

HAMBURGO

05-09 junio 2018



- 1. The architecture: Hafencity
- 2. The view: Dockland building
- 3. The beer: Altes Mädchen
- 4. The site: Miniatur Wunderland
- 5. The hotel: 15hours Altes Hafenamts
- 6. The excursion: Blankness
- 7. The shop: Mutterland
- 8. The cocktail: Clockers
- 9. The beach bar: Strand Pauli
- 10. The restaurant: Bullerei
- 11. The local's tip: Entenwerder

HAMBURGO

Modalidad 1
 **MY WAY**

Modalidad 2
 **WITH THE TEAM**
(Incluye vuelos y alojamiento)

14:55 - 21:40

22:00 - 22:29

MARTES 05 JUNIO

Vuelo Loiu - Hamburgo Fuhlsbüttel.

Tren del aeropuerto al hotel.

Noche en Novum Style Hotel Hamburg Centrum 3* (incl. desayuno).

MIÉRCOLES 06 JUNIO

09:30

Punto de encuentro en Hamburgo P1: Chilehaus

9:30-11:00

Área de **Speicherstadt** y barrio de **Kontorhaus** con el edificio **Chilehaus** (Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO).

11:00 -17:30

Kesselhaus. Visita a **HafenCity.** HafenCity se estructura en diez barrios aglutinados en tres zonas. Cada barrio pretende mostrar una identidad diferenciada (pero sin caer en la zonificación). Se trata de un ambicioso proceso de transformación que comenzó en 2002 y todavía continúa. Realizaremos las siguientes visitas (*al mediodía se realizará un descanso*):

1. **Westliche Hafen City.** Barrios:

- **Am Sandtorkai/Dalmanckai (10,9 has.):** el primer barrio que se desarrolló. **Elbphilharmonie** (Herzog & de Meuron), etc. (David Chipperfield, Ingenhoven und Partner Architekten, Böge-Lindner K2 Architekten, Spengler Wiescholek Architekten, ASP Architekten Schweger + Partner, BRT Architekten Bothe Richter Teherani BDA, Marc-Olivier Mathez, APB Architekten BDA, Jan Störmer Architekten, Meurer Architekten, LOVE architecture and urbanism, Böge Lindner Architekten, nps tchoban voss, pfp architekten bda, MRLV, Spengler Wiescholek Architekten, Winking, Carsten Lorenzen, KBNK Kähne Birwe Nähring Krause, Loosen Rüschoff Winkler, SML, SEHW, Léon Wohlhage Wernik, Spine Architects, APB Beisert, Grossmann-Hensel, Wilkens, Schenk + Waiblinger, Wacker Zeiger, Bieling und Bieling).
- **Am Sandtorpark/Grasbrook (5,7 has.):** el segundo barrio que se desarrolló, el más dotacional. **Grasbrookpark (terrazas Marco Polo)** y **Sandtorpark (terrazas Magallanes)** (EMBT), **Coffee Plaza** (Richard Meier & Partners), **Katharinenschule** (Spengler Wiescholek Architekten), **Kühne Logistics University** (Spengler Wiescholek Architekten), etc. (Böge Lindner K2 Architekten, KBNK Kähne Birwe Nähring Krause, Astoc Architects & Planners, Architekturbüro Neitmann, Baumschlagel & Eberle, Jan Störmer Architekten).
- **Strankai:** una de las principales fachadas al Elba. **Marco-Polo-Tower** (Behnisch Architekten), **Unileverhaus** (Behnisch Architekten).

