

Revitalización de zonas portuarias y ribereñas de Hamburgo. Realidades, proyectos, visiones

Dirk SCHUBERT

RESUMEN: Las oportunidades y problemas de la revitalización de superficies antiguamente aprovechadas para el transbordo portuario y por industrias relacionadas con actividades portuarias son similares en muchas ciudades que cuentan con puerto marítimo. Sin embargo, apenas hay otro ámbito en el que la realidad y la imagen ideal, la situación actual y las visiones futuras de los urbanistas diverjan más que en los proyectos de remodelación de zonas portuarias y ribereñas.

Hasta ahora los problemas y oportunidades de revitalización de zonas portuarias y ribereñas improductivas y/o no aprovechadas de forma óptima se han estudiado predominantemente bajo aspectos arquitectónicos y urbanísticos, y es menos frecuente que se hayan analizado (aspecto éste importante para la ejecución de los proyectos) los motivos económicos que subyacen a la consideración de terreno improductivo, las competencias, las relaciones de propiedad o las competencias de planificación. En el presente artículo vamos a esbozar brevemente la relación existente entre los cambios tecnológicos y logísticos globales y las reestructuraciones urbanísticas locales. Estas últimas se referirán posteriormente a la situación (portuaria) de Hamburgo, y se presentarán con más detalle proyectos y borradores elaborados para un área territorial parcial. Finalmente se efectuarán algunas reflexiones sobre los resultados de que se dispone y sobre los futuros proyectos en el contexto más amplio de política de desarrollo urbano. A título de ejemplo se esbozarán las líneas de conflicto presentes en los requisitos de nivel superior, los intereses de aprovechamiento y de los inversores, y las necesidades de la población local. Paralelamente se presentarán algunas contradicciones estructurales de una política de desarrollo y renovación urbana sostenible y de orientación social frente a una política dirigida a presuntas carencias materiales y urgencias de consolidación presupuestaria y a éxitos en los asentamientos poblacionales a corto plazo.

Descriptor: Zonas portuarias, Zonas ribereñas, Hamburgo, Alemania.

I. REESTRUCTURACIONES ECONÓMICAS Y CONSECUENCIAS PARA LOS PUERTOS Y EL DESARROLLO URBANO

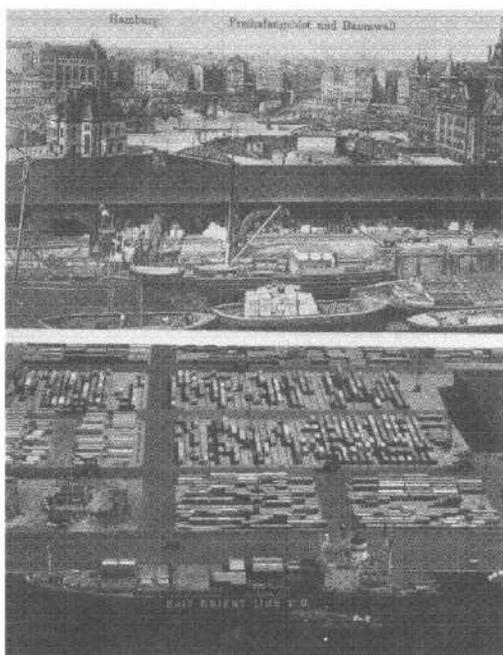
Las causas de que los terrenos portuarios se hayan convertido en áreas improductivas comenzaron con la crisis de la construcción naval y el desplazamiento hacia los países del Lejano Oriente de la construcción de nuevos barcos, y con los cambios sufridos por el transbordo de mercancías debido a la creciente utilización de contenedores. A partir de finales de los años sesenta, la

tempestuosa y profunda transformación estructural del tráfico marítimo de mercancías y de la economía portuaria ligada al mismo provocó una total reorganización de la explotación portuaria y una relajación de la unidad funcional y espacial, muy estrecha en el pasado, de las relaciones entre puerto y ciudad.

Pero ante todo fue la creciente utilización de contenedores la que modificó el transbordo de carga general (que hasta entonces exigía mucho trabajo y tiempo), y por ende, el trabajo portuario, a la vez que las relaciones espaciales entre ciudad y puerto (CHILCOTE, 1988). El transbordo total en el puerto de Hamburgo (en millones de toneladas) aumentó desde 35,5 en 1967

[Recibido: 29.05.97; Revisado: 12.05.98]

hasta 65,8 en 1992, mientras que el transbordo de carga general en contenedores ascendía al 0,1% en 1967 y aumentó hasta el 25,2% en 1993. El número de contenedores de 20 pies transbordados aumentó de 15,3 (en miles de TEU = *Twenty Foot-Equivalent Unit* = norma para contenedores de 20 pies) durante el mismo período a 2.268,5; el índice de utilización de contenedores (porcentaje relativo a carga general) aumento del 0,9% al 78,2% (*Hamburger Hafenzahlenspiegel 1994* = Estadísticas del Puerto de Hamburgo 1994).



Transformación en el transbordo portuario de mercancías.



Terminales de contenedores del puerto de Hamburgo.

La campaña triunfal de los contenedores, el continuo aumento del tamaño de los buques contenedores y los sistemas Roll on/Roll off (Ro-Ro = transrodaje) han modificado de forma sustancial el tráfico y el transbordo de mercancía en bultos y han impuesto requisitos totalmente nuevos a los dispositivos del transbordo. Se hizo necesario aumentar el calado navegable del Elba con independencia de las mareas (actualmente 11,90 m) y se pretende continuar aumentando el mismo hasta alcanzar 12,80 m; y en la zona de Hamburgo, de 13,50 m a 15,30 m. El mantenimiento del calado navegable necesario produce anualmente 2,5 millones de m³ de lodo del Elba altamente contaminado y de material de dragado, para el que deben preverse nuevos campos de lavado y áreas de vertedero. A la vez que ha aumentado el volumen de transbordo de carga (sobre todo en el área de contenedores) se ha reducido de forma notable el número de empleados en el puerto. En la actualidad en una terminal de contenedores solo se necesita aproximadamente la décima parte del personal necesario para el tradicional transbordo de mercancía en bultos.

En todos los puertos del mundo puede constatarse una tendencia a desligar el transbordo por un lado y la generación de valor añadido y el empleo por otro. El trabajo en el puerto ha variado cualitativamente y ha sufrido un desplazamiento en el espacio. En 1991 en Hamburgo había aproximadamente 45.000 empleados ocupados en labores portuarias en sentido estricto, y 140.000 (aprox. 15% de todos los puestos de trabajo) en puestos de trabajo indirectos (Comisión Enquete «Desarrollo urbano», 1995, Anexo 93). La utilización de contenedores y la informatización favorecen una racionalización de las actividades de transbordo y procesos de desplazamiento espacial de funciones antiguamente ligadas a la actividad portuaria.

En este contexto las interfases entre puerto y ciudad sufren profundos cambios en cuanto a los usos del suelo, las actividades económicas y los fenómenos de construcción y arquitectura (HARMS, 1993). Las técnicas especiales de transbordo de contenedores obligaron a disponer nuevas

instalaciones portuarias más alejadas de la ciudad y han dejado obsoletas las instalaciones más antiguas. Para efectuar el transbordo de los contenedores a otro medio de transporte es necesario disponer en tierra de superficies de organización y expedición considerablemente mayores. Además, para una rápida expedición de los contenedores por carretera se requieren impuestos totalmente nuevos a los dispositivos del transbordo. Se hizo necesario aumentar el calado navegable del Elba independientemente de las mareas (anualmente 11,90 m) y se pretende continuar aumentando el mismo hasta alcanzar 12,80 m; y en la zona de Hamburgo, de 13,50 m a 15,30 m. El mantenimiento del calado navegable necesario produce anualmente 2,5 millones de m³ de lodo del Elba altamente contaminado y de material de dragado, para el que deben preverse nuevos campos de lavado y áreas de vertedero. A la vez que ha aumentado el volumen de transbordo de carga (sobre todo en el área de contenedores) se ha reducido de forma notable el número de empleados en el puerto. En la actualidad en una terminal de contenedores solo se necesita aproximadamente la décima parte del personal necesario para el tradicional transbordo de mercancía en bultos.

En todos los puertos del mundo puede constatar una tendencia a deslizar el transbordo por un lado y la generación de valor añadido y el empleo por otro. El trabajo en el puerto ha variado cualitativamente y ha sufrido un desplazamiento en el espacio. En 1991 en Hamburgo había aproximadamente 45.000 empleados ocupados en labores portuarias en sentido estricto, y 140.000 (aprox. 15% de todos los puestos de trabajo) en puestos de trabajo indirectos (Comisión Enquete «Desarrollo urbano», 1995, Anexo 93). La utilización de contenedores y la informatización favorecen una racionalización de las actividades de transbordo y procesos de desplazamiento espacial de funciones antiguamente ligadas a la actividad portuaria.

