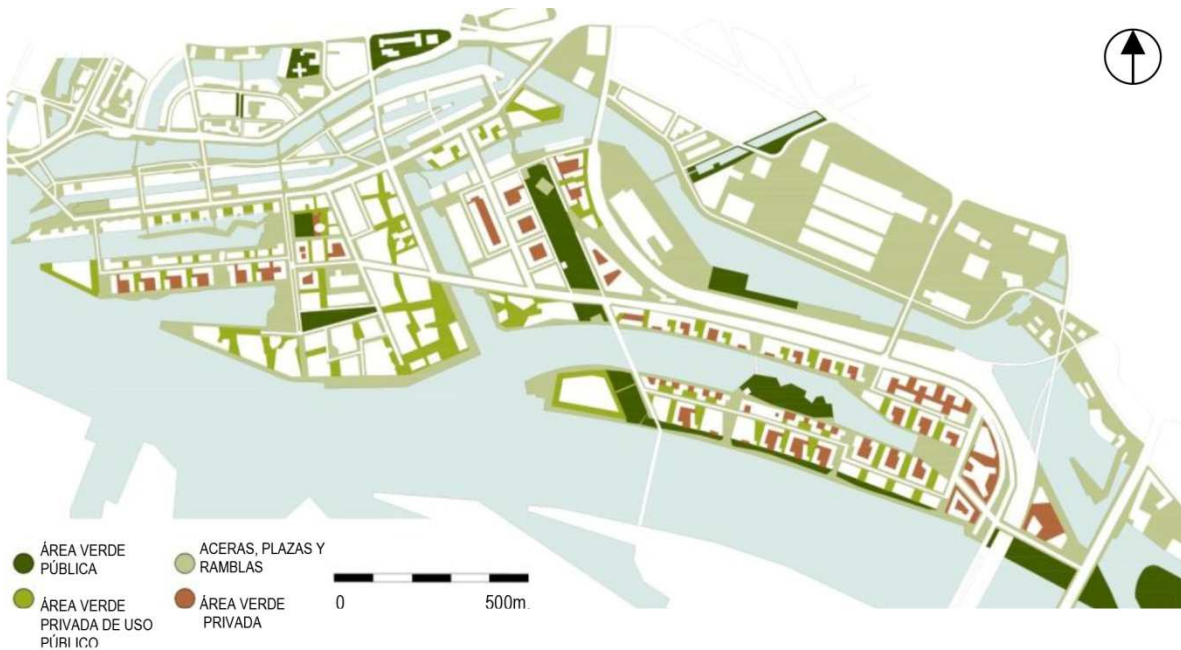


Imagen 18 - Red de Espacio Público.
Fuente: Elaboración personal.

El sistema de espacio público se caracteriza por la diversidad de categorías, las cuales se modifican de acuerdo a la variación de usos, espacios y lugares. La mayor parte del área “no edificada” está destinada al uso público y los puentes urbanos generan la capilaridad necesaria para integrar el nuevo distrito con el sistema de las redes propuestas de la ciudad en el Hamburgs Grünes Netz.

“En los barrios de HafenCity existe una mezcla equilibrada de actividades urbanas que se han desarrollado con densidades distintas, cada barrio con una actividad principal distinta”¹³, (SCHNEIDER 2011) pero complementadas con otras actividades para que no se genere un carácter monótono y además apoyadas por las diferentes categorías de espacios públicos.

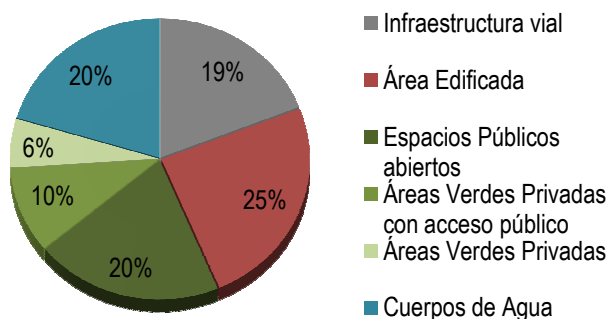


Imagen 19 – Uso del Suelo.
Fuente: Elaboración propia.

