

Hafencity-Speicherstadt, accesibilidad y patrimonio en la regeneración de un conjunto urbano

Hafencity-Speicherstadt: accessibility and heritage in the regeneration of an urban ensemble

Carmen Ibáñez León, Elida Luz Rios Sapa
Universidad Politécnica de Madrid



Speicherstadt desde el límite de la ciudad histórica (Zippelhaus) / Speicherstadt from the historic city border (Zippelhaus)

Palabras clave: Patrimonio de la Humanidad, Hamburgo, patrimonio industrial, accesibilidad, regeneración urbana

Entre las intervenciones de regeneración urbana acometidas en este siglo destaca la llevada a cabo en el puerto de Hamburgo con el desarrollo del plan Hafencity. Aunque este plan incluye el área de almacenes históricos Speicherstadt, declarados Patrimonio de la Humanidad en 2015, su relación e influencia mutua no han sido analizadas hasta ahora. Este artículo estudia esa relación, primero desde el planeamiento urbano, donde el patrimonio y las infraestructuras portuarias existentes se convierten en uno de los principios vertebradores del nuevo desarrollo, que le dota de significado. Segundo a través del estudio de los espacios públicos y su valor patrimonial, en paralelo la accesibilidad en Speicherstadt y Hafencity contemplada al mismo tiempo como necesidad, amenaza y oportunidad para el patrimonio. La simbiosis entre Hafencity y Speicherstadt, aun con sus puntos débiles, vincula la regeneración urbana con la conservación del patrimonio industrial más allá del reclamo publicitario.

*Texto original: castellano. Traducción al inglés: autores.

Keywords: World Heritage Site, Hamburg, Industrial Heritage, Accessibility, Urban Regeneration

Among the urban regeneration interventions undertaken in this century, the one carried out in the port of Hamburg with the development of the Hafencity plan stands out. Although this plan includes the Speicherstadt historic warehouses area, declared a World Heritage Site in 2015, their relationship and mutual influence have not been analysed so far. This article studies this relationship, first from urban planning, where heritage and port infrastructural remains are become one of the backbone principles of this redevelopment, that endows it with meaning. Second, through the study of public spaces and their heritage value, showing accessibility in parallel in Speicherstadt and Hafencity contemplated at the same time as a need, a threat and an opportunity for heritage. The symbiosis between Hafencity and Speicherstadt, even with its weaknesses, links urban regeneration with the conservation of industrial heritage beyond the advertising slogan.

*Original text: Spanish. English translation: authors.

La regeneración urbana es siempre una oportunidad de mejora social, ambiental y urbana, aunque en ocasiones supone una amenaza para el patrimonio, en especial el industrial, que es utilizado como reclamo publicitario y reducido a los edificios más singulares en detrimento del resto de elementos del conjunto, y que acaban destruyéndose en favor de las nuevas rentas urbanas (Santos y Lalana, 2015: 121).

El caso de Hamburgo sin embargo presenta ciertas peculiaridades. La ciudad ha tenido una fuerte vinculación con el puerto desde su fundación, siendo incluso la causa de su destrucción parcial durante la II Guerra Mundial (Bandemer et al, 2014:11, Bork, 2013: 301). Entre 1885 y 1927, tras su conversión en puerto franco, Hamburgo construyó Speicherstadt, un gran complejo de almacenes rodeados de canales para la transferencia de las mercancías del puerto (fig.1). La reconstrucción posterior a la II Guerra Mundial (1949 y 1967) no ha restado valor patrimonial a Speicherstadt, que ha mantenido sus plantas, fachadas y pilotes originales (Bandemer et al, 2014:11, Lange, 2004: 31-40; Kloss et al, 2013: 27-30), y ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad en 2015 (figs. 2, 3, 4).

Cuando los grandes barcos contenedores requirieron más espacio y aguas más profundas, esta zona portuaria fue desocupada y abandonada. La ciudad planteó un plan de regeneración urbana a gran escala –HafenCity– para la renovación de este sector¹.

Urban regeneration is always an opportunity for social, environmental and urban improvement, although it sometimes poses a threat to heritage, especially industrial heritage which is used as an advertising slogan, and reduced to the most singular buildings to the detriment of the rest of the elements of the complex which end up being destroyed in favour of the new urban rents (Santos and Lalana, 2015: 121).