En este contexto las interfases entre puerto y ciudad sufren profundos cambios en cuanto a los usos del suelo, las actividades económicas y los fenómenos de

construcción y arquitectura (HARMS, 1993). Las técnicas especiales de transbordo de contenedores obligaron a disponer nuevas instalaciones portuarias más alejadas de la ciudad y han dejado obsoletas las instalaciones más antiguas. Para efectuar el transbordo de los contenedores a otro medio de transporte es necesario disponer en tierra superficies de organización y expedición considerablemente mayores. Además, para una rápida expedición de los contenedores por carretera se requieren buenas conexiones ferroviarias y empalmes con la red de carreteras y autopistas. En el mar, el transbordo de contenedores, si bien es cierto que exige estadías más breves, precisa en cambio atracaderos de disponibilidad inmediata y capaces de soportar el gran calado de los buques. Las tradicionales instalaciones portuarias con sus estrechos «muelles de embarque», «terminales multiuso» y tinglados de tránsito ya no podían satisfacer estas exigencias. Los tinglados y almacenes en los que antiguamente se almacenaban temporalmente las mercancías para protegerlas de la intemperie han dejado de ser necesarios. Las estadías de los barcos, antaño de una semana o más prolongadas aún, se han reducido a un día o incluso a unas pocas horas.

Por lo tanto, las nuevas formas de producción y distribución mundiales provocan una reorganización de las estructuras espaciales, con consecuencias específicas para las ciudades portuarias. Los cambios logísticos, tecnológicos y organizativos del sector del transporte han expulsado a algunos puertos de la red de enlaces comerciales internacionales. Los buques portacontenedores («*Roun-the-world-services*») de las grandes navieras sólo recalán ya en unos pocos «puertos principales», desde los que a su vez parten barcos más pequeños que se dirigen a otros puertos de menor magnitud cumpliendo una función de distribución local (tráfico de enlace). Los puertos «sólo» son ya las esclusas para contenedores dentro de una cadena de transporte. Entre los puertos existen diferenciaciones y especializaciones, pero también competencia intermunicipal e internacional. La logística de los flujos de contenedores transportados por barco, ferrocarril y camión se controla con

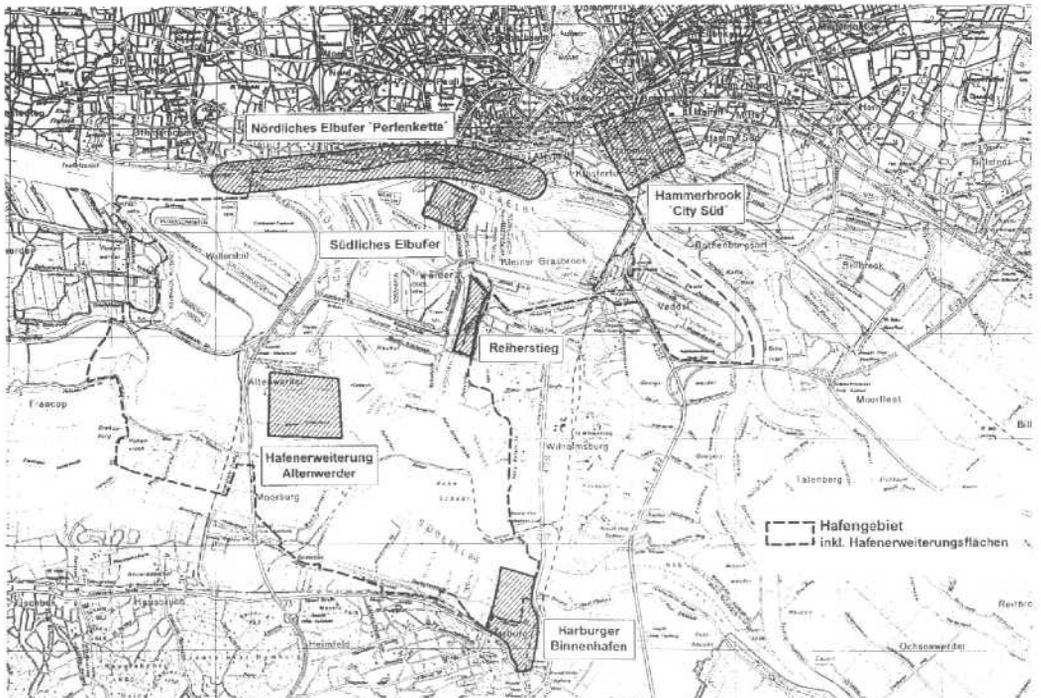


Superficies libres y «parques de recreo» con barcos portacontenedores como telón de fondo, vista desde tierra (fotografía de D. Schubert).

sistemas electrónicos de comunicaciones y procesamiento de datos, y el trasbordo material se efectúa con grúas puente y vehículos elevadores. El trabajo portuario ha dejado de ser un trabajo físico duro e irregular o estacional para pasar a ser un trabajo altamente cualificado y tecnificado.

Con barcos cada vez mayores, de la generación *post-panamax*, los flujos del transporte se van concentrando en un

número cada vez menor de barcos y puertos. Los contenedores deben atravesar la esclusa en un breve período de tiempo y con el mayor grado de automatización posible, por lo que los servicios de los puertos son cada vez más similares e intercambiables entre sí. El objetivo es lograr una especie de oleoducto para el transporte que suprima la brecha de discontinuidad existente anteriormente, en los puertos entre el transporte marítimo y por tierra. En el puerto las funciones inmateriales de disposición para la expedición (como planificación, gobierno y control de flujos de mercancías y de información) cobran mayor importancia que los trabajos físicos operativos. Incluso las actividades que tradicionalmente correspondían a los puertos en su calidad de punto de unión entre el transporte marítimo y terrestre (como embalado, procesamiento y transformación de productos semiterminados, etc.) ya no se hallan ligadas al emplazamiento portuario. Ahora pueden realizarse en condiciones más favorables en otros lugares organizando de forma rentable y racionalizando la cadena



Plano de situación del puerto de Hamburgo con algunas áreas en reestructuración.

de transporte. De esta forma se ha producido un desacoplamiento de la función del transporte respecto a la función de creación de valor añadido (LÄPPLE, 1995), como resultado del cual los trabajos de disposición generan más valor añadido que los trabajos operativos.

Además, la pérdida de importancia de muchos puertos coincidió con una desindustrialización del entorno portuario. Muchos puertos no sólo han perdido su antigua importancia como emplazamiento de transbordo de mercancías y como emplazamiento comercial, sino también como emplazamiento industrial y portuario. Esta dinámica económica ha producido mayores superficies improductivas y una mayor diferenciación dentro del entramado territorial urbano (HOYLE, 1988). En concreto, se trata de superficies situadas dentro o cerca del casco urbano a las que deben asignarse nuevos usos. Dado que el suelo y los edificios con frecuencia son de propiedad municipal, con la consideración de superficies improductivas se presentan posibilidades relativamente favorables para aprovechar la situación para mejorar estas áreas urbanas de forma sostenible y con orientación de futuro.

El aumento creciente del uso de contenedores (ELLER, 1991:51) conlleva un descenso del empleo (es decir, cada vez menos obreros portuarios), pero cada vez se dispone de superficies mayores, infraestructuras más caras y, lo que es más problemático, desde el punto de vista ecológico, de dragados cada vez más profundos del Elba y del puerto. Orientar la evolución del puerto por pronósticos cuantitativos de trasbordo de mercancías está ligado, para una «ciudad puerto» como Hamburgo, al peligro evidente de que a los crecientes problemas ecológicos subsidiarios, al creciente consumo de suelo y al desproporcionado crecimiento de los gastos de financiación de la infraestructura portuaria solo se contrapongan beneficios reducidos (léase puestos de trabajo, creación de valor añadido o calidad de vida). Por ello, este tipo de decisiones fundamentales como es la ampliación del puerto en medio del área urbana exige ponderar usos alternativos. La máxima que durante siglos ha estado vigente en Hamburgo («Lo que es bueno para el puerto, es bueno para la

ciudad») ya no se sostiene (KRÜGER & LÄPPLE, 1992). En la actualidad, la relación condicionante entre puerto y economía urbana se ha invertido. «Esto significa que el valor del puerto no puede ir encadenado a la evolución del transbordo de mercancías. Por el contrario, se trata de favorecer un desarrollo selectivo del puerto para contrarrestar la tendencia a derivar en un puerto meramente de tránsito (esclusa de contenedores) y para aprovechar los posibles efectos de generación de valor añadido y de empleo. La clave para ello radica en interrumpir la cadena de transporte mediante empresas competentes dentro del sistema que se hayan especializado en procesos de generación de valor añadido más allá de la mera prestación de servicios de transporte (COMISIÓN ENQUETE «Desarrollo urbano», 1995: 22). De ahí se deduce la necesidad de integrar la evolución portuaria en un esquema de desarrollo urbano compatible social y medioambientalmente.

2. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DE LA REVITALIZACIÓN DE ZONAS PORTUARIAS Y RIBEREÑAS EN HAMBURGO

En Hamburgo también ha ocurrido que la crisis de los astilleros y del sector acerero y el aumento del uso de contenedores para el transbordo de mercancías no sólo ha destruido decenas de miles de puestos de trabajo, sino que también ha hecho surgir gran cantidad de superficies improductivas en el puerto, como son, por ejemplo, las superficies destinadas al transbordo y almacén de minerales y carbón y los solares de las empresas petrolíferas. Estos suelos industriales baldíos son en su mayor parte suelos contaminados que deben depurarse antes de darles un nuevo aprovechamiento. Los costes son ingentes y el principio de «quien contamina, paga» sólo puede aplicarse dentro de ciertos límites. El profundo cambio estructural al que se ven sometidas muchas ciudades portuarias desde finales de los años sesenta se tematiza sobre todo en dos direcciones:

- como problema del declive y de las reestructuraciones económicas,

- tecnológicas y territoriales de puertos y regiones portuarias, y
- como tarea de planificación para reactivar el *waterfront* (las zonas costeras y ribereñas que frecuentemente se vuelven improductivas) y atribuirle nuevos usos y aprovechamientos.