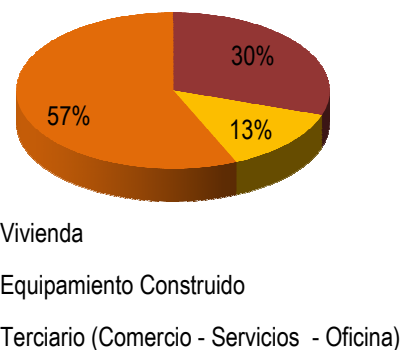


Imagen 20 – Uso del Área Edificada.
Fuente: Elaboración propia

¹³ Ver Anexo 7.

“El hecho de abrir a la ciudadanía un área abandonada mediante usos atractivos, genera un nuevo interés de acercamiento y apropiación del lugar. Se trata (...) de superar las rigideces de la zonificación de usos y de las barreras jurisdiccionales portuarias, permitiendo la intromisión puntual de tres o cuatro torres de oficinas y de algunos frentes residenciales internos del actual tejido del barrio (...)” (De SOLÀ MORALES 2008)



Imagen 21 - Plazas de uso público en terreno privado.
Fuente: HafenCity Hamburg GmbH



Imagen 22 - Ramblas frente al Río Elba junto a edificios de vivienda.
Fuente: HafenCity Hamburg GmbH

Configurando ahora una telaraña ya no solo de de calles y puentes sino de usos y actividades en densidad y variedad, que permiten que el espacio colectivo prevalezca sobre el destinado al uso privado, como se muestran en las imágenes 18 a 20. Es decir se propone la mixtura generando más actividad y permitiendo que sucedan muchas actividades al mismo tiempo para que el proyecto funcione.

3.3 Escala

“La escala del proyecto no está en la dimensión de la obra, sino en las relaciones que es capaz de estallar, (...) es una medida relativa, una proporción entre las transformaciones que proponemos para su incidencia en la estructura urbana general, en la comprensión mental de todo el espacio construido”. (De SOLÀ MORALES 2008). Estas relaciones como se indicaron en los apartados anteriores se basan en la integración con las conexiones de los sistemas de transporte público, la combinación de la estructura urbana de los tejidos propuestos en HafenCity con los existentes en la ciudad, la reciprocidad con los barrios cercanos mediante actividades complementarias y afines, y la opción de accesibilidad con diferentes medios: vehicular, peatonal, bicicleta y los ya citados buses, metros y ferri.

A escala territorial la propuesta se integra gracias a las redes de transporte público, la combinación con el proyecto regional del Hamburgs Grünes Netz y el reforzamiento de la centralidad de la Innenstadt.

Como escala de ciudad se debe a la relación con los diferentes usos que plantea a través de los equipamientos como los edificios para la Filarmónica, el Science Center, el Museo Marítimo Internacional, Universidad HafenCity, entre otros. Su ubicación cercana a equipamientos de gran escala en la Innenstadt, permiten relacionar a HafenCity con la ciudad a través de desplazamientos cortos o en algunos casos a distancias no tan lejanas.

DISTANCIA ENTRE HAFENCITY Y EQUIPAMIENTOS DE ESCALA METROPOLITANA	
Ayuntamiento	800 m.
Estación Central de Trenes y Buses	1,1 km.
Aeropuerto	9,5 km.
Parque de la ciudad: Stadtpark	7 km.
Parque de la Innenstadt: Planten un Blomen	2,5 km.