2. **Zentrale HafenCityInfo**

- **Brooktorkai/Ericus (4 has.):** sede de grandes empresas. **Shanghaiallee 1+2** (Antonio Citterio, gmp von Gerkan, Marg und Partner, Jan Störmer Architekten), oficinas del diario **Spiegel** (Henning Larsen Architects).
- **Überseequartier (13,7 has.):** es el barrio comercial. Remodelación del **espacio público de Magdeburger Hafen y Überseequartier** (Beth Gali-BB+GG Architectes) etc. (EEA (Erick van Egeraat associated architects, Bolles + Wilson Consortium Trojan + Trojan, Dietz Joppien, nps tchoban voss, Böge Lindner K2 Architekten).
- **Elbtorquartier (9 has.):** destinado al "nuevo conocimiento". **International Maritime Museum** (Wilhelm Emil Meerwein/Berhard Hanssen / MRLV Markovic Ronai Voss Architekten), **Heinemannspeicher**, **HafenCity Universität** (Code Unique Architekten), **Ecumenical Forum Brücke** (Architekturbüro Wandel, Hoefler, Lorch + Hirsch), **Elbarkaden** (Bob Gysin + Partner AG), **Musikerhaus** (360grad + architekten), etc. (Winking, Froh Architekten BDA).
- **Am Lohsepark (12,5 has.):** alberga el mayor espacio verde del conjunto. **König-Haus** (DFZ Architekten)

17:30

Tarde libre

Noche en Novum Style Hotel Hamburg Centrum 3* (incl. desayuno).



HAMBURGO

Modalidad 1
MY WAY

Modalidad 2
WITH THE TEAM
(Incluye vuelos y alojamiento)



JUEVES 07 JUNIO

9:00 Punto de encuentro en Hamburgo P2: Novum Style Hotel Hamburg Centrum.

9:30-17:00 Visita **IBA Hamburg International Building Exhibition**. La Exposición Internacional de Edificios IBA de Hamburgo es uno de los mayores proyectos de desarrollo urbano en Europa. Incluye 70 proyectos en **Wilhelmsburg**, la isla fluvial más grande de Europa, **Veddel** y **"Harburg Upriver Port"**. Un área de 35 km² cuyo objetivo es ser un modelo de desarrollo urbano sostenible orientado al futuro. IBA Hamburg tenía tres temas bajo el lema "La metrópolis del futuro": "Ciudades y cambio climático"; "Metrozonas: mejorarando el potencial de las periferias deprimidas dentro de la ciudad"; y "Cosmópolis: aprovechando la diversidad como una fortaleza, con nueva infraestructura, desarrollo urbano y soluciones arquitectónicas que contrarrestan la formación de ghettos espaciales y sociales". Está habitada por 55,000 personas de más de 100 nacionalidades diferentes.

17:00 Tarde libre

Noche en Novum Style Hotel Hamburg Centrum 3* (incl. desayuno).

VIERNES 08 JUNIO

09:01-10:22 Punto de encuentro en Hamburgo P3: Hamburg Hbf.

09:45-11:15 **Steilshoop** (Georges Candilis, Alexis Josic, Shadrach Woods). La propuesta urbana, de Josic, Candilis y Woods, es uno de los escasos proyectos urbanos a gran escala construidos por los autores de "Toulouse le Mirail". En una evidente evolución-reflexión crítica sobre los postulados del Movimiento Moderno, y bajo influencia de los principios estructuralistas, Steilshoop nos dará la oportunidad de regresar a la década de los '60 y revisar sus novedosos criterios de planificación: el crecimiento reticular de la ciudad, su jerarquización, la modulación a partir del cluster (en este caso, manzana semiabierta), la gradual integración equipamental..., y analizar su resultado actual.

12:00-14:00 "Perlenkette": **Fischmarkt, Stadtlager, Holzhafen West** (KCAP/ASTOC), las oficinas de **Greenpeace**, la nueva **terminal del Ferry** (Bothe Richter Teherani), el complejo de oficinas **"Elbpfel", Elbborg campus** (Bothe Richter Teherani), el nuevo **desarrollo de oficinas en Neumühlen** (Antonio Citterio, Grüntuch/Ernst, Bothe Richter Teherani, Carsten Roth, etc.) y el **Augustinium**, una residencia de ancianos que originalmente era una cámara frigorífica de Union Kühlhaus GmbH.

14:00-15:30 *Tiempo para comer.*

15:30-18:30 Paseo opcional por Ottensen, Altona y Sankt Pauli, de carácter industrial, con nuevas edificaciones de interés, etc.