En Hamburgo el descenso de la importancia económica del puerto también conllevó muy pronto un aumento de la atención pública sobre la forma en que debían tratarse las superficies adyacentes y próximas. Mediante la actuación conjunta de inversiones públicas y privadas (*Private-Public-Partnership*) y nuevas planificaciones por parte de las autoridades se pretendió impulsar la reintegración de los puertos y zonas costeras y ribereñas dentro del entramado urbano. En Hamburgo estos esfuerzos se centraron primeramente en la franja que recorre la margen norte del Elba, con vistas sobre el río y la margen sur contraria: la panorámica portuaria de Hamburgo por antonomasia. A principios de los años ochenta aquí había nichos destinados a usos menos rentables y una mezcla de construcciones procedentes de la época comprendida desde mediados del siglo pasado hasta la postguerra. Estos bastidores se caracterizaron como una «tarjeta de visita» de Hamburgo la vista que recibían los visitantes llegados en barco.

Otros proyectos de *Waterfront Revitalization* iniciados o ya concluidos en otras ciudades hicieron que Hamburgo tomara la iniciativa a mediados de los años ochenta. En todos estos proyectos de otras ciudades portuarias la decreciente importancia económica de los puertos pretendía compensarse mediante nuevas planificaciones para las zonas de los márgenes. Se pretendía encontrar nuevos usos y crear características identificativas palpables («focos de atención visual», «mojones significativos») y puntos de atracción para habitantes, visitantes y turistas, a la vez que exigentes puestos de trabajo. Como antes de la unificación Hamburgo amenazaba con quedar cada vez más relegada a un segundo plano en el marco de la creciente competencia intermunicipal e internacional por captar la

radicación de empresas, todo ello debido a la posición geopolítica marginal que ocupó hasta entonces en el espacio económico de Europa Occidental, la reconversión de las zonas ribereñas estuvo acompañada de grandes expectativas de revalorización que aportarían consecuencias positivas para la ciudad.

En comparación con otras tareas de planificación y con la renovación urbana «normal», en la revitalización del *Waterfront* de Hamburgo existe una compleja concurrencia de competencias, que abarcan desde competencias y relaciones de propiedad a nivel nacional (ferrocarril, aduana, regulaciones de puerto franco) hasta diferentes competencias locales, y en último término también derechos e intereses privados. En Hamburgo la Oficina de Suministro Eléctrico y Construcción Portuaria subordinada a la autoridad económica constituye la instancia responsable de la planificación del puerto, función que no está asignada a la autoridad de construcción y desarrollo urbanístico. Esto significa que una planificación de desarrollo urbano estratégica y coherente no puede elaborar disposiciones sobre las áreas portuarias y zonas ribereñas, y que, por contra, existen competencias (parcialmente enfrentadas) de promotores e instituciones privados, semipúblicos y públicos, que más bien dificultan la planificación en dichas áreas. Los críticos de este estatus especial hablan, por tanto, del «8º distrito», que existiría paralela e independientemente de la actual división administrativa de Hamburgo en siete distritos. De acuerdo con la Ley de Desarrollo Portuario (*HafenEnG*) de 1982, las áreas portuarias son objeto de planificaciones especiales a tenor del Código de Construcción (*BauGB*). La zona de uso portuario definida en la reglamentación sobre planificación abarca aproximadamente 6.240 ha (3.156 ha de superficie terrestre y 3.084 ha de agua; puerto franco, aprox. 1.596 ha, y zona de ampliación portuaria, aprox 1.200 ha). En el ámbito de aplicación de la Ley de Desarrollo Portuario solo están contemplados usos para finalidades portuarias, tales como tráfico portuario, comercio vinculado al puerto e industria portuaria. Paralelamente deben reservarse

superficies para protección contra inundaciones, abastecimiento y eliminación de desechos, protección de la naturaleza y cuidado paisajístico, así como áreas de ampliación portuaria. En el Reglamento Portuario se determina además que en el puerto el municipio es quien pone a disposición la infraestructura, y las empresas que actúan sujetas a derecho privado quienes levantan su supraestructura y gestionan el negocio operativo bajo responsabilidad propia. El propietario predominante de los solares del puerto es el municipio; por lo general las superficies se arriendan por un período aproximado de 30 años; la propiedad inmobiliaria privada en la zona portuaria constituye una excepción.

Entre tanto, casi todos los grandes puertos han ido liberándose de su estrecha interpenetración espacial con la ciudad, otrora muy importante, y han buscado nuevos emplazamientos más alejados de la ciudad. Por ello, la cuestión central para el desarrollo portuario y urbano radica en si Hamburgo, en calidad de puerto urbano con un puerto inmediatamente contiguo al centro de la ciudad, debe y puede seguir sometiéndose a las urgencias materiales implícitas en la dinámica de crecimiento «Debemos poner toda la carne en el asador y dejarnos de reticencias: un puerto a medias no es viable» (COMISIÓN ENQUETE, «Desarrollo urbano» 1995: 111). Los debates sobre la reconversión de usos y la revitalización de áreas portuarias y ribereñas deben verse con el trasfondo del consumo de valiosas áreas de ubicación central (5% de los puestos de trabajo en el 40% de la superficie urbana), puesto que afectan a áreas y estructuras de características muy diferenciadas, como las que exponemos a continuación.

- Superficies ubicadas en el área del puerto que se han hecho improductivas y/o que no se aprovechan de forma óptima. Dichas superficies podrían destinarse a nuevos usos industriales y comerciales en el marco de un programa de reciclaje del suelo. De acuerdo al Derecho de planificación vigente (Puertos/CE) no es posible excluir nuevos usos de vivienda. Los proyectos de nuevas zonas habitables

en el área del puerto sólo son posibles si dichas superficies se desgajan del área portuaria (sustrayéndose a las competencias de la Oficina de Suministro Eléctrico y Construcción de Puertos). No obstante, los edificios de viviendas ubicados en el área del puerto disfrutaban parcialmente de la consideración de inmuebles protegidos, si bien son adquiridos por el Municipio dentro de unos límites posibles y razonables.

- Superficies para ampliación portuaria definidas como tales en el Plan de Desarrollo Portuario. Aquí cabe nombrar ante todo *Altenwerder*, un antiguo pueblo de pescadores que ya fue desalojado hace años para dejar su sitio a una terminal de contenedores (Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo, 1992). En una cuarta parte de dicha superficie, de aproximadamente 200 ha, deben levantarse instalaciones de transbordo de contenedores, con cuatro atracaderos, y en la superficie restante instalaciones de distribución y un centro de tráfico de mercancías. Los costes se estima que ascenderán a cerca de 600 millones de DM.
- Superficies ubicadas en el área del puerto interior de Hamburgo. Para el pequeño puerto de esclusas (antiguamente explotado de forma independiente por Prusia, en competencia con Hamburgo) y los edificios de depósito, almacenes y silos, se han realizado concursos de ideas y se han desarrollado proyectos para su reconversión (Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo, 1995). Aquí deberá surgir un «área mixta de nueva índole», y los efectos centrífugos de las partes de la Universidad Técnica en ella ubicadas deberán fomentar la seguridad y el perfeccionamiento de los puestos de trabajo ligados al puerto, en concordancia con la Ley de Desarrollo Portuario.
- Superficies ubicadas en la margen sur del Elba, antiguo emplazamiento de los astilleros. Estas superficies, actualmente desalojadas, se sitúan exactamente enfrente del centro de la ciudad, por lo que constituyen el foco

de atención cuando desde la margen norte miramos hacia la margen sur del Elba. Aquí existen planes para un nuevo centro de logística y oficinas, pero que aún no ha sido realizado por los problemas que plantean los enlaces con vías de comunicaciones (túnel del Elba, o transbordador).

- Superficies de *Hammerbrook*, un área anteriormente dedicada a uso industrial/comercial y atravesada por canales y situada al norte del Elba, que sólo ha sido ocupada por edificios de oficinas («*City Sur*») como ampliación de la *City* de Hamburgo.

Las tareas de revitalización y reordenación de estas áreas presentan una enorme disparidad, dependiendo de la bondad de su ubicación, los enlaces con vías de comunicación, el catastro de edificaciones, los solares abandonados y las posibilidades de planificación existentes. Por ello no existe ninguna receta patentable con validez general para revitalizar zonas portuarias y ribereñas, sino que es importante analizar con precisión las particularidades locales, explorar *in situ* los potenciales y las líneas de conflicto, e involucrar a los habitantes y los dueños de explotaciones en los debates sobre una reordenación de estas áreas.