Imagen 23 – Distancias de Interés.
Fuente: Elaboración Propia

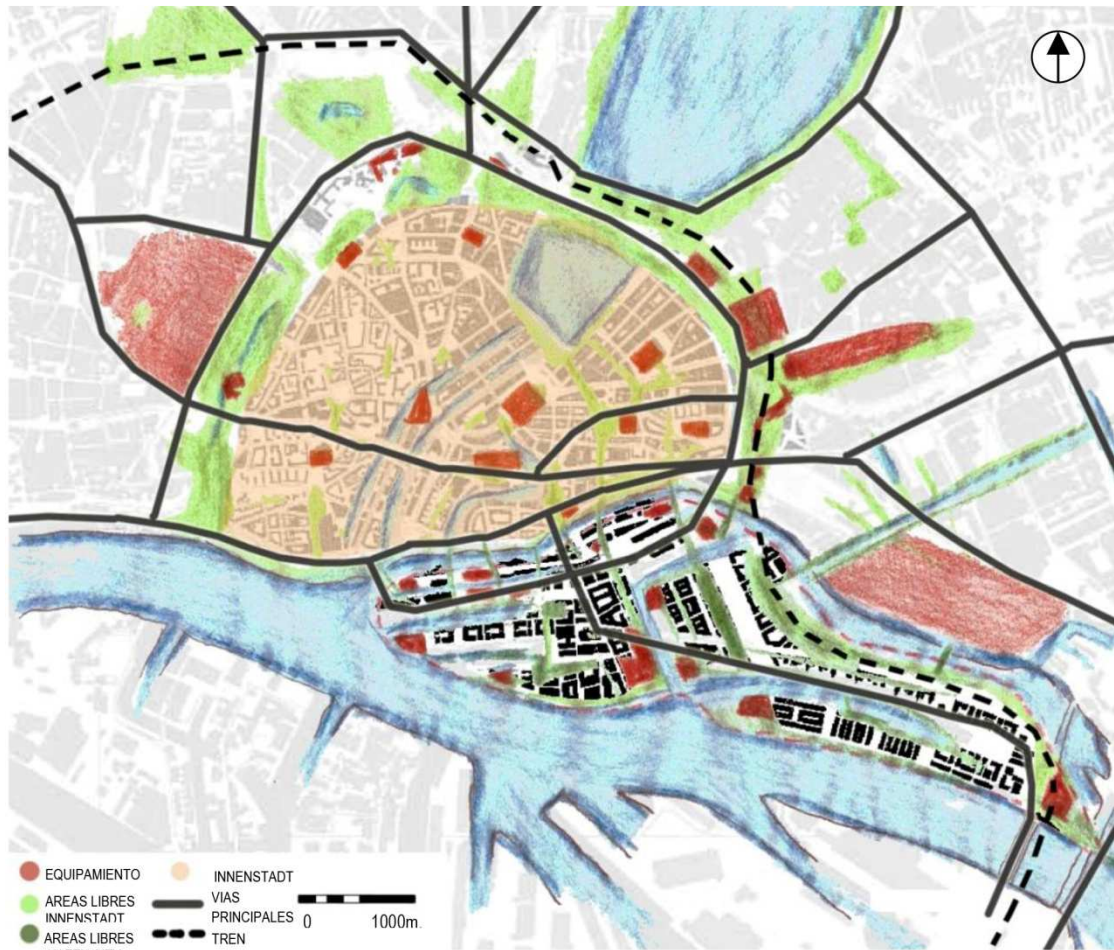


Imagen 24 – Relaciones con la Ciudad.
Fuente: Elaboración Propia

En relación a la escala local, la propuesta de integración de lo privado a lo público, del edificio a la calle y del nuevo distrito a la ciudad se demuestra nuevamente por la mixtura de usos y por la generación de espacios colectivos. Una muestra a escala local sería la afirmación de “...un modelo que propone la sostenibilidad ambiental de los nuevos desarrollos urbanos sobre la base de una nueva célula urbana es la súper manzana, que integra habitabilidad, actividad y movilidad con el máximo aprovechamiento y adaptación mutua del soporte territorial”. (LLOP 2011) En esta escala podemos comprender la propuesta de la integración en planta baja con usos públicos que permiten la relación con los espacios privados de uso público y de ellos a las aceras, ramblas y calles.