The case of Hamburg, however, has certain peculiarities. The city has had strong links with the port since its foundation, even being the cause of its partial destruction during the Second World War (Bandemer et al, 2014:11, Bork, 2013: 301). Between 1885 and 1927, after its conversion into a free port, Hamburg built Speicherstadt, a large warehouse complex surrounded by canals for the transfer of goods from the port (fig. 1). The reconstruction after World War II (1949 and 1967) has not detracted from the heritage value of Speicherstadt, which has retained its floors, facades and piles (Bandemer et al, 2014:11, Lange, 2004: 31-40; Kloss et al, 2013: 27-30), and



2

3



2. Edificios bloque E, desde Brooksfleet. Estos edificios conservan su uso y fachada original, aunque sufrieron graves daños durante la Segunda Guerra Mundial

2. E-block buildings, from Brooksfleet. These buildings retain their original use and facade, although they were severely damaged during World War II

3. Edificios bloque S en la calle Alter Wandrahm. Son los que menos daños sufrieron en la Segunda Guerra Mundial, junto a los bloques N, Q, U, V, W y X. Casi todos ellos han cambiado de uso en los últimos años

3. S-block buildings on Alter Wandrahm Street. These are the buildings that suffered the least damage during World War II, together with blocks N, Q, U, V, W and X. Almost all of them have changed their use in recent years

NOTA / NOTE

Salvo indicación contraria, todas las fotos del artículo pertenecen a los autores / Unless otherwise indicated, all images in the article belong to the authors

Frente a la numerosa literatura producida sobre Speicherstadt desde distintos ámbitos (Lange, Teuteberg, Maak, Lafrenz, Maas, Borck, entre otros), Hafencity se ha analizado desde sus valores urbanos y económicos (Schubert, Menzl, Caja, Bandemer, Schneider, Zuziak). Sin embargo, no se ha estudiado cómo ha influido Speicherstadt en la definición de Hafencity, y éste a su vez en la conservación y adaptación de Speicherstadt. Este artículo establece esa influencia mutua desde el planeamiento urbano y el diseño de los espacios públicos.

HAFENCITY, LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO COMO ESTRATEGIA URBANA

El proyecto Hafencity fue el resultado de un concurso urbanístico que ganó en 1999 el equipo HamburgPlan (KCAP y ASTOC) que proponía la división del ámbito en diferentes distritos, la mezcla de usos y la conexión con el barrio de almacenes. Como muestra la fig. 5, el nuevo desarrollo se sitúa en un área central de Hamburgo, conectado con la ciudad histórica.

Como señala Caja (2008: 5) “el plan nació de la estrecha relación con Speicherstadt, asumido como un símbolo y un término de referencia para las nuevas intervenciones”, por lo que Speicherstadt ha influido directamente en las estrategias urbanas del nuevo desarrollo.

has been declared a World Heritage Site in 2015 (figs. 2, 3, 4). When large container ships required more space and deeper water, this port area was vacated and abandoned. The city proposed a large-scale urban regeneration plan –Hafencity– for the renewal of this sector¹.

Faced with the numerous literature produced on Speicherstadt from different spheres (Lange, Teuteberg, Maak, Lafrenz, Maas, Borck, among others), Hafencity has been analysed from the perspective of its urban and economic values (Schubert, Menzl, Caja, Bandemer, Schneider, Zuziak). However, it has not been studied how Speicherstadt has influenced the definition of Hafencity, and this in turn has influenced the conservation and adaptation of Speicherstadt. This article establishes that mutual influence from urban planning and the design of public spaces.

HAFENCITY: HERITAGE PRESERVATION AS AN URBAN STRATEGY

The Hafencity project was the result of an urban planning competition won in 1999 by the HamburgPlan team (KCAP and ASTOC) which proposed the division of the area into different districts, the mixing of uses and the connection

Entre esas estrategias encontramos: la preservación de las características tipológicas de las estructuras portuarias; la accesibilidad; los espacios públicos en relación directa con el agua; la permeabilidad y continuidad entre el casco histórico y el nuevo desarrollo (fig. 6); y la conexión entre Hafencity y Speicherstadt (Caja, 2008: 5-6; Zuziak, 2013: 197).

Estos preceptos derivan de la *Conferencia Mundial sobre el Futuro Urbano* (URBAN 21), celebrada en Berlín en el 2000. Esta Conferencia, que desembocó en el Proyecto WaRe (Waterfront Regeneration), aprobó diez medidas para el desarrollo urbano sostenible de las zonas urbanas ribereñas, que incluyen, además de la calidad del agua y el medio ambiente, la preservación del patrimonio², la accesibilidad y la participación ciudadana. Hafencity resume estas ideas en tres conceptos: identidad, sostenibilidad y habitabilidad³. Benito (2010: 359) apunta que las ruinas industriales “están revestidas de un cierto valor simbólico y forman parte de la memoria colectiva; son la seña de identidad de un lugar”. En este sentido, Hafencity utiliza el patrimonio industrial como elemento identitario (Hamburg GmbH, 2006: 79), lo que deviene en la conservación de grúas, raíles y el muro del muelle, integrándolos en la propia urbanización. Asimismo, dos de los antiguos almacenes, el Kaispeicher

with the warehouse district. As shown in fig. 5, the new development is located in a central area of Hamburg, connected to the historic city.

As Caja (2008: 5) points out “the plan was born from the close relationship with Speicherstadt, assumed as a symbol and a reference term for the new interventions”, so Speicherstadt has directly influenced the urban strategies of the new development.