3. LA MARGEN NORTE DEL ELBA Y «EL COLLAR DE PERLAS»

El esbozo que sigue de los proyectos y planificaciones existentes se refiere, en el aspecto urbanístico, únicamente a la margen norte del Elba. Del área portuaria fueron desgajadas algunas áreas de reducida superficie, de forma que para la misma se aplican ahora disposiciones reguladoras de planificación «normales» y son vigentes las habituales competencias de distrito y de política de construcción y desarrollo urbanístico. Para los proyectos de la margen norte del Elba la Administración de Construcción y Urbanismo inventó el recurrente término de «collar de perlas». Este concepto suponía que para este área no era posible aplicar ninguna estrategia que abarcara una amplia superficie y que, en su lugar, unos cuantos

proyectos puntuales espectaculares podrían provocar a medio y largo plazo efectos positivos de impulso y revaluación de estas zonas portuarias. El Director Jefe de Obras, Egbert Kossak, organizó en 1985 el II Foro de la Construcción de Hamburgo para motivar, en el marco de una ronda internacional de arquitectos, el desarrollo de ideas para la edificación de la orilla norte del Elba. El resultado del Foro de la Construcción fue un *popurrí* de los más diversos principios arquitectónicos, acentuado por la imagen de la ciudad. Uno de los participantes evaluó el Foro de la Construcción como un «espectáculo de animación con un puñado de galimatías arquitectónicas» (MARG, 1989: 130). Con el «invento» del «collar de perlas» para la margen norte del Elba, el tema de «la vuelta de Hamburgo al Elba» se discutió en foros de construcción, concursos e informes, y traspasó con creces el entorno de la propia Hamburgo. Las posibilidades de aumentar el atractivo de las zonas contiguas al puerto fueron presentadas a una amplia mayoría de la opinión pública hamburguesa.

Territorialmente, las propuestas del Foro de la Construcción se referían al área oeste de la margen norte del Elba, entre Neumuhlen y el Fischmarkt (mercado de pescado). Este área se caracteriza por la presencia de una pendiente de terreno elevado y seco (*geest*) de aproximadamente 18-23 metros de altura, y de una franja plana a orillas del río. Ya incluso en la época del nacionalsocialismo existieron planes para este área (SCHUBERT, 1986), y con el único rascacielos que Hitler permitió construir —«ya que Hamburgo tiene algo muy americano»— se pretendió que «Hamburgo volviera su cara hacia el Elba». Con toda razón los críticos censuraron la existencia de similitudes formales entre los proyectos de Gutschow de la época del «Tercer Reich» y algunas ideas surgidas en el Foro de la Construcción, especialmente un proyecto español que había «descollado» por la monumentalidad propuesta para toda la longitud del área objeto de planificación. Pero también han cambiado las opiniones sobre las «caras de Hamburgo hacia el Elba» (BARTELS, 1991). El Director Jefe de Obras Kossak argumentaba así: «La concepción de Gutschow de llevar la ciudad al Elba, de dar a la ciudad de Hamburgo

portuario debía activarse funcional y arquitectónicamente la margen sur del Elba entre Finkenwerder y los puentes sobre el Elba; es decir, debían establecerse también relaciones visuales;

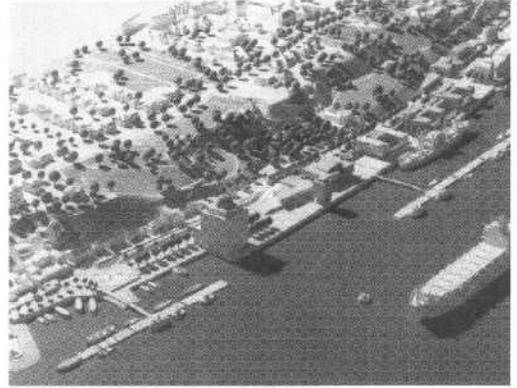
- debía revitalizarse Reeperbahn y St Pauli, la «ciudad marinera», como centro de trabajo y lugar de residencia, como atracción turística y centro de cultura y de ocio;
- en la margen norte del Elba debían crearse emplazamientos «con ambiente típico» para medios de comunicación y empresas relacionadas con la economía portuaria.

En 1987 se presentaron las «Directrices para el Desarrollo de la Margen Norte del Elba». Se trataba de una concepción urbanística que pretendía vincular entre sí, en la linde del puerto, trabajo y vivienda, compras e instalaciones de ocio, cultura y turismo, y hacerlo mediante una 'cuidadosa inserción» dentro de la estructura existente de edificios y superficies libres. Tomando como ejemplo los proyectos y obras planificados para la margen norte del Elba (comenzando al oeste del «collar») vamos a esbozar los problemas y oportunidades que plantea la revitalización.

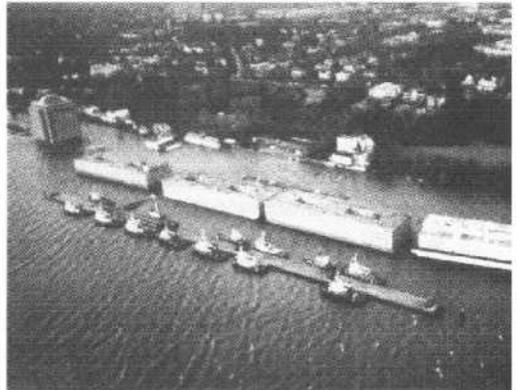
La maciza mole de la *Union-Kühlhaus* en Neumühlen (un emblema de la topografía portuaria) constituye el extremo oeste del collar. El edificio fue demolido tras un «casual» incendio, y reconstruido sobre los muros maestros con las mismas formas y dimensiones que la antigua *Kühlhaus*, convirtiéndose en el «*Augustinum*», un hogar de lujo para ancianos. El alquiler promedio de los apartamentos oscilaba entre 3.000 y 6.000 DM. Originalmente, durante la planificación se previeron como posibles usos públicos el café de la planta de cubierta y la piscina. Sin embargo ninguno de ellos, como tampoco el banco ni otros pequeños comercios de la planta baja, son accesibles al público.

El ejemplo de los contenedores de vivienda en barcos (límitrofes por el este y anclados en el Elba) permite ilustrar de forma particularmente buena las contradicciones existentes entre las ambiciones arquitectónicas y de planificación y las necesidades y soluciones de emergencia en política de vivienda y

política social. En los barcos-vivienda de Neumühlen (contiguos al *Augustinum*) se da un «primer alojamiento» obligatorio de una duración máxima de tres meses a



El Augustinum, puerto museo y zona este colindante (arquitectos: Schäfer, Ferdinand, Agather), proyecto de 1989.



El Augustinum y barcos portacontenedores en la crecida de 1994.



El hogar de ancianos Augustinum, puerto museo y terminales de contenedores en la orilla contraria del Elba (fotografía de D. Schubert).

refugiados, antes de desplazarlos a otros albergues municipales. Actualmente viven en los barcos-vivienda (en camarotes de varias camas o en salas dormitorio) cerca de 2.200 refugiados de 47 nacionalidades distintas: de ellos, 1.400 refugiados de guerra bosnios. Los barcos están alejados de cualquier instalación de abastecimiento. En 1994 el coste de estos primeros alojamientos en los tres barcos-vivienda existentes ascendió a 31,65 millones de DM: se gasta mucho dinero en una de las peores formas de alojamiento posibles, casi se diría que persiguiendo un efecto disuasor. Lo que no se ha perseguido es la posibilidad de establecer aquí algo así como un centro de encuentro multicultural, símbolo positivo de la disposición alemana y hamburguesa por integrar a refugiados y peticionarios de asilo.

En el lado norte de la carretera se encuentra el edificio de dos plantas de la Fundación Lawaetz, actualmente monumento protegido y renovado paradigmáticamente en 1986, a cuyos usufructuarios se les va a privar ahora de la vista sobre el Elba: las superficies situadas frente a la Fundación Lawaetz y las áreas libres ubicadas delante de los barcos-vivienda van a edificarse con construcciones de ocho plantas, mientras para los solares situados más al este aún no hay inversores. El uso predominante previsto es el de oficinas; el porcentaje de viviendas continúa siendo objeto de debate, pero está planificado que sea sólo el 15%. Los barcos-vivienda y los habitantes no se han incluido en la planificación, sino que se parte del supuesto de que pronto serán superfluos.

El área colindante por el este está formada por los depósitos de los muelles D, F y G, construidos en los años veinte; y más al este los edificios, casi todos de dos plantas, utilizados por la empresa Fischmarkt Altona GmbH para procesar pescado y cuya construcción se remonta a la época de 1950. La empresa Fischmarkt GmbH arrienda los edificios a 110 pequeñas empresas que explotan negocios de subasta e intermediación de pescado, ahumados y conservas. La empresa Fischmarkt GmbH tiene aproximadamente 2.000 empleados y es propiedad al 100% del municipio. El pescado se transporta y se expide en camiones, y el lado orientado al agua carece



Plano de una grandiosa avenida junto a los terrenos inclinados y secos («Geesthang») de Altona (Manolo Núñez - Foro de la Construcción de Hamburgo, 1985).

de importancia para el desembarco de pescado. El municipio desearía desplazar estas explotaciones para vender los terrenos a inversores con gran capacidad financiera. Pero los contratos de arrendamiento tienen vigencia hasta 2008. Actualmente pueden detectarse iniciativas para reestructurar el área y convertirla en una «milla de comercios de lujo».