Imagen 25 – Manzanas en Überseequartier – Planta Baja.
Fuente: Elaboración Propia en base a Plan Maestro

“La súper manzana es una célula urbana, (...) que, con su implantación (...) mejora la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón. Estos objetivos se logran con la introducción de dos cambios fundamentales: la jerarquización de la red viaria y el establecimiento de una red diferenciada para cada modo de transporte”. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona 2013). La integración a escala local se genera gracias a que las relaciones logradas peatonalmente están solucionadas y correctamente ubicadas.

4 LA CIUDAD DESCUBIERTA SOBRE LA CIUDAD

4.1 Conclusiones del Caso HafenCity

“La construcción de la ciudad (o de una parte de la ciudad) combina a lo largo del tiempo las distintas operaciones sobre el suelo y la edificación, y la complejidad de su resultado no es sólo repetición de tipos o yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso encadenado en que las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios”. (DE SOLÀ MORALES 1997)

Ritmos, momentos, cosas y tejidos que crean urbanidad, y a su vez construyen ciudad, permitiendo en el caso de estudio la conformación de un nuevo distrito en la ciudad, mediante la suma de características, propiedades o virtudes que han permitido convertir un espacio que anteriormente fue desechado por la ciudad en el lugar de desarrollo y que ahora retorna a la vida, ofreciendo esta singularidad de espacios y actividades que pretenden complementarlo en una sola unidad: la ciudad de Hamburgo.

Para este proyecto no hubo necesidad de expandir la ciudad y de tomar áreas del entorno natural, lo cual representa una de las cualidades de la propuesta y, además, por su cercanía al centro de la ciudad representa costos bajos en construcción de infraestructura, accesibilidad y servicios. Cabe resaltar que los logros obtenidos hasta el día de hoy, se dan gracias a la participación constante de la gestión tanto pública (Ayuntamiento de Hamburgo) como privada (sociedad de responsabilidad limitada: HafenCity GmbH) con el apoyo principal de los técnicos y profesionales de cada campo. Lo que remarca la importancia de que para que un proyecto urbano funcione debe ser coordinado a través de las diferentes esferas a nivel técnico, económico y político.

El proyecto claramente denota esa integración de trabajo lograda también en la relación de varios elementos, pero que al no estar concluido en su totalidad no se podría juzgar el resultado completo. HafenCity se continúa construyendo y evolucionando, y de acuerdo a las superficies de las fases concluidas, el éxito de la propuesta es claramente notorio, pues se ha respetado los principios y elementos analizados durante el presente artículo.

Se ha creado una nueva estancia urbana en Hamburgo, un espacio de mixtura y urbanidad, capaz de estructurar funcional y socialmente, mediante la relación con los tejidos urbanos con los que limita, con las infraestructuras de movilidad, con otras estancias urbanas o sistemas y en general con el territorio. Es un proyecto cambiante, no definitivo, existen muchas variaciones que han surgido desde la concepción del Plan y muchas que después seguirán surgiendo. HafenCity es un organismo vivo que va cambiando y se va ajustando a las necesidades, está siempre en un continuo *checking* para ajustarlo a los continuos cambios de la ciudad, lo que caracteriza a los mejores proyectos urbanos, en palabras de Richard Sennet: “...la forma incompleta, que puede ser revisada continuamente y que aliente al desarrollo de su entorno”.

Confirmando así la hipótesis que se planteaba de Solà Morales al inicio del discurso de su proyecto en Amberes, de que el puerto, (en nuestro caso un puerto abandonado) puede configurar un barrio, que sus condiciones de lugar singular por la centralidad, accesibilidad y morfología distintiva permiten configurar una forma específica de barrio. (De SOLÀ MORALES 2008) en la que las calles se sustituyen por puentes y los límites entre barrios por agua.