Among these strategies are: the preservation of the typological characteristics of port structures; accessibility; public spaces in direct relation to water; permeability and continuity between the historic centre and the new development (fig. 6); and the connection between Hafencity and Speicherstadt (Caja, 2008: 5-6; Zuziak, 2013: 197).

These precepts derive from the World Conference on the Urban Future (URBAN 21) held in Berlin in 2000. This Conference, which led to Project WaRe (Waterfront Regeneration), adopted ten measures for the sustainable urban development of urban waterfront areas, which include, in addition to water quality and the environment, heritage preservation², accessibility and citizen participation. Hafencity summarises these ideas in three concepts: identity, sustainability and urbanity.



4

5



6



4. Canal Wandrahmsfleet desde el puente Kannengießerbrücke. Integración de nuevas construcciones (bloque R) entre los almacenes históricos (bloques P y Q)

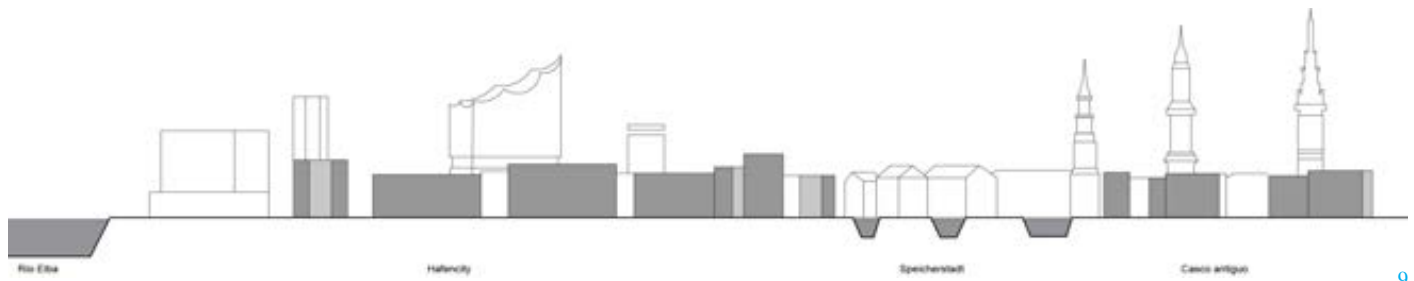
4. Wandrahmsfleet Canal from the bridge Kannengießerbrücke. Integration of new buildings (R block) between the historical warehouses (P and Q blocks)

5. Plano general de Hamburgo: Hafencity, Speicherstadt y sus principales conexiones. Elaboración propia sobre la base del plano Innenstadtkonzept (BSU, 2014: portada)

5. General map of Hamburg: Hafencity, Speicherstadt and its main connections Source: Authors based on the Innenstadtkonzept map (BSU, 2014: cover page)

6. Plano de detalle de las conexiones entre Hafencity, Speicherstadt y la ciudad histórica. Fuente: BSU, 2014: 44)

6. Detailed map of the connections between Hafencity, Speicherstadt and the historical city. Source: BSU, 2014: 44



7



8



10



11



12

7. Zollkanal con el Museo de Aduanas
7. Zollkanal and Customs services Museum

8. La Elbphilharmonie de Herzog y de Meuron sobre la base del almacén de Andreas Meyer
8. Herzog and de Meuron's Elbphilharmonie on top of Andreas Meyer's warehouse

9. Relación de alturas entre Hafencity y Speicherstadt. Fuente: BSU, 2014: 80
9. Height ratio between Hafencity and Speicherstadt. Source: BSU, 2014: 80

10. Integración con materiales y alturas de los nuevos edificios de Hafencity con los edificios de Speicherstadt. El Museo Marítimo y la Elbtörpromenade
10. Integration with materials and heights of the new buildings in Hafencity with the buildings in Speicherstadt The Maritime Museum and the Elbtörpromenade

11. Bloque W de Speicherstadt: nuevos usos
11. Speicherstadt W-block: new uses

12. Accesibilidad a nuevos usos resuelta invadiendo la acera en c/ Poggenmühle (Bloque W)
12. Accessibility to new uses solved invading the sidewalk in Poggenmühle Street (Block W)

A y el Kaispeicher B, transformados en la Elbphilharmonie (fig. 8) y el Museo Marítimo Internacional respectivamente, se han convertido en los hitos urbanos de Hafencity.

Además de mantener las preexistencias portuarias, el Plan busca garantizar la integración de las nuevas construcciones con la ciudad existente. Para ello se mantienen las alturas entre 7 y 8 plantas, similares a las de Speicherstadt (fig. 9), definiendo volúmenes abiertos cuya presencia no compite con las construcciones históricas (BSU, 2014:80-84), y se emplea en los edificios el ladrillo rojo típico de Hamburgo (Bruns-Berentelg, 2014: 10) (fig. 10). A su vez, Hafencity protege Speicherstadt de inundaciones mediante la creación de diques y paseos inundables, y traza puentes y calles que conectan físicamente el nuevo desarrollo con el casco histórico y el barrio de almacenes (fig.5). Sin embargo, aunque Hafencity ha propiciado la adaptación a nuevos usos de los almacenes históricos, ésta no siempre ha sido fácil, generando también presiones inmobiliarias (ICOMOS, 2015: 195).