Delante de los edificios de Fischmarkt-Altona GmbH se construyó en 1992 una nueva terminal, de espectacular arquitectura, para los transbordadores de Inglaterra, que apenas si ha cumplido su función de lugar de bienvenidas y despedidas, dado que desde la orilla es muy difícil establecer contacto visual con los barcos. El edificio elipsoidal fue diseñado por los arquitectos londinenses Alsop & Lyall y por el estudio de arquitectura «Medi-um». El desplazamiento desde los puentes de atraque hasta la nueva terminal se realizó porque sus explotadores deseaban acelerar el despacho y contar con una terminal propia, y porque los barcos podían maniobrar mejor en esa zona del Elba. Las oficinas del edificio de la terminal de transbordadores son utilizados mayoritariamente por empresas no relacionadas con el puerto. Estaba prevista una ampliación del complejo con una terminal para barcos de crucero, pero no tuvo éxito dado que los barcos de crucero raramente recalán en Hamburgo.

Para el área del contiguo puerto de madera se ha celebrado un concurso hecho público por el inversor Büll & Liedtke y



Terminal de transbordadores de la línea con Inglaterra. Arquitectos: Alsop & Lyall (extremo izquierdo de la ilustración), depósitos de Greenpeace, almacén municipal y centro de diseño «Stilwerk» (extremo derecho de la ilustración) (fotografía de D. Schubert).



Vista desde la margen sur del Elba, con la terminal de contenedores, el Augustinum, el almacén municipal, la lonja de subasta de pescado y el Mercado de Pescado (fotografía: D. Schubert).

ganado por el holandés Kees Christianse (Plan B Casco Antiguo de Altona 21). Según el diario hamburgués *Hamburger Abendblatt* van a levantarse «imponentes bloques de ladrillo, vidrio y piedra», y los críticos han advertido que el proyecto, más que perlas va a construir mazacotes. Está prevista una superficie de 40.000 m² de oficinas, y las obras debían comenzar a finales de 1995. En ese «festival de oficinas de gente bien» hay iniciativas locales que advierten sobre todo de la edificación que eliminará la única vista que aún queda libre sobre el Elba, de la ausencia de instalaciones de abastecimiento cercanas y sobre el escasísimo porcentaje de viviendas. La «Comunidad de Intereses Große Elbstraße» ha recogido más de 10.000 firmas contra el proyecto, en el que amenaza con hacer fracasar la cooperación entre el partido socialista SPD y el ecologista GAL. Enfrente se levanta la Casa del Marino, en la que la gente de mar puede encontrar un alojamiento económico, y más al este, junto a Sandberg, edificios declarados monumentos protegidos que han sido parcialmente restaurados con un alto costo.

La edificación del borde del puerto entre el Augustinum y el Mercado de Pescado va a definirse mediante planes de edificación (Casco Antiguo de Altona 21 y Ottensen 2). Pero desde 1995 los planes se han estancado, pues no cabe desechar quejas de los futuros vecinos contra los usos portuarios del otro lado del Elba. Las

autoridades económicas temen que los nuevos inquilinos del área pongan en peligro los usos portuarios presentando quejas por ruido, mientras que las autoridades urbanísticas pretendían obligar a los nuevos vecinos del área a tolerar el ruido mediante inscripciones en el registro de la propiedad y cláusulas adicionales. Con ello, el futuro de una de las áreas improductivas más interesantes de la margen norte del Elba parece fracasar por el conflicto entre los usos de explotación portuaria y vivienda, y la ciudad podría dejar de ingresar 100 millones de marcos por la venta de solares.

El «lifting» cosmético a que se ha sometido la margen norte del Elba tiene continuidad más al este: tres grandes edificaciones (el molino del puerto, el depósito y la fábrica de malta) caracterizan en dirección este el área antes de llegar al Mercado de Pescado. Se están conservando las estructuras de estas edificaciones, mientras que su interior está siendo completamente remodelado. El depósito fue adquirido en 1993 por el grupo inversor danés R&S, y restaurado aplicando criterios de conservación monumental. Una parte de las superficies es utilizada por Greenpeace Alemania, que concentra aquí su infraestructura de Hamburgo. Greenpeace invirtió 50 millones de marcos en remodelar interiormente (de la forma más compatible posible con el medio ambiente) los depósitos, construidos en 1873. El molino, antiguo almacén municipal, ganó en altura y fue vaciado en sus entrañas: en él se



Reconversión de la fábrica de malta en el centro de diseño «Stilwerk». Arquitecto: Rolf Haide (fotografía de D. Schubert).



Lonja de subasta de pescado delante de las nuevas edificaciones ubicadas junto al Mercado de Pescado.

crearán cerca de 80 viviendas para «los bolsillos más pudientes» de la ciudad. El edificio que se levanta enfrente, la antigua fábrica de malta Naefeke, que cerró en 1992, también ha sido completamente vaciada y remodelada, convirtiéndose en el centro de diseño «Stilwerk». Aquí se han concentrado locales dedicados a la gastronomía, casas de decoración, oficinas de diseño y negocios de muebles de «gusto refinado».

Siguiendo en dirección este se encuentra la vieja lonja de subasta de pescado, que perdió su función en los años setenta y que fue modernizada en 1982, cuando se convirtió en un centro administrativo que sólo se utiliza raramente (BRANDT, 1989: 6). Junto al Mercado de Pescado han surgido nuevas viviendas sociales que ribetea el histórico mercado. Sin embargo, el Mercado de Pescado hace ya mucho tiempo que no es tal, sino más bien un mercadillo que sólo abre los domingos.

En conjunto el área comprendida entre el *Augustinum* y el Mercado de Pescado presenta una estructura muy heterogénea: la variedad y los contrastes constituyen el atractivo y el carácter único de este área (SCHUBERT, 1996). Los usos están fragmentados y la población presenta grandes diferencias sociales. Actualmente todavía cerca de dos terceras partes de las empresas tienen relación con el puerto (Informe del Proyecto de Estudio, 1995). Pero el ambiente y los comercios típicos del puerto están siendo desplazados cada vez en mayor medida por usos de mayor incidencia del capital. La oportunidad

única de incluir en la nueva planificación un camino que bordee la orilla del río en todo el área no se ha aprovechado. La proporción relativamente elevada de superficie de oficinas en los edificios de nueva planta y la nueva población laboral ligada a su actividad hará aumentar los conflictos entre los «habitantes antiguos» y los «nuevos». El atractivo que el área tiene para los habitantes de Hamburgo y para los turistas gracias al camino peatonal del Elba (contiguo por el oeste) es parcialmente responsable de los considerables atascos y las aglomeraciones de tráfico que se producen sobre todo los fines de semana y los días festivos.

Al este del Mercado de Pescado, junto al *Pinnasberg*, se han levantado nuevos edificios de viviendas y se han derribado las casas que llevaban vacías casi una década. También el fenómeno de la *Hafenstraße*, algo más al este, permite ver líneas de conflicto entre las demandas locales y de política de vivienda ligada al barrio por un lado, y los intereses de mayor jerarquía de revalorización y reestructuración por otro (SCHUBERT, 1990). La ocupación de los edificios de viviendas junto a la *Hafenstraße* se produjo en el contexto de la crítica (creciente desde los años setenta) a las consecuencias de la práctica de renovación urbana de Hamburgo: aumentos de los alquileres y desalojos de habitantes. En este área situada junto a la *Hafenstraße* debían derribarse los edificios de viviendas existentes para dar cabida a proyectos de tráfico, como la ampliación de la carretera de la margen del Elba, y a la construcción

de edificios de oficinas de 20 plantas. El conflicto estalló sobre todo con el planeado derribo de los edificios de viviendas de alquiler reducido procedentes de la época de los fundadores (1870-1875). La *Hafenstraße* fue representada como la «mancha de la vergüenza en la puerta de entrada de Hamburgo», y la forma en que los políticos manejaron el proyecto no pecó de languidez. Entre tanto han ido avanzando las casas situadas junto a la *Hafenstraße*, para atractivo turístico. Sin embargo, en este lugar apenas se tolera la convivencia de personas de ideas y orientación diferentes, y es sobre todo la prensa de derechas la que tacha el lugar constantemente de «peligroso para la convivencia». Las discusiones sobre evacuar o conservar las casas junto a la *Hafenstraße*, originalmente ocupadas y después parcialmente legalizadas, cambian continuamente de rumbo entre consideraciones de política de vivienda y consideraciones jurídicas o partidistas. Entre tanto, junto al proyecto de viviendas se han levantado nuevas viviendas sociales.

El área aneja de los puentes de atraque conforma un área central en la que, junto al tráfico local de transbordadores, se han arracimado sobre todo atracciones turísticas. Aquí algunas de las superficies no se han utilizado de manera óptima, y en parte se han ocupado como apartaderos de contenedores. Desde aquí se tiene una buena vista sobre la margen contraria del Elba y río abajo. El área oeste junto a la entrada del túnel del Elba está ocupada actualmente por superficies dedicadas a almacén, y sólo unos (vagos) proyectos prevén un museo marítimo con complejo hotelero y piscina. En la vertiente contraria del Elba las obras de ampliación del hotel *Hafen Hamburg*, de arquitectura, que presenta similitudes con los faros del tráfico marítimo, han puesto otro acento urbanístico más.