HafenCity solucionó estos tres elementos y quizá muchos más, pero las características principales que permitieron reflejar el éxito de la propuesta urbana se basan en el uso de los conceptos de permeabilidad mediante su accesibilidad, su tejido urbano, su continuidad con las redes preexistentes y con la ciudad; lo logró también con la mixtura de usos, actividades, de espacios públicos o colectivos que permiten atraer más personas a este lugar que en el pasado fue olvidado y ahora cobra una nueva vida, y finalmente con la adaptación a diferentes escalas de proyecto, contextualizándose a la realidad de su entorno inmediato e incluso regional.

BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA. *BCN Ecología*. 2013. <http://bcnecologia.net/es> (accessed 2013).

BEHORDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, Hamburg. *HafenCity Hamburg der Masterplan*. Hamburgo: s/e, 2000.

BEHORDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, Hamburg. *Hamburgs Grün zwischen Tradition und Trends*. Hamburgo: s/e, 2009.

BEHORDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, Hamburg. *Innenstadt Konzept Hamburg 2010*. Hamburgo: Peter Pomp GmbH, 2010.

BUSQUETS, Joan. El diseño del conjunto o de las partes. *Visiones*, 2006.

DE SOLÀ MORALES, Manuel. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

DE SOLÀ MORALES, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: UPC, 1997.

ESPAÑOL, Joaquim. El Espacio Intenso. http://duot.upc.edu/articulos/Espanol_Quim/espacio_intenso.pdf (accessed 2013).

FERNÁNDEZ, Aurora y ARPA Javier. *The Public Chance. Nuevos paisajes urbanos. New Urban landscapes*. Vitoria-Gasteiz: Santamaría, 2008.

GALINDO, Julián. Conferencias de la Asignatura Espacio Público: Estancias Urbanas. 2013.

HAMBURG, LANDESBETRIEB GEOINFORMATION UND VERMESSUNG. Stadtplan mit Flächennutzungsplan. Hamburgo, 2013.

LLOP, Carles. ¿Nuevos barrios urbanos o nuevos ecodistritos? Regeneración urbana vs. extensión. 2011. <http://upcommons.upc.edu/e-prints/handle/2117/14390> (accessed 2013).

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Real Academia Española*. 2013. www.rae.es (accessed 2013).

SAARINEN, Eliel. *La ciudad: su crecimiento, decadencia y porvenir*. Buenos Aires: Poseidón, 1948.

SABATÉ BEL, Joaquín. *Proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre*. Barcelona: Comgrafic, 2008.

SCHNEIDER, Hape. HafenCity Hamburgo: encuentro armonioso entre la urbanidad y la sustentabilidad ecológica. *Portus*, 2011.

SENNETT, Richard. La ciudad abierta. *Otra Parte*, 2007: 105.

WALTER, Jörn. *Pläne, Projekte, Bauten: Architektur und Städtebau in Hamburg 2005 bis 2015*. Hamburg: Braun, 2006.

ZARDINI, Mirko. *Manuel de Solà: Progettare città/Designing cities*. Milán: Elemond, 1999.

ANEXOS

1 Fotografías del Proyecto.

Fuente: Hafencity Hamburg GmbH



Imagen 26 - Lohsepark maqueta.



Imagen 27 - Puente Baakenhafenbrücke. Se muestra la continuidad peatonal debajo del mismo y las rampas que lo vinculan a la cota de calle.



Imagen 29 – Magellan Terrasen. Plazas abiertas hacia los canales con escalonamientos.



Imagen 28 - Perspectiva del proyecto para Magdeburgerhafen. Terrazas a diferentes niveles con usos públicos.



Imagen 31 - Magdeburgerhafen construido.



Imagen 30 - Áreas privadas públicas



Imagen 32 – Paseos peatonales



Imagen 33 - Marco Polo Terrassen

2 Vista Satelital con Volumetrías del Proyecto.

Fuente: Elaboración Propia (Base Google Earth - Volumetría de HafenCity Hamburg GmbH)



3 Bocetos del proyecto.

Fuente: HafenCity Hamburg GmbH



Imagen 35 – Sección en Calle Kibbelsteg. Desdoblamiento del suelo primero con pendiente positiva para puente peatonal con cota de ciudad y después con rampa negativa hacia la cota de Speicherstadt.