Noche en Novum Style Hotel Hamburg Centrum 3* (incl. desayuno).

SÁBADO 09 JUNIO

8:30 Punto de encuentro en Hamburgo P2: Novum Style Hotel Hamburg Centrum.

Visita al Centro urbano y flecos sueltos que nos queden por ver.

13:14-13:38 Tren desde la estación central de Hamburgo hasta el aeropuerto.

15:35 - 20:45 **Vuelo Hamburgo Fuhlsbüttel - Loiu.**



HISTORIA URBANA DE HAMBURGO

por **Jesús de la Torre Monmany**

arquitecto urbanista

PRESENTACIÓN

El presente dossier intenta hacer un resumen de la evolución urbana de Hamburgo, especialmente de los cambios que se suceden en esta ciudad desde 1.800, y mirando con mayor detenimiento el período posterior a la última guerra mundial (1.939-45), y las décadas más recientes.

Para su elaboración se ha contado con una bibliografía relativamente reducida, básicamente en lengua francesa, pero suficiente para poder balizar y puntuar adecuadamente los períodos y las temáticas principales de una ciudad tan dinámica y plurifacética como es Hamburgo.

Algunos libros en alemán, relativos a los conjuntos de vivienda social del s.XX, y a algún episodio singular como es la arquitectura de los Kontorhaus (edificios para oficinas), suministran material gráfico muy útil para comprender estos temas de la evolución urbana del 1.900.

El dossier està organizado en 5 capítulos, que corresponden a períodos cronológicamente bien diferenciados:

- I. Desde el primer asentamiento hasta 1.800**
- II. La formación de la ciudad moderna: desde 1.800 hasta la guerra mundial de 1.939-45**
- III. Reconstrucción y recuperación económica: de 1.945 a 1.970**
- IV. Entre 1.970 y 1.990, nuevos debates urbanos y nuevos ámbitos de transformación.**
- V. Desde 1.990 a 2.015, despliegue de transformaciones en el ámbito portuario: Hafen City y la I.B.A. de Wilhelmsburg.**

Cada capítulo comprende un texto – resumen, con lo más destacado de ese período, y sigue un acompañamiento gráfico con un número variable de láminas (planos, imágenes) que permitan visualizar mínimamente lo que se menciona en el texto.

Barcelona, 25 de mayo 2.018





En “Cartas desde lejos” (1.928) Josep Pla escribió sobre diferentes países y ciudades de Europa a los que había viajado como corresponsal de prensa. Sus páginas sobre Hamburgo transmiten una percepción entusiasmada ante la gran vitalidad que irradian la ciudad y el puerto:

Hamburgo es una ciudad extraordinaria, magnífica, bella, impresionante. Hay mucho que ver: el puerto, los barrios bajos, Sankt Pauli,... ,la ciudad con los dos magníficos lagos del Alster y los parques que los bordean, elegantes, cosmopolitas. La “Freistadt”, ciudad libre, de Hamburgo es un emporio formidable y la vida que tiene entusiasmo...

El puerto da una impresión de fuerza, de nervio, y de dureza, inolvidable. Lo impreciso de la atmósfera, el cielo bajo, el humo de barcos y de fábricas, la cortina de llovizna, confieren una sensación grandiosa al espectáculo. En una atmósfera incierta, las tenazas de las grúas, los navíos con sus chimeneas y mástiles considerables, los enormes hangares, adquieren un aspecto fantástico.

Hay un ruido de sirenas, de martillos, de trenes que pasan, de mercancías que suben y bajan...El paso de barcazas, de vapores y veleros, de navíos, es rápido y repentino, no se acaba nunca.