Por otro lado, la elección de materiales en los espacios públicos refuerza el vínculo con la historia del lugar. El muro de ladrillo del muelle se ha reconstruido de acuerdo al diseño original, siguiendo los patrones históricos que aún

Benito (2010: 359) points out that industrial remains “have a certain symbolic value and form part of the collective memory; they are the sign of identity of a place”. In this sense, Hafencity uses industrial heritage as an identity element (Hamburg GmbH, 2006: 79), which results in the conservation of cranes, rails and the wall of the dock, integrating them into the development itself. Likewise, two of the former warehouses, Kaispeicher A and Kaispeicher B, transformed into the Elbphilharmonie (fig. 8) and the International Maritime Museum respectively, have become Hafencity’s urban landmarks.

In addition to maintaining the existing port facilities, the plan seeks to ensure the integration of the new buildings with the existing city. To this end, the heights between 7 and 8 floors, similar to those of Speicherstadt (fig 9) are maintained, defining open volumes whose presence does not compete with historical constructions (BSU, 2014:80-84), and the buildings are made of the typical red brick of Hamburg (Bruns-Berentelg, 2014: 10) (fig. 10). Hafencity, in turn, protects Speicherstadt from flooding by creating dikes and flood walkways, and builds bridges and streets that physically connect the new development with the historic centre and the warehouse district (fig. 5). However, while Hafencity has encouraged the adaptation of historic

quedaban en pie. La madera aparece en bancos y zonas de juego, pero también en el pavimento de las pasarelas, mientras que la piedra compone el resto del pavimento. El diseño de la iluminación a su vez tiene como referente las grúas del puerto, que también están protegidas.

ACCESIBILIDAD, ENTRE LA OPORTUNIDAD Y LA AMENAZA

Aunque los espacios públicos de Hafencity incorporan la accesibilidad desde su concepción (Caja, 2008: 5), en Speicherstadt es más difícil de aplicar, como refleja su Plan de Gestión (Kloss et al., 2013: 79), que incluye el acceso libre de barreras como amenaza.

Si bien la accesibilidad a los almacenes históricos se resuelve con la adaptación a los nuevos usos, (figs. 7, 11, 12) el mantenimiento del viario original con adoquines irregulares y grandes juntas supone una barrera para las personas con movilidad reducida. Además, se mantienen en el viario otros elementos originales como vías férreas o trampillas de acceso a los sótanos (fig. 13). La Ley de patrimonio de Hamburgo (*Denkmalschutzgesetz* de 2013) en su Parte I, Sección 4 (3), proporciona protección no sólo a los edificios, sino también a calles, canales y puentes,

warehouses to new uses, this has not always been easy, also generating real estate pressures (ICOMOS, 2015: 195). On the other hand, the choice of materials in public spaces reinforces the link with the history of the place. The brick wall of the pier has been reconstructed according to the original design, following the historical patterns that were still standing. Wood appears on benches and play areas, but also on the pavement of the walkways, while stone makes up the rest of the flooring. The design of the lighting is also based on the port cranes, which are also protected.

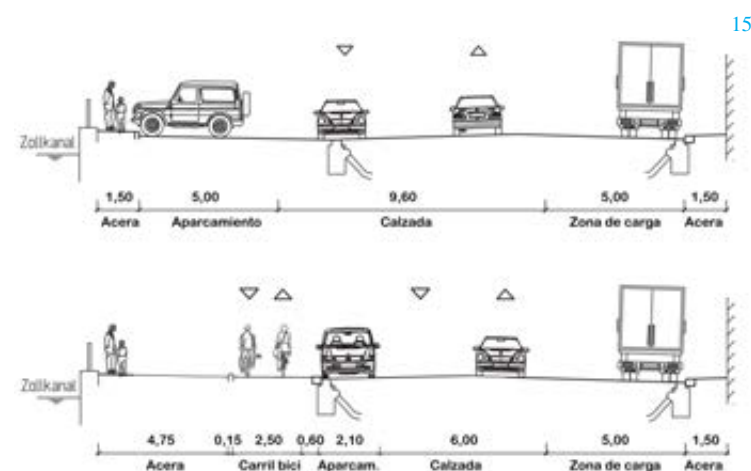
ACCESSIBILITY: BETWEEN OPPORTUNITY AND THREAT

Although Hafencity’s public spaces incorporate accessibility from their conception (Caja, 2008: 5), in Speicherstadt it is more difficult to implement, as reflected in its Management Plan (Kloss et al., 2013: 79), which includes barrier-free access as a threat.