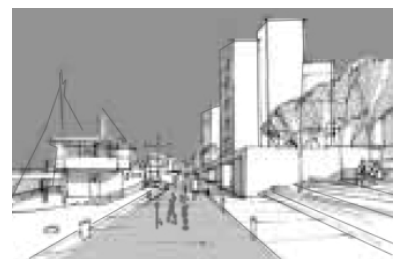
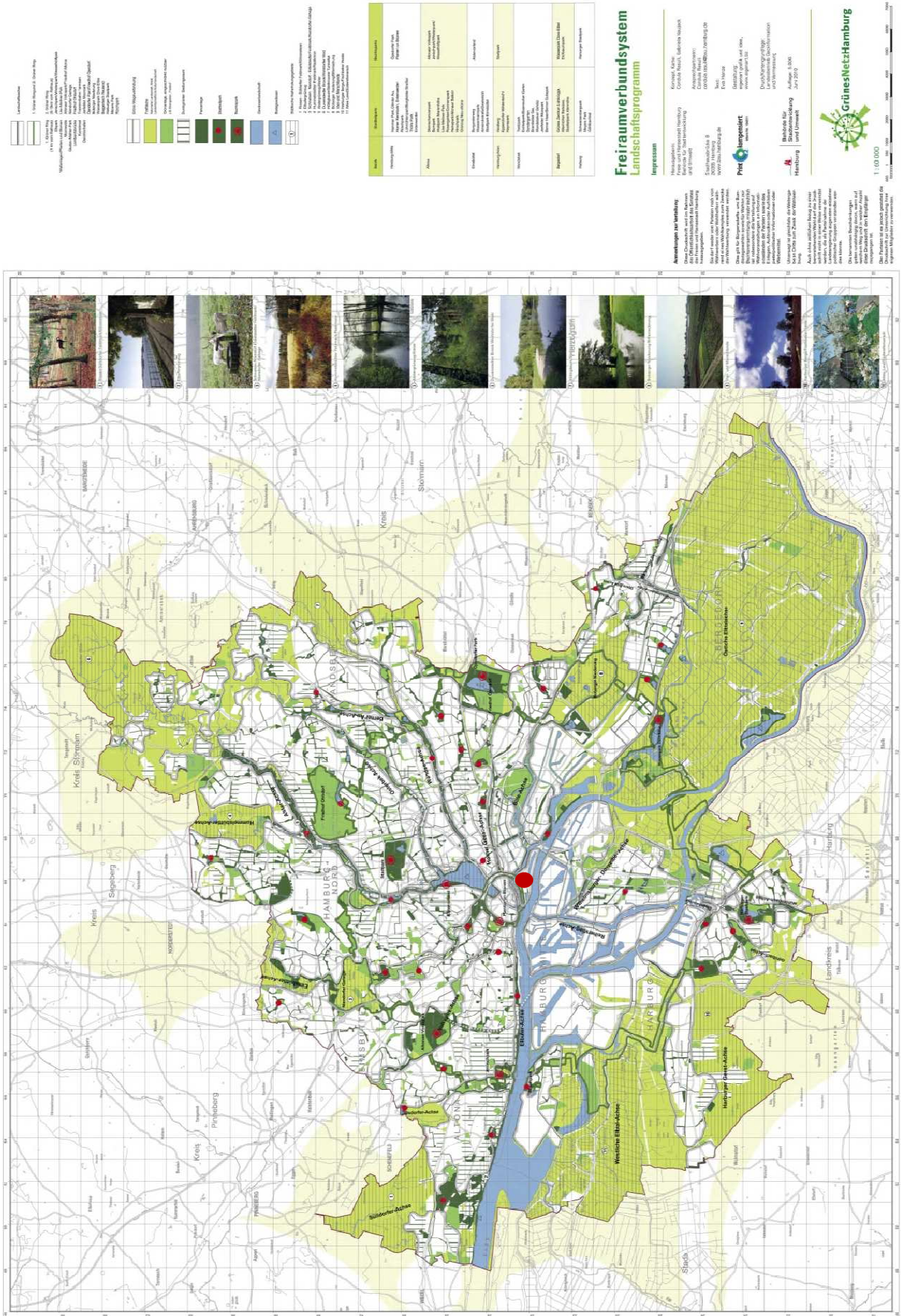