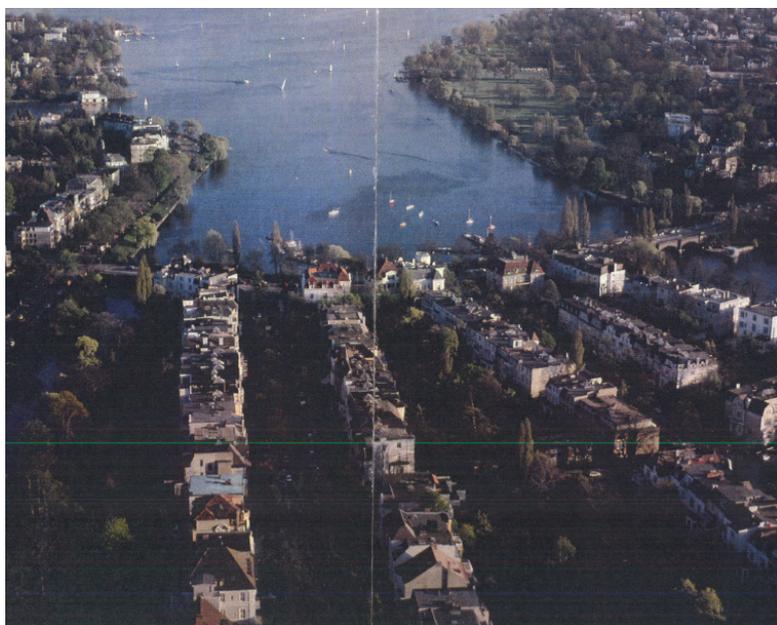
Obviamente, el Hamburgo actual difiere bastante de esta descripción. Especialmente, el puerto, sus instalaciones, y las funciones que predominan hoy en él son muy diferentes de lo que Josep Pla observó con admiración.

La mítica compañía de navegación Hamburg-Amerika Linie, y sus grandes navíos de la travesía transatlántica, ya no existe. Han sido reemplazados por los cruceros de varios pisos que hacen rutas turísticas en los fiordos nórdicos. Y el va y viene de tantos y tantos barcos mercantes ha dado paso a los grandes portacontenedores de última generación, con 400 m. de eslora, capaces de desplazar hasta 10.000 containers apilados en 6 niveles (14m. de altura)

Las otras componentes de la bien diversificada economía de Hamburgo, la industria, el comercio, las oficinas y los servicios tanto privados como públicos, también han cambiado completamente. Y, obviamente, la arquitectura, la urbanización y los espacios verdes, y los transportes, que tanto inciden en el paisaje y en la vida de la ciudad.

Pero aún así, permanece algo (bastante) de la vitalidad y la energía que tanto llamaban la atención a Pla. También perduran esos peculiares contrastes que parecerían haber caracterizado desde siempre a Hamburgo: metrópolis a la vez rica y popular, austera pero atractiva, orgullosa de sí misma hasta el límite de la arrogancia - pero también abierta al mundo, predispuesta a integrar mucho de lo venido de fuera.

Probablemente estos rasgos, junto a la posición geográfica de origen, tan determinante en el destino de las ciudades, han contribuido a la singular fortuna de la “Frei und Hansestadt” Hamburg, a su relevante papel en la Alemania actual y en la Europa del Norte.





An den stillen Fleeten der Speicherstadt stehen dichtgedrängt hohe Lagerhäuser im wilhelminischen Backsteinstil, vollgepackt mit Gütern aus allen Erdteilen. Hier, auf den Kanälen, begann Hamburgs Entwicklung zum Welthafen. So ist die lautlose Schiffsfahrt durch diese amphibische Stadtlandschaft auch eine Reise in die Vergangenheit.