While accessibility to historical warehouses is solved by adaptation to new uses (figs. 7, 11, 12), the maintenance of the original road with irregular cobbles and large joints is a barrier for people with reduced mobility. In addition, other original elements such as railway tracks



13
14



15

no pudiéndose intervenir en ellos sin permiso de la autoridad competente. No obstante, esta misma ley señala que todas las decisiones que se basen en ella tendrán en cuenta los intereses de las personas con discapacidad (Parte II, Sección 7 (3)). De hecho, la accesibilidad como forma de inclusión social constituye una premisa de Speicherstadt como Patrimonio Mundial (Hero, 2015: 205).

Teniendo en cuenta que “apreciar el edificio y no ver el resto supone ignorar las actividades y los flujos, las relaciones entre los lugares, [...] el funcionamiento de las instalaciones y la memoria del trabajo” (Santos y Lalana, 2015: 126), es esencial para Speicherstadt preservar los elementos urbanos. Adoquines, raíles y trampillas constituyen una parte importante de su imagen urbana y de su autenticidad (BSU, 2012: 47; Hero, 2015: 48-52), están unidos a su uso industrial, y deben mantenerse (fig. 14). Problemas similares se han dado en otras ciudades como Roma con los *sampietrini* o Nueva York con los *Belgian blocks*⁴, donde se han planteado medidas para su recuperación, como mejorar el mantenimiento, crear directrices de diseño específicas⁵, o el seguimiento de las reparaciones de infraestructuras entre otros. En Speicherstadt además se prevé ensanchar donde sea

or basement access hatches are kept on the road (fig. 13). The Hamburg Heritage Act (Denkmalschutzgesetz 2013) in its Part I, Section 4 (3) provides protection not only for buildings but also for streets, canals and bridges, and no intervention may be made on them without permission from the competent authority. However, the same law states that all decisions based on it shall consider the interests of persons with disabilities (Part II, Section 7 (3)). In fact, accessibility as a form of social inclusion is a premise of Speicherstadt as a World Heritage Site (Hero, 2015: 205).

Taking into account that “appreciating the building and not seeing the rest means ignoring activities and flows, relations between places, [...] the functioning of facilities and the memory of work” (Santos and Lalana, 2015: 126), it is essential for Speicherstadt to preserve the urban elements. Cobblestones, rails and hatches are an important part of its urban image and authenticity (BSU, 2012: 47; Hero, 2015: 48-52), are linked to its industrial use, and must be maintained (fig. 14).

Similar problems have occurred in other cities such as Rome with the *Sampietrini* or New York with the *Belgian Blocks*⁴, where measures have been proposed for their

posible los paseos junto a los canales (fig. 15), reducir el tráfico, y colocar piezas más grandes cuando se repare el pavimento (BSU, 2012: 47-50).

En los nuevos espacios públicos EMBT, ganador en 2002 del concurso para la urbanización del distrito Am Sandtorkai/Dalmanckai (el más próximo a Speicherstadt), planteaba tres premisas de proyecto: el diseño centrado en la persona, la sostenibilidad y la relación con el agua.

El contacto permanente con el agua permite enlazar los puntos principales de esta área facilitando la orientación y recordando su función de puerto. La relación con el agua se refuerza en la estructuración de los espacios públicos, que se disponen en tres niveles distintos (Hamburg GmbH, 2016: 18):

- Nivel de agua (+0,0 m), con una plataforma de acceso a embarcaciones.
- Nivel de paseo (+4,5 m), destinado íntegramente a peatones y que permite el contacto visual con el agua.
- Nivel de calle (+7,0 m), donde se construyen los edificios y el viario rodado.

Un sistema de rampas, escaleras y pasarelas conecta estos niveles. La accesibilidad no se encuentra sólo en los elementos de comunicación entre plataformas. El diseño centrado en la

recovery, such as improving maintenance, creating specific design⁵ guidelines, or monitoring infrastructure repairs among others. In Speicherstadt it is also planned to widen canal-side walkways where possible (fig. 15), reduce traffic, and place larger pieces when repairing the pavement (BSU, 2012: 47-50).

Principle 5 of the Urban 21 Conference (Project WaRe, 2000) mentioned above shows us the importance of accessibility for the development of these environments: “public access is a prerequisite. Waterfronts must be visually and physically accessible”. In the new public spaces EMBT, winner in 2002 of the competition for the development of the district Am Sandtorkai/Dalmanckai (the closest to Speicherstadt), proposed three project premises: human-centered design, sustainability and the relationship with water.