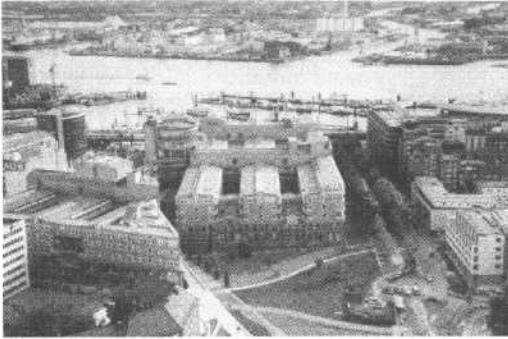
En el área situada más hacia el este de la ciudad nueva sur, la construcción de la editorial *Gruner & Jahr* (arquitectos: *Steidle und Partner*) señala en la muralla de árboles una nueva sección de la reestructuración urbana, y un «punto culminante» de los proyectos de la margen norte del Elba. En 1982, por una resolución adoptada por el Consistorio, se abrió la posibilidad de edificar; en 1983 se convocó

un concurso de arquitectura; en 1987 se colocó la primera piedra, y en 1990 entraron los obreros. Desde entonces en esa superficie, que se había mantenido largo tiempo en reserva para la planeada entrada de un nuevo túnel del Elba situado cerca de la city, se ha levantado una «ciudad de la prensa» con 2.500 puestos de trabajo: una «ciudad dentro de la ciudad» cerrada al exterior y sin ninguna zona de transición dedicada a usos mixtos en la planta de calle. Con ella es cierto que se dio un impulso decisivo al desarrollo de la City hacia el borde del puerto, pero debido a su compartimentación, que semeja un castillo, el complejo de edificios da la sensación de ser un cuerpo extraño en el perfil urbano de la ciudad nueva sur, aún hoy marcada por la predominancia de los edificios destinados a vivienda. Han surgido empresas del sector gastronómico, hoteles y casas de huéspedes. Los esfuerzos por edificar la margen norte del Elba y destinarla a usos de oficina de alta calidad han ejercido una fuerte presión de revalorización y efectos de desplazamiento sobre el mercado de la vivienda, sobre todo desde la construcción de *Gruner & Jahr* en el sur de la ciudad nueva. «A empujones» se ha ido imponiendo un proceso de gentrificación, y la construcción nueva ejerce de claro símbolo de revalorización para todo el barrio (HERMANN 1996: 281).

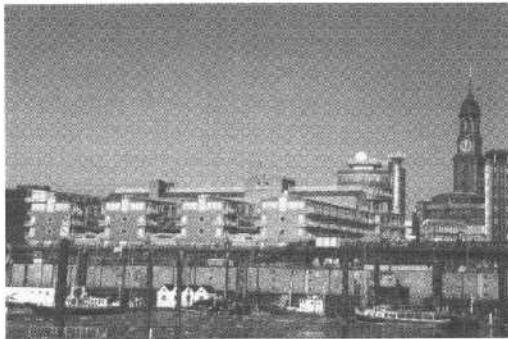
A lo largo de los canales que desde aquí discurren paralelos al Alster, y que en los años sesenta estaban planificados como acceso desde la autopista al proyectado segundo túnel del Elba, posteriormente suspendido, se levantaron los edificios del «Eje de los Canales», como pieza de conexión entre el Alster y el Elba, entre la City y el puerto. También en este enlace urbanístico se desperdició la oportunidad de construir viviendas para personas con salarios normales, o de prever una vía pública a lo largo de los canales. Los terrenos se enajenaron a inversores al mayor precio posible: predominantemente para oficinas y hoteles.

4. LA CIUDAD DE LOS ALMACENES Y HAFEN-CITY

Otra línea de conflicto entre los intereses



La «Ciudad de los Periodistas», edificio de la editorial Gruner & Jahr (arquitecto: Steidle und Partner); enfrente, el solar del centro comercial Hanseatic Trade Center (fotografía: D. Schubert).



Edificio de la editorial Gruner & Jahr delante de Kehrriederspitze, 1997.

conservacionistas y los nuevos intereses de aprovechamiento y uso se ha abierto en torno al debate sobre la parte situada más al este de la margen norte del Elba. La «Ciudad de los Almacenes» de Hamburgo, que se levantó en los años ochenta del siglo XIX como distrito cerrado del puerto franco, conforma en su concepción cerrada un magnífico testimonio de la cultura arquitectónica hamburguesa (MAAK, 1985): aquí «Hamburgo es más Hamburgo». En aquel entonces más de 20.000 personas tuvieron que abandonar la isla Wandrahm, antes muy populosa, para dejar espacio para la construcción de la «Ciudad de los Almacenes». Tampoco entonces se dedicó demasiada atención al paradero de los habitantes desalojados, antes bien, la subvención del Reich para construir la Ciudad de los Depósitos se aprovechó para efectuar una amplia reorganización sin parangón de la estructura portuaria y



Imagen histórica de la Ciudad de los Almacenes en torno a 1888 (fotografía de Koppmann).

urbana. Los depósitos y almacenes, anteriormente dispersos junto a los canales por toda la ciudad, pudieron concentrarse espacialmente a finales del siglo XIX gracias a esta medida urbanística, y pudieron explotarse desde gabarras, mientras que en el lado de tierra se preveían empalmes de carretera y ferrocarril para realizar un rápido transbordo de mercancías. Los intereses de los comerciantes, y en su opinión también los del bien común de Hamburgo, llevaron a una remodelación gigantesca de la ciudad que Hamburgo creyó que podría equipararla a Londres en cuanto a importancia como plaza comercial.

A partir de principios de los años setenta se consideró la posibilidad de cambiar la finalidad de la Ciudad de los Almacenes (LAFREZ, 1994: 329). Con el inesperado anuncio del Consejo Municipal de Hamburgo de reconvertir y vender la Ciudad de los Almacenes, propiedad municipal, se intentó dar un nuevo paso hacia la revalorización del borde del puerto. Pero en esta decisión no predominaron los criterios de política social ni los criterios urbanísticos, sino que con la venta de los edificios se pretendía consolidar y sanear el presupuesto de la ciudad. A pesar de los cambios tecnológicos operados en el puerto y el transbordo de mercancías, la Ciudad de los Almacenes, con aproximadamente 350.000 metros cuadrados de superficie, ha sido y continúa siendo un emplazamiento favorable para ramos económicos específicos, dado que es un lugar de

almacenamiento (temporal) y un distrito de procesamiento que goza de una ubicación central y de precios de alquiler relativamente reducidos. La propuesta del Consejo Municipal no fue acordada ni con las 520 empresas ni con las 2.500 personas que trabajaban allí, ni con el Parlamento Municipal ni la ciudadanía, ni tampoco discutida en la opinión pública. La Ciudad de los Almacenes es el mayor centro de transbordo e importación de café de Europa, y la plaza líder en el mundo en el comercio de alfombras y tapices.

Pero la protesta de la población fue unánime y hubo una resistencia masiva. «El intento de convertir a la Ciudad de los Almacenes en una «inmobiliaria» y de sanear lo más posible el presupuesto de la ciudad hanseática con su venta ha hecho que en la actualidad cualquier manifestación orientada a efectuar cambios en la misma se contemple con la máxima desconfianza. Los ciudadanos de Hamburgo se han solidarizado con los inmuebles existentes y con la continuidad de su existencia económica» (KÄHLER, 1990: 2299). Pero los «padres de la ciudad» (el Consejo Municipal) habían hablado con inversores interesados. Los argumentos eran de lo más variados: los políticos responsables y la empresa HHLA (Hamburger Hafen-und Lagerhaus AG), propiedad del Ayuntamiento, afirmaron que era necesaria una «reconversión» dado que las empresas allí radicadas necesitaban naves de almacén mayores y otras técnicas de transbordo; igualmente afirmaron que los «alquileres eran demasiado bajos para el emplazamiento de que se trataba».

Incluso se adujo como paradigma positivo el nuevo uso dado a los depósitos de los *docklands* londinenses, pero la comparación es bastante torpe. Por otro lado ya se ha ido perfilando el hecho de que la remodelación de los *docklands*, realizada en el contexto de una «planificación desreguladora», había conducido a un hundimiento de los precios de los inmuebles, a un desastre urbanístico y al surgimiento de un barrio sin ninguna peculiaridad arquitectónica y sin identidad propia. Pero la tentadora idea de una reestructuración y revalorización mediante la construcción de viviendas de lujo en un entorno de estudios, oficinas, tabernas y restaurantes junto a los canales despertó la

codicia. La Ciudad de los Almacenes fue quedando inmersa en el campo de mira de las perspectivas económicas de los políticos, que pensaron que podrían sanear el presupuesto con los esperados 500 millones de marcos fruto de la venta. Pero a resultas de la masiva resistencia producida hubo que suspender el intento de venta. En 1971 la Ciudad de los Almacenes quedó catalogada como zona de ambiente típico, y en 1991 fue finalmente declarada monumento protegido.