Esther Knorr-Anders

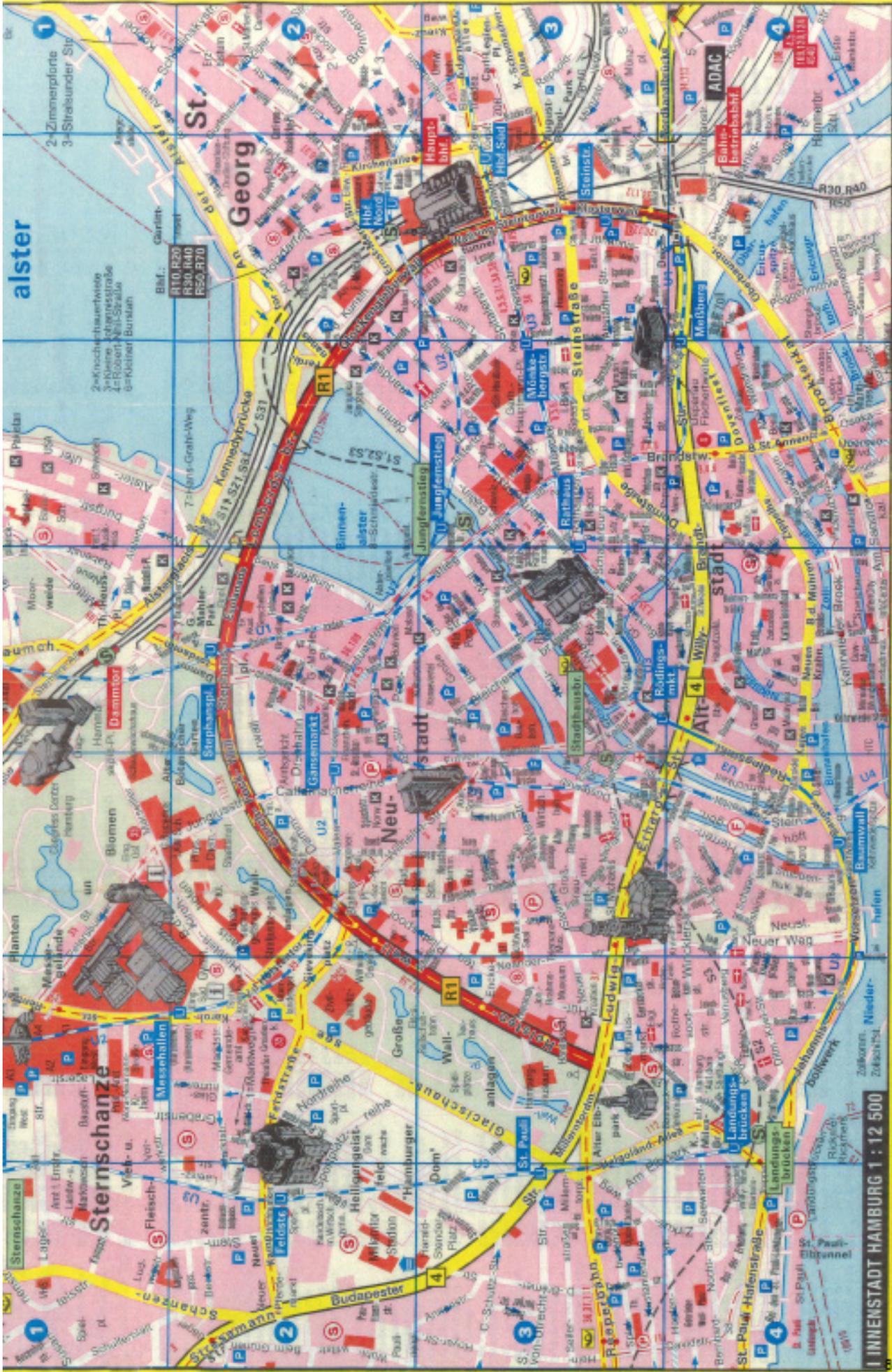
FLEETE

KURS AUF DIE SPEICHERSTADT



21. Gebietseinteilung, Bezirke und Stadtteile

Districts and barrios.



alster

Sternschanze

St. Georg

Neu-Altstadt

Alt-Stadt

INNENSTADT HAMBURG 1 : 12 500

© Falk Verlag, D-73764-Carlshausen

I. DESDE EL PRIMER ASENTAMIENTO HASTA EL 1.800

_1. Situada sobre el margen derecho del estuario del río Elba, a unos 70 km de la desembocadura de éste al Atlántico, al Mar del Norte, Hamburgo ocupa una posición privilegiada en la fachada atlántica del continente europeo, en la que conforma, junto a Rotterdam y Anvers, un triángulo de polos portuarios de una enorme potencia económica.