The permanent contact with water allows to link the main points of this area facilitating the orientation and remembering its function as a port. The relationship with water is reinforced in the structuring of the public spaces, which are arranged on three different levels (Hamburg GmbH, 2016: 18):

- Water level (+0.0 m), with a platform for access to boats,

13. Calle Brook con el puente Kibbelstegbrücke. Este puente es el más largo de Speicherstadt y conecta la ciudad, los almacenes y Hafencity
13. Brook Street with the Kibbelsteg Bridge. This bridge is the longest bridge in Speicherstadt and connects the city, the warehouses and Hafencity

14. Detalle de pavimento y trampillas de carga en Speicherstadt
14. Detail of pavement and loading hatches in Speicherstadt

15. Perfiles calle Brook (Speicherstadt). Existente (arriba) y propuesto (abajo).
Fuente: BSU, 2012: 60

15. Brook Street sections (Speicherstadt). Existing (top) and proposed (bottom).
Source: BSU, 2012: 60

persona requiere comprender la diversidad de la población y responder a esa diversidad con decisiones de diseño adecuadas para todos. El tratamiento que se hace del espacio público tanto a través de los materiales, como de la escala de los espacios, la flexibilidad de uso y la ergonomía del mobiliario, permiten adecuarse a esa diversidad respondiendo a criterios de diseño universal (fig. 16)⁶.

Pero la accesibilidad no es solo física. Treccani y Arengi (2016) nos remiten a la importancia de la accesibilidad cognitiva al patrimonio o, como ellos la definen, “accesibilidad a los contenidos”. Es este uno de los puntos fuertes de la relación HafenCity-Speicherstadt. La accesibilidad trata de la vivencia del patrimonio, de su comprensión y aprehensión y por tanto de su valoración. En un país en el que la accesibilidad se concibe como una condición inicial de proyecto, ésta se erige en oportunidad para conocer y conservar el patrimonio.

El Plan garantiza la constante relación con la ciudad existente mediante visuales entre los edificios (Brunsb-erentelg, 2014: 10; BSU, 2014: 39). Maak (1999: 126) señala una referencia similar para la elección del lugar durante la construcción de Speicherstadt: “La proximidad a la ciudad exigida por los empresarios de Hamburgo puede examinarse no solo desde

- Pedestrian level (+4.5 m), which allows visual contact with the water.

- Street level (+7.0 m), where the buildings and the road are built.

A system of ramps, stairs and walkways connects these levels. Accessibility is not only found in the communication elements between platforms. People-centered design requires understanding the diversity of the population and responding to that diversity with design decisions that are appropriate for everyone. The treatment of public space through materials, the scale of the spaces, the flexibility of use and the ergonomics of the furniture, allow adapting to this diversity by responding to universal design criteria (fig. 16)⁶.

But accessibility is not just physical. Treccani and Arengi (2016) refer us to the importance of cognitive accessibility to heritage or, as they define it, “content accessibility”. This is one of the strengths of the HafenCity-Speicherstadt relationship. Accessibility is about the experience of heritage, its understanding and apprehension and therefore its appreciation. In a country where accessibility is conceived as an initial project condition, it becomes an opportunity to get to know and preserve heritage.

un punto de vista funcional [...], sino también desde un punto de vista visual, [...] sensorial y estético”, “la proximidad de Speicherstadt al viejo núcleo de Hamburgo significaba una presencia visual permanente de este complejo, una conciencia duradera” (fig. 18). Es esa conciencia duradera, la persistencia de la imagen en el devenir urbano, la que ayuda a valorar ese patrimonio que había sido olvidado.

En este sentido, el Plan de Gestión de Speicherstadt recoge que se debe garantizar “que la experiencia visual actual [...], se mantendrá en el futuro” (Kloss et al., 2013: 57-58), y concreta las visuales más importantes desde HafenCity: Terraza de Magallanes (fig. 17), Sandtorpark, Osakaallee (fig. 19), Shanghaiallee, Brooktorkai y Burchardstrasse, todas ellas incluidas en el proyecto de Tagliabue (EMBT). Así, la accesibilidad entendida en un sentido amplio se torna en estrategia de protección del patrimonio.

REFLEXIONES

Este artículo ha contribuido al conocimiento de cómo las acciones emprendidas en HafenCity han favorecido la valoración del patrimonio industrial de Speicherstadt. A través de un análisis crítico se ha demostrado que la simbiosis entre HafenCity y Speicherstadt, aun con sus

The Plan guarantees the constant relationship with the existing city through visuals between the buildings (Brunsb-erentelg, 2014: 10; BSU, 2014: 39). Maak (1999: 126) points to a similar reference for the choice of location during the construction of Speicherstadt: “The proximity to the city required by the Hamburg entrepreneurs can be examined not only from a functional point of view [...], but also from a visual, [...] sensory and aesthetic point of view”, “Speicherstadt’s proximity to the old Hamburg core meant a permanent visual presence of this complex, a lasting awareness” (fig. 18). It is this lasting awareness, the persistence of the image in the urban development, which helps to value this heritage that had been forgotten.