Pero ya en 1989 un documento secreto afirmaba que el proyecto «se había suspendido de puertas afuera ... por un lado para apaciguar el conflicto Son muchas las razones que hablan en favor de no retomar en modo alguno la discusión de principios, mientras que por el contrario la evolución real lleva al objetivo a que se aspiraba originalmente» (Hamburger Abendblatt, 6 de julio de 1994). Esta evolución «real» está siendo forzada por el Consejo Municipal mediante una anulación furtiva de los arrendamientos de las empresas allí radicadas y mediante la reconversión de los depósitos para usos de oficina. Desde 1990 los alquileres han subido más del 40%, y el porcentaje de inmuebles vacíos ha aumentado hasta aproximadamente el 12,5%. En la actualidad los inquilinos pagan 12,50 DM por metro cuadrado; los futuros inquilinos pagarán entre 35 y 45 DM, lo que equivale aproximadamente a triplicar los alquileres. La intención del Consejo Municipal de vender la Ciudad de los Almacenes atestigua el predominio de los intereses de consolidación presupuestaria y la mirada que de reojo se lanza a las inversiones del capital financiero internacional, mientras que la protección de monumentos y los intereses económicos locales quedan relegados. Una remodelación de los depósitos, de 28 m de altura, para vivienda y para usos de oficina sólo podría realizarse acometiendo considerables intervenciones en la naturaleza de los inmuebles.

En el extremo oeste de la Ciudad de los Depósitos, junto a Kehrwieterspitze, está surgiendo otra «perla». El concurso sobre Kehrwieterspitze para el planificado «Hanseatic Trade Center» se resolvió en marzo de 1990. Después de un debate se llegó a un compromiso entre diferentes concepciones arquitectónicas: debían

remedarse las estructuras históricas de la Ciudad de los Almacenes y llegarse a una especie de prolongación de su arquitectura. Además, al inversor se le había prometido un 20% más de superficie útil de la originariamente planificada. Para 1997 deben construirse un gigantesco centro de oficinas para 4.000 puestos de trabajo sobre 102.000 m² de superficie construida en planta, junto con oficinas, locales gastronómicos, comercios y un aparthotel, con un coste estimado de 100 millones de DM. También en este proyecto Hamburgo desaprovechó la oportunidad de arrebatar concesiones al inversor (P & O Container Agencies): por ejemplo, para usos mixtos y construcción de viviendas (sociales). Actualmente continúa negociándose con el inversor la construcción de 120-150 viviendas en propiedad.

Fue una gran sorpresa cuando en 1997 el mismo alcalde anunció el proyecto del nuevo barrio portuario –Hafen City–, quedando de manifiesto que semejante proyecto aumentaría la presión sobre la ciudad-almacén –*Speicherstadt*–, descrita anteriormente. La construcción del barrio portuario-Hafen-City– está proyectada realizarse entre la ciudad-almacén –*Speicherstadt*– y el puente del Elba –*Elbebrücken*–. Esta zona está rodeada por algunas zonas residenciales abandonadas, el casco urbano, instalaciones portuarias e industriales y vías del ferrocarril. Por primera vez, se separa una zona del distrito portuario para darle otro destino que no sea puerto o industria, como estaba



Kehrwiederspitze, centro comercial Hanseatic Trade Center en el borde oeste de la Ciudad de los Almacenes. Inundación de 1994 en la zona del Augustinum y de los barcos vivienda que albergan a peticionarios de asilo.

asignado. Para la edificación del nuevo barrio portuario –Hafen-City– hay que desplazar los límites de la zona del puerto libre. El área prevista para dicha edificación abarca unas 100 hectáreas y en la actualidad no tiene habitantes, pero existen todavía algunas instalaciones del puerto, nuevas y viejas, que están siendo utilizadas. El proyecto se había mantenido en secreto, con el fin de poder rescindir los contratos con los actuales propietarios y arrendatarios. En la actualidad, la ciudad es propietaria de la mayoría de los terrenos y se han rescindido los contratos con los arrendatarios o podrán ser rescindidos a corto plazo. Además, está planeado conectar esta zona con el trayecto del tren Transrapid Hamburgo-Berlín, construyendo una estación de tren a orillas del Elba que, a su vez esté conectada con una nueva terminal para cruceros.

Para transformar un lugar en una zona predominantemente residencial, o en zona de oficinas o ambas conjuntamente, se pueden desarrollar diferentes estrategias. Por el momento no se han elegido las estrategias a seguir ni se ha destinado la utilización de dicha zona. Desde el punto de vista inmobiliario, se pueden alcanzar precios más altos con las oficinas, pero éstas son difíciles de alquilar. En 1995, un 7% de la superficie total de oficinas en Hamburgo estaba desocupada. De todas formas, se prevé que el desarrollo de dicha zona se extenderá por más de veinte años y es posible que para entonces cambie la situación del mercado inmobiliario. Por el momento no existe ninguna infraestructura para viviendas y oficinas en esa zona. Sólo algunas calles podrían ser aprovechadas en este nuevo proyecto. Un punto crítico del proyecto, es la estrategia de financiación propuesta para la construcción de una nueva zona portuaria y una terminal para containers en Altenwerder con la venta de terrenos del barrio portuario –Hafen-City–. Esto significa que el dinero obtenido con la venta de los terrenos sería invertido en el puerto de Alterwerden, lo que aumenta la presión respecto al proyecto del barrio portuario.

Otro de los principales interrogantes y de costosas consecuencias para este nuevo proyecto, es la protección contra las inundaciones, ya que actualmente la zona

es propensa a las inundaciones. De todas formas, de poder desarrollarse el proyecto del nuevo barrio portuario –Hafen-City–, significará nuevas comunicaciones para la ciudad y una válvula de escape en relación a las áreas destinadas a oficinas y comercios minoristas. Pero, dado que en la ciudad hay escasez de viviendas sociales para familias de bajos ingresos, será muy importante la planificación de áreas de aprovechamiento mixtas y en lo posible, con muchas viviendas. Por el momento, no existen cálculos exactos del proyecto y nadie puede afirmar si se trata de un sueño que podrá hacerse realidad o si en el proyecto finalmente resultará una pesadilla.

5. EL FUTURO DEL PASADO

Entre tanto la remodelación, la reconversión, la reactivación y el control de las inversiones en las antiguas zonas portuarias y aledañas se ha convertido en un campo de trabajo independiente dentro de la planificación. Los expertos han declarado el *Waterfront* la *New Urban Frontier* (nueva frontera urbana), y tras una fase de abandono, en muchas ciudades la reactivación, aprovechamiento y reconversión de las márgenes fluviales y de zonas portuarias y aledañas se ha convertido en el tema más importante y estimulante de la actualidad.

Rescatado a la zona portuaria del sur del Elba y a la margen norte del río se hacen patentes intereses y lógicas bien diferenciados: mientras que por motivos fiscales deben enajenarse solares municipales situados en la margen norte del Elba, simultáneamente al sur del Elba se está llevando una amplia y cara política de reserva de suelo para ampliaciones portuarias. Mientras al norte del Elba hasta se organizan concursos internacionales de arquitectura para proyectos de construcción de pequeña envergadura, los proyectos que caen dentro del ámbito de aplicación de la Ley de Desarrollo Portuario (p.ej., en Reihersstieg y en el puerto interior de Harburg) apenas si se discuten más que a escala local.

En los esfuerzos de reestructuración de la margen norte del Elba pueden constatarse a su vez diferentes líneas de conflicto. En los

barrios urbanos cercanos al puerto y en las zonas ribereñas solían vivir antiguamente de forma mayoritaria grupos de población de bajo nivel de ingresos, que bien habían trabajado en el puerto, bien habían encontrado aquí viviendas a precio económico después de la recesión sufrida por las explotaciones portuarias. Por contra, el interés de los encargados del desarrollo (con actividades a nivel internacional) por lo general apunta preferentemente a la construcción de unidades de oficina y viviendas destinadas al tercio de población de mayor poder adquisitivo. Por tanto, las consecuencias urbanísticas y sociales de los proyectos realizados hasta la fecha en el marco del «collar» son ambivalentes. Por un lado se ha logrado atraer hacia estas áreas nuevos impulsos de desarrollo, pero la revalorización y la reconversión de usos llevan emparejados conflictos por el desplazamiento y la gentrificación. El esfuerzo de Hamburgo por atraer hacia sí (casi) a cualquier precio inversores internacionales en la fase económicamente problemática de mediados de los años ochenta está revelándose a posteriori una estrategia precipitada, con la que se echan a perder las oportunidades de una revitalización, más cautelosa y socialmente compatible con plena consideración de los potenciales endógenos.

Pero en los últimos tiempos muchas ciudades muestran incertidumbre en el manejo de los «trozos de pastel» ubicados junto a los puertos. Qué usos, promotores e inversores demostrarán ser social y medioambientalmente compatibles y razonables no sólo a corto plazo, sino también a largo plazo? En muchas ciudades se trata en esencia de las últimas grandes reservas de superficie (disponibles, por ejemplo, para ofrecer posibilidades de desarrollo y como superficie edificable), que pueden involucrarse en un nuevo ciclo de aprovechamiento gracias al reciclado de suelos y que, por ende, podrían comercializarse de forma óptima. La posibilidad de reconfigurar las áreas urbanas portuarias y ribereñas es, después de una fase de desvalimiento y desfiguración, una oportunidad única donde hay que solucionar difíciles problemas de planificación y poner en práctica nuevas culturas de planificación (SCHUBERT, 1994).