Próxima a la frontera con Dinamarca y al Mar Báltico —y por tanto, al conjunto de países que lo bordean: Suecia, Finlandia, las 3 repúblicas bálticas en frontera con la vieja Rusia, Polonia,..., Hamburgo se nos aparece también como una singular rótula geográfica entre Centroeuropa y los territorios Norte y Este del viejo continente.

Esta doble condición, marítima y continental, no es desde luego ajena a su destacado destino y evolución en la moderna historia de Alemania, y de la Europa nord-occidental.

Creada hacia el 800 a partir de una fundación eclesiástica impulsada por Carlomagno en los confines del imperio, sobre la confluencia de un río secundario, el Alster, con el Elba, Hamburgo se consolida como incipiente núcleo de población a lo largo de todo el 900.

_2. Hacia el 1060 ya está bien diferenciado el núcleo de la ciudad, asentado al lado este del Alster: Altstadt, ciudad antigua. En el s. XII, el ducado de Holstein fomenta la creación de un nuevo núcleo, al otro lado del Elba; es la Neustadt, ciudad nueva. Conjuntamente, definen lo que será el perímetro urbano básico hasta el 1.800.

Son unos 3 km² de superficie, sobre los que se irá produciendo de modo casi ininterrumpido, como en tantas otras ciudades europeas coetáneas, un proceso de adiciones, de transformación y de densificación, que llevará al Hamburgo de 20.000 habitantes en 1.560 a los 130.000 del 1.800.

Pero bastante antes del 1.800 algunos momentos fundamentales marcaron el paso de la ciudad medieval a la ciudad moderna:

_3. En 1.189 el emperador Federico Barbarroja otorga a Hamburgo la Carta de “Ciudad libre del Imperio”. Es muy importante: significa un estatuto singular que le da libertad de comercio y aduana sobre todo el territorio que se extiende hasta el mar del Norte —hasta el Atlántico Norte por tanto.

Es el prelude de la integración de la ciudad en la Liga Hanseática, hacia 1.300. Hansa: Asociación de ciudades y grandes comerciantes del Norte de Alemania para reforzar su hegemonía sobre el comercio y los transportes terrestres y marítimos, en una de las regiones más florecientes y dinámicas de la Europa del Renacimiento.

Bremen, Hamburgo, Lübeck. En posición cada vez más dominante sobre el resto, Hamburgo emprende desde 1.400 un intenso desarrollo urbano, portuario, económico.

_4. Ya en 1.265 se había culminado una gran obra hidráulica, la canalización / apesamiento del Alster, justo antes de su paso por medio del núcleo urbano consolidado. De ahí provienen los 2 lagos, Binnen Alster y Aussen Alster que tan señaladamente caracterizan el paisaje de la ciudad actual.

Es una buena prueba de la pujante iniciativa de las élites urbanas para influir en la evolución de su ciudad: En Hamburgo como también en la vecina Lübeck se desarrolla una decidida voluntad de los grandes comerciantes y grupos pudientes para gobernar la ciudad y decidir sobre sus mejoras. En una Alemania aún estructurada y gobernada por una miríada de poderes eclesiásticos y terrenales: obispados, principados, ducados,..., en Hamburgo son los grupos sociales más poderosos quienes eligen un Senado encargado del gobierno de la ciudad.