In this sense, the Speicherstadt Management Plan states that it must be guaranteed “that the current visual experience [...], will be maintained in the future” (Kloss et al., 2013: 57-58), and specifies the most important visuals from HafenCity: Magallanes Terrace (fig. 17), Sandtorpark, Osakaallee (fig. 19), Shanghaiallee, Brooktorkai and Burchardstrasse, all included in the Tagliabue project (EMBT). Thus, accessibility understood in a broad sense becomes a strategy for the protection of heritage.



16



17



18

19



16. Espacio público de Hafencity diseñado por Tagliabue (EMBT): Santorhafen

16. Hafencity public space designed by Tagliabue (EMBT): Santorhafen

17. Vistas desde Hafencity: Speicherstadt desde la Terraza de Magallanes

17. Views from Hafencity: Speicherstadt from the Magellan Terrace

18. Speicherstadt y su conexión visual con la ciudad histórica (C/ Kannengießerort con la iglesia Santa Katerina)


18. Speicherstadt and its visual connection to the historical city (Kannengießerort Street with the St. Katerina Church)

19. Vistas desde Hafencity: Speicherstadt desde Osakaallee

19. Views from Hafencity: Speicherstadt from the Osakaallee

puntos débiles, ha permitido vincular la regeneración urbana con la conservación del patrimonio más allá del reclamo publicitario.


Se ha incidido en cómo Hafencity ha tomado en consideración el patrimonio mediante una aproximación racional, concretada en la integración de los antiguos almacenes como hitos culturales del nuevo desarrollo, en la limitación de alturas y en la conservación de otros restos portuarios menos importantes –grúas, vías del tren, muro del muelle–. Asimismo, las constantes referencias al agua y el empleo de materiales tradicionales del puerto refuerzan ese vínculo con la historia.

Mientras la necesaria accesibilidad se encuentra con el reto de conservar los pavimentos e infraestructuras originales como parte esencial del uso industrial, los nuevos espacios públicos incorporan la relación permanente -física y visual- con el agua y la ciudad existente. Se ha evidenciado que esa presencia perceptiva permanente del patrimonio permite una accesibilidad a sus contenidos, de manera que la accesibilidad se convierte en oportunidad para conocer y conservar el patrimonio. 

REFLECTIONS

This article has contributed to the knowledge of how the actions undertaken in Hafencity have favoured the valorisation of Speicherstadt's industrial heritage. Through a critical analysis it has been demonstrated that the symbiosis between Hafencity and Speicherstadt, even with its weaknesses, has allowed to link the urban regeneration with the conservation of the heritage beyond the advertising slogan.

It has been emphasized how Hafencity has taken heritage into consideration through a rational approach, materialized in the integration of the old warehouses as cultural landmarks of the new development, in the limitation of heights and in the conservation of other less important port remains - cranes, railways, quay wall. Likewise, the constant references to water and the use of traditional port materials reinforce this link with history.

While the necessary accessibility meets the challenge of conserving the original pavements and infrastructures as an essential part of industrial use, the new public spaces incorporate the permanent relationship -physical and visual- with the water and the existing city. It has been shown that this permanent perceptive presence of heritage allows accessibility to its contents, so that accessibility becomes an opportunity to know and preserve heritage. 