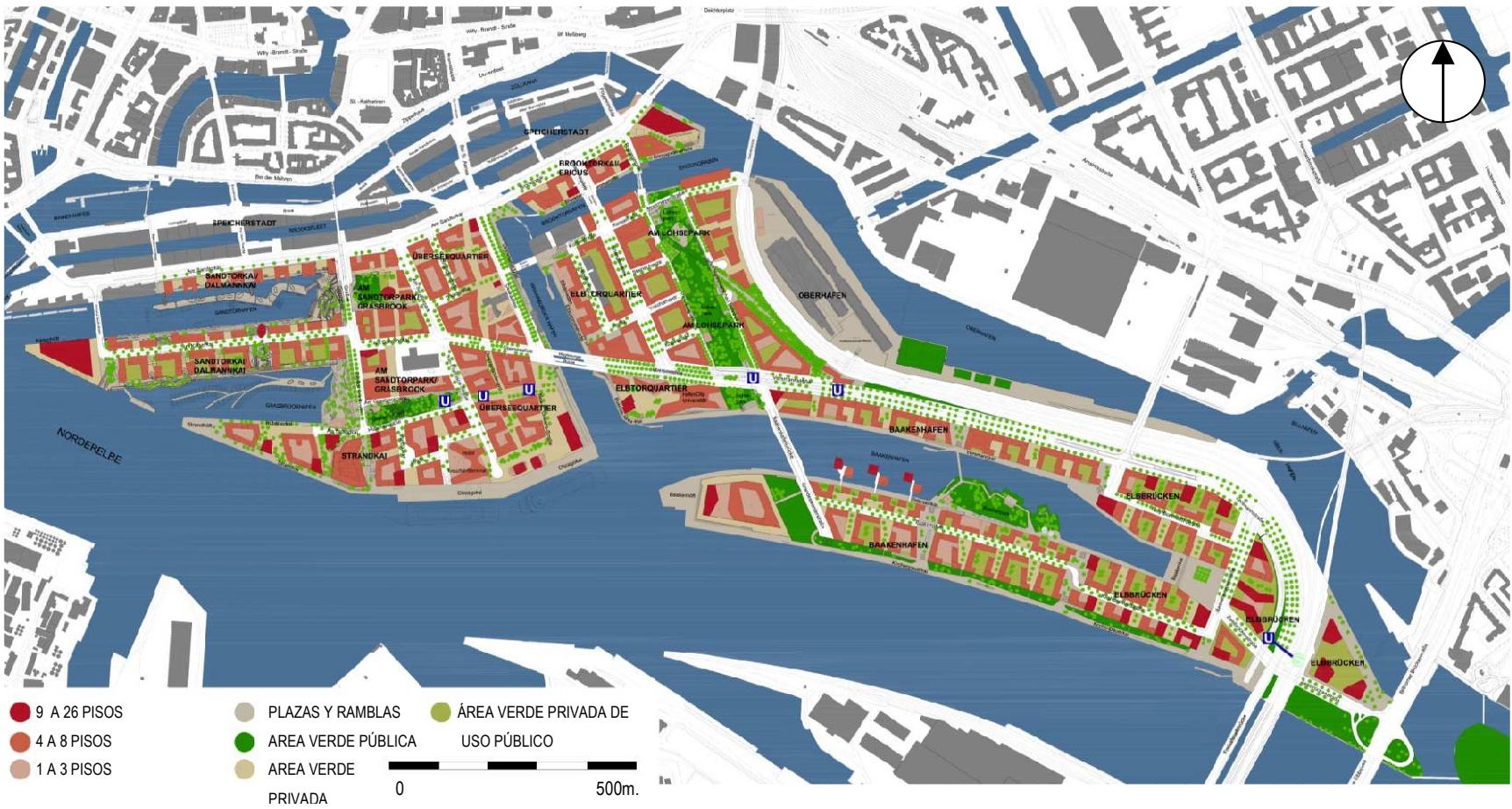
Imagen 34 – Remate de Lohsepark hacia el Río.