Pero no se trata únicamente de una cuestión de configuración arquitectónica, sino más bien de complejas cuestiones de planificación, organizativas, políticas, de titularidad del suelo, económicas, ecológicas, jurídicas y financieras.

En la ejecución de proyectos en la margen norte del Elba en Hamburgo se añade el factor de dificultad y encarecimiento de que existen medidas previstas de protección contra mareas, que deben tenerse en cuenta los solares abandonados, y que los gastos de establecimiento son mayores que en otros proyectos. Con la actual situación presupuestaria de Hamburgo es inminente la tentación de enajenar a inversores privados solares de propiedad municipal al mayor precio posible, y de utilizar los recursos cobrados para sanear los presupuestos. Pero en todo caso, con ello se desperdician importantes posibilidades de control en este ámbito, así como oportunidades de aprovechar la revitalización de las áreas portuarias y

ribereñas para acometer una reestructuración urbana sostenible y socialmente compatible. Por añadidura, con la hipótesis de planificación incremental del «collar» apenas podrán controlarse los efectos que proyectos concretos tendrán en la distribución territorial de la vivienda y los barrios urbanos. De ahí que sea particularmente importante revisar cuidadosamente la compatibilidad social y los efectos duraderos que los proyectos planificados para estas áreas ubicadas cerca del centro urbano tendrán sobre el futuro desarrollo de la ciudad y los barrios, y no limitarse a esperar vagos efectos de *trickle down* (filtración paulatina). En la reconfiguración de áreas ribereñas existen oportunidades únicas de aprovecharlas para la población local, la ciudad en su conjunto y los visitantes venidos de fuera, con el objetivo de lograr la revitalización. Dichas oportunidades no deben desperdiciarse.

Traducción del alemán: EURO-TEXT, S. L. - Eduardo Knörr Argote
Revisión: Paloma Pozuelo Guilló

BIBLIOGRAFÍA

- BARTELS, Olaf (1991): «Hamburgs Elbgesichter», en: HÖHNS, Ulrich (ed.): *Das ungebaute Hamburg*, Hamburgo.
- BAUBEHÖRDE HAMBURG, LANDESPLANUNGSAMT (ed.) (1936): *Stadt am Hafen*, Hafenstadt, Hamburgo.
- BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND LANDWIRTSCHAFT (ed.) (1989): *Hafen Hamburg, Dienstleistungszentrum mit Zukunft, Entwicklungen-Ziele-Chancen*, Hamburgo.
- BRANDT, Heinz-Jürgen (1989): «Hochbauten im Hamburger Hafen», en: *Deutsche Bauzeitung*, 5: 6 y ss.
- BRUTTOMESSO, Rinio (ed.) (1991): *Waterfront - una nuova frontiera urbana*, Venecia.
- (ed.) (1993): *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, Venecia.
- CARDING, Tony (1990): «The Changing Face of European Ports», en: *Container News*, diciembre 1990: 22 y ss.
- CHILCOTE, Paul W. (1988): «The Containerization Story», en: HERSHMAN, Marc J. (ed.), *Urban Ports and Harbour Management*, Nueva York.
- DOHNANYI, Klaus von (1933): *Unternehmen Hamburg*, Rede vor dem Übersee-Club e.V., Sonderdruck (edición especial), Hamburgo.
- ELLER, David (1991): «New Era for Main German Ports», en: *Containerisation International*, enero: 51 y ss.
- COMISIÓN ENQUETE «DESARROLLO URBANO» (1995) der Hamburgischen Bürgerschaft, Abschlußbericht [informe final] (Drucksache [Impreso] 15/4100), 2 de noviembre.
- ERDMANN, Thorsten (1992): «Der Hamburger Hafen als Arbeitsstandort», en: *Hamburg in Zahlen* 4, Statistisches Landesamt Hamburg.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG (1995): *Entwicklungsplan Hamburger Binnenhafen*, Hamburgo.
- FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, WIRTSCHAFTSBEHÖRDE - STROM UND HAFENBAU (1992): *Hafenerweiterung Altenwerder, Zukunft für Hafen und Stadt*, Hamburgo.

- HAFENENTWICKLUNGSGESETZ (Hafen Eng) vom 25.01.1982 (con suplementos).
- HAMBURGER HAFENZAHLENSPIEGEL (1994), *Wirtschaftsbehörde, Strom und Hafenaufbau, Güterumschlag und Schiffsverkehr Hafen Hamburg '94*.
- HARMS, Hans (1993): «Port and City, Harbour and Housing: a Changing Relationship in Hamburg», en: BRUTTOMESSO, Rinio (ed.), *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, Venecia.
- HERRMANN, Heike (1996): «Und plötzlich war alles anders». Die Effekte des Gruner & Jahr-Pressehauses auf die südliche Neustadt von Hamburg, en: FRIEDRICH, JÜRGEN, KECSKES, ROBERT (ed.), *Gentrification. Theorie und Forschungsergebnisse*, Opladen.
- HOYLE, Brian (1988): «Development dynamics at the port-city interface», en: HOYLE, B. S., PINDER, D. A., HUSAIN, M. S. (ed.), *Revitalising the Waterfront, International Dimensions of the Dockland Redevelopment*, Londres y Nueva York.
- KÄHLER, Gert 1990: «Hamburg und sein Hafen», en: *Bauwelt*, 46.
- KERN, Helmut, SENATOR für Wirtschaft, VERKEHR und LANDWIRTSCHAFT (1976): *Hafen Hamburg: Konzepte für morgen*, Entwicklungsplan, Hamburgo.
- KOSSAK, Egbert & MARKOVIC, Mirjana (1989): *Hamburg Stadt im Fluß*, Baubehörde, FHH, Hamburgo.
- KRÜGER, Thomas (1991): «Ökonomischer Strukturwandel in der Region Hamburg – Theorie und Empirie», en: BUKOLD, Stefan Thinner, PETRA (ed.), *Boomtown oder Gloomtown? Strukturwandel einer deutschen Metropole: Hamburg*, Berlin.
- & LÄPPLÉ, Dieter (1992): «Boomtown Hamburg» - *Phönix aus der Asche? Diskussionsbeitrag*, 11, Technische Universität Hamburg-Harburg, FSP 1-06, Stadtökonomie.
- LAFRENTZ, Jürgen (1994): «Spekulationen zur Speicherstadt in Hamburg in Vergangenheit und Gegenwart», en: *Die alte Stadt* 4.
- LÄPPLÉ, Dieter & DEECKE, Helmut (1990): «Stellungnahme zum Hafenenwicklungsplan: Hafen Hamburg – Dienstleistungszentrum mit Zukunft». *Diskussionsbeitrag*, 7, Technische Universität Hamburg-Harburg, Arbeitsbereich 1-06: Stadtökonomie.
- LÄPPLÉ, Dieter (1995): «Hafenwirtschaft», en: *Handwörterbuch der Raumordnung*, (ed.), Akademie für Raumforschung und Raumordnung, Hannover.
- MAAK, Karin 1985: *Die Speicherstadt im Hamburger Hafen*, Hamburgo.
- MARG, Volkwin 1989: «Hamburgs Chancen und Risiken», en: *Der Architekt* 3, Sonderheft: Hamburg Hafenstadt und Hafenstadtarchitektur.
- RILEY, Ray & SHURMER-SMITH, Louis 1992: «Maritime links, seaport systems and European Integration», en: HOYLE, B. S., PINDER, D. A., *European Port Cities in Transition*, Londres.
- SCHUBERT, Dirk & HARMS, Hans (1993): *Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante; Stadtgeschichte. Gegenwart. Zukunft. Das Beispiel Hamburg*, Hamburgo.
- SCHUBERT, Dirk (1990): «Gretchenfrage Hafenstraße, Wohngruppenprojekte in Hamburg», en: *Forschungsjournal Neue Soziale Bewegungen*, 4.
- (1986): «Führerstadtplanungen in Hamburg», en: BOSE, Michael, HOLTSMANN, Michael, MACHULE, Dittmar, PAHL-WEBER, Elke, SCHUBERT, Dirk, ... *ein neues Hamburg entsteht... Planen und Bauen von 1933-1945*, Hamburgo.
- (1994): «Zwischen Wasser und Land, Neue Entwicklungen in alten Häfen», en: *Deutsche bauzeitung* 11/1994: 55 y ss.
- (1996): *Stadterneuerung und Chancen nachhaltiger Stadt(teil)entwicklung am nördlichen Elbufer*, Jahrbuch Stadterneuerung, Berlin.
- SHIPPING STATISTICS YEARBOOK (1994): Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen.
- STATISTISCHER BERICHT (1995): *Verkehr: Schifffahrt und Außenhandel Hamburgs 1970 bis 1994*, Statistisches Landesamt, Hamburg.
- Studienprojektbericht der Technischen Universität Hamburg-Harburg* (1995): BETREUUNG, A.; FRIEDRICHSEN & D. SCHUBERT, Hamburgs nördliches Elbufer – eine Perlenkette? Anspruch, Realität und Zukunft der Hafenkante zwischen dem Altonaer Fischmarkt und Neumühlen, Hamburg-Harburg.