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

- ALONSO, F.: “Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal”, *Trans. Revista de traductología*, 11 (2017), 15-30.
- BANDEMÉR, S., LANGE, J., WACKER, A. L.: “Die Hamburger Hafencity: leben in der Zukunft”, en *Hamburger Journal für Kulturanthropologie* (HJK), 2 (2015), 11-24.
- BENITO DEL POZO, P.: “Industria y patrimonialización del paisaje urbano: la reutilización de las viejas fábricas”, en *Ciudad, territorio y paisaje: reflexiones para un debate multidisciplinar* (2010), 354-366.
- BORCK, A.: *From disposable architecture to industrial monument – the concept of contemporary industrial heritage in Quebec and in Germany*, Tesis doctoral, Departamento de Historia del Arte en Concordia University, Quebec, Canadá, 2013.
- BRUNS-BERENTELG, J.: *HafenCity Hamburg-Identity, Sustainability and Urbanity*, HafenCity Hamburg GmbH, Hamburg, 2014.
- BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt): *Speicherstadt Hamburg Development Concept*, Hamburg, 2012.
- BSU: *Innenstadtkonzept Hamburg*, Hamburg, 2014.
- CAJA, M.: “La Hafencity Hamburg: Una città-porto tra continuità e innovazione”, en *Portus Plus*, Politecnico di Milano Facoltà di Architettura Civile, Milán, 2008.
- HafenCity Hamburg GmbH: “HafenCity Hamburg der Masterplan”, en *Reihe arbeitshäfte zur Hafencity*, Hamburg, 2006.
- HafenCity Hamburg GmbH: *Essentials Quarters Projects*, Hamburg, 2016.
- HERO, C. (dir): *The Speicherstadt and Kontorhaus District with Chilehaus World Heritage Nomination*. Free and Hanseatic City of Hamburg, Hamburg, 2015.
- ICOMOS: “Advisory Body Evaluation of Speicherstadt and Kontorhaus District with Chilehaus World Heritage Nomination, N° 1467”, 2015.
- KLOOS, M., RITSCHERLE, M., WACHTEN K.: *Managementplan Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus*, Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg, 2013.
- LANGE, R.: *Speicherstadt und Hafencity: zwischen Tradition und Vision*. Elbe&Flut Edition, Hamburg, 2004.
- MAAK, K.: *Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen, Eine Stadt an Stelle der Stadt*. Arbeitshäfte zur Denkmalpflege en Hamburg Nr. 7, 1999.
- Proyecto WaRe, Waterfront Regeneration Project: *10 Principles for a Sustainable Development of Urban Waterfront Areas*, Berlín, 2000. Disponible en: http://www.chaplin.ee/english/ware/indexa9aa.html?option=com_content&view=category&layout=blog&id=8&Itemid=60.
- SANTOS, L. Y LALANA, J. L.: “La falacia del respeto al patrimonio en los macroproyectos urbanísticos sobre espacios industriales”, en Layuno, Á. y Pérez, J.V. (ed), *Patrimonio industrial en las periferias urbanas*, Ayuntamiento de Alcalá de Henares, Alcalá de Henares, 2015, 121-135.
- TRECCANI, G Y ARENGHI, A.: “Different Design Approaches to Accessibility to Cultural Heritage: a Decalogue”, en *Accessibility as a key. Enabling knowledge for enhancement of cultural heritage*, Franco Angeli, Milán, 2016, 105-114.
- ZUZIAK, Z. K.: “Strategic metropolitan projects. Examples from Hamburg, Potsdam and Berlin”, *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 110 (2013), 196-222.

NOTAS / NOTES

1. Hafencity incluye la parte no protegida de Speicherstadt y toda la zona portuaria en esa orilla del Elba, ocupada hasta los años 70 / Hafencity includes the unprotected part of Speicherstadt and the entire port area on that side of that side of the Elbe, which was occupied until the 1970s.
2. El principio 3 recoge que la identidad histórica “da carácter y significado. La preservación del pasado industrial es un elemento integral del desarrollo sostenible” / Principle 3 states that historical identity “gives character and meaning. The preservation of the industrial past is an integral element of sustainable development”.
3. Se ha traducido *urbanity* por habitabilidad.
4. El caso de los *Belgian Block*, en especial en DUMBO (Brooklyn), sería precisamente la antítesis de Speicherstadt. Se trata de calles con antiguos raíles incrustados, procedentes de su pasado industrial y un pavimento de adoquines de piedra bastante similar al de Hamburgo en el que, al contrario que aquí, la desidia política y la falta de valoración de estos elementos de patrimonio industrial ha llevado a una sustitución tan preocupante que solo desde 2017 están empezando a ser entendidos y conservados como patrimonio. En Lisboa, el Plan Municipal de Accesibilidad proponía la eliminación de la *calçada a portuguesa* por inaccesible. Sin embargo, se ha paralizado esta controvertida iniciativa, en parte por la presión popular, pero sobre todo porque Portugal está estudiando la candidatura a Patrimonio Inmaterial de la Humanidad para esta forma artesanal de pavimentar las calles / The case of the Belgian Block, especially in DUMBO (Brooklyn), would be precisely the antithesis of Speicherstadt. These are streets with old rails embedded in them from their industrial past and a stone pavement quite similar to that of Hamburg where, unlike here, political apathy and the lack of appreciation of these elements of industrial heritage have led to such a worrying replacement that only since 2017 are they beginning to be understood and preserved as heritage. In Lisbon, the Municipal Accessibility Plan proposed the elimination of the Portuguese roadway as inaccessible. Nevertheless, this controversial initiative has been paralysed, partly due to popular pressure, but mainly because Portugal is studying the candidacy of this artisanal way of paving the streets as World Intangible Heritage.
5. La Ordenanza de Diseño de Speicherstadt (2008) obliga a que diseño y materiales viarios sean similares a los existentes (Sección 6 (2)) / The Speicherstadt Design Ordinance (2008) requires road design and materials to be similar to existing ones (Section 6 (2)).
6. El diseño universal constituye una herramienta fundamental para conseguir la accesibilidad, respondiendo a siete principios: uso universal; flexibilidad de uso; uso simple e intuitivo; información perceptible; tolerancia para el error o mal uso; poco esfuerzo físico requerido; tamaño y espacio para acercamiento, manipulación y uso (Alonso, 2017: 18) / Universal design is a fundamental tool for achieving accessibility, responding to seven principles: universal use; flexibility of use; simple and intuitive use; perceptible information; tolerance for error or misuse; little physical effort required; size and space for approach, manipulation and use (Alonso, 2017: 18).