4 Hamburgs Grünes Netz

Fuente: Behörde Für Stadtentwicklung Und Umwelt, Hamburg



5 Plan Maestro – Espacios Libres y Edificación Propuesta
 Fuente: Hafencity Hamburg GmbH



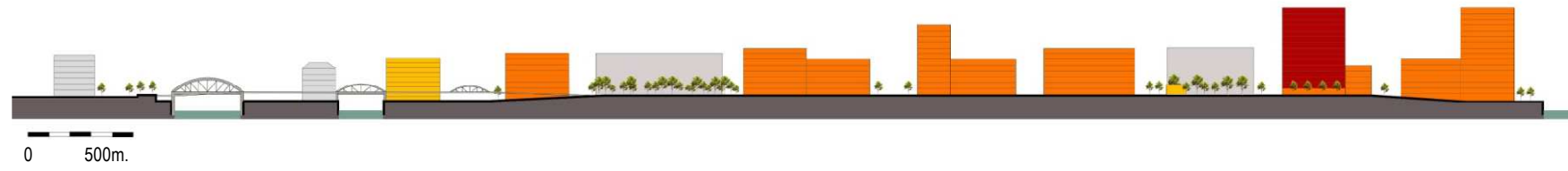


Imagen 36 – Sección A

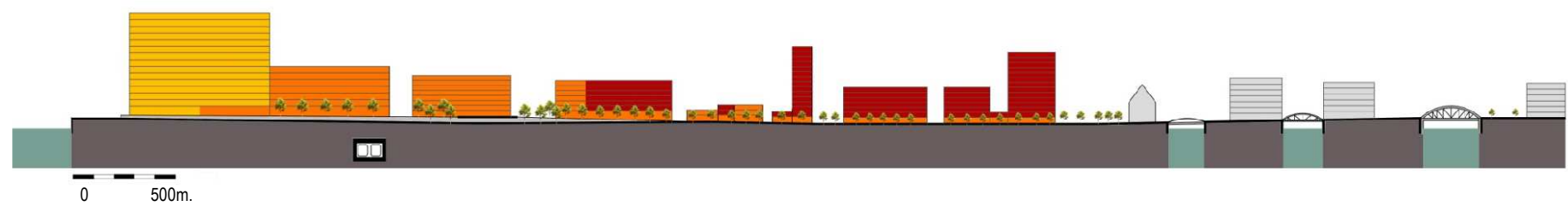


Imagen 37 – Sección B

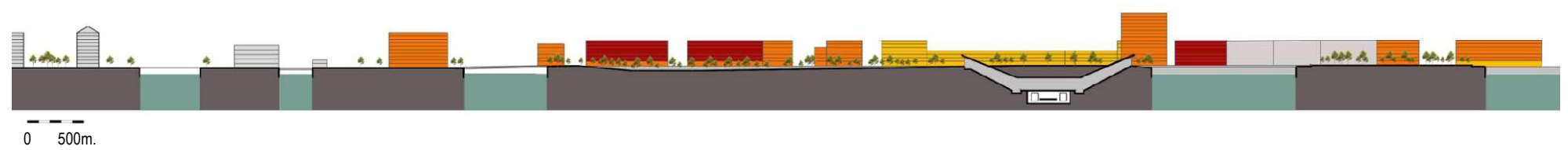


Imagen 38 – Sección

7 Uso del Suelo de la ciudad.
Fuente: (Hamburg 2013)