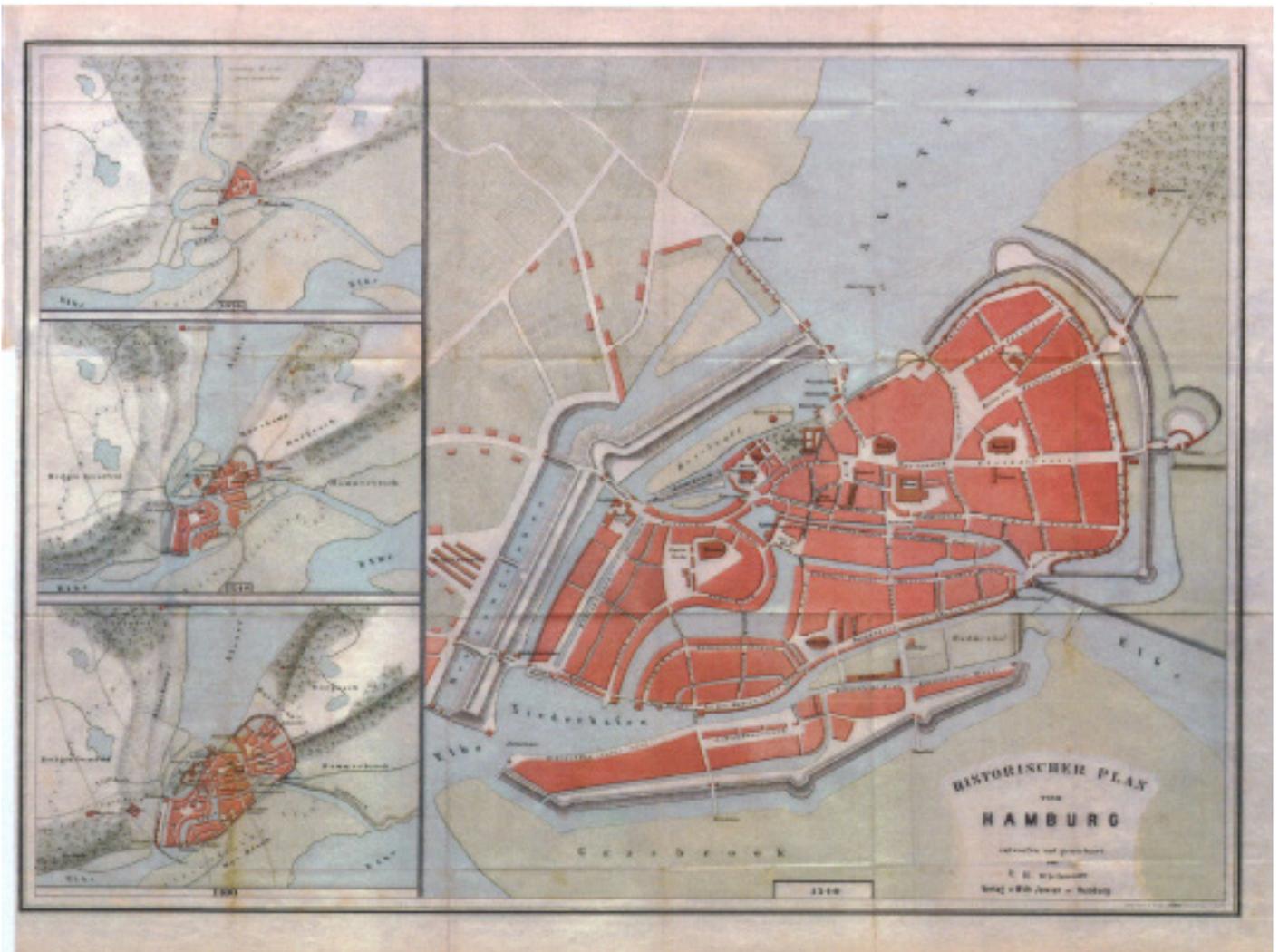
Es el lejano embrión de la actual Ciudad-Estado (Länder) de Hamburgo, la que ostenta con orgullo la denominación de “Frei und Hansestadt”.

_5. El plano de la ciudad datado de 1.650 expresa muy bien el salto de escala que se produce a partir del 1.600, con la formalización de un perímetro defensivo, en el que quedan englobadas antigua y nueva ciudad, Altstadt y Neustadt, así como una dársena portuaria que ya prelude la envergadura que poco a poco adquirirá el dispositivo portuario abierto sobre el Elba. En 1.662 la ciudad tiene unos 75.000 habitantes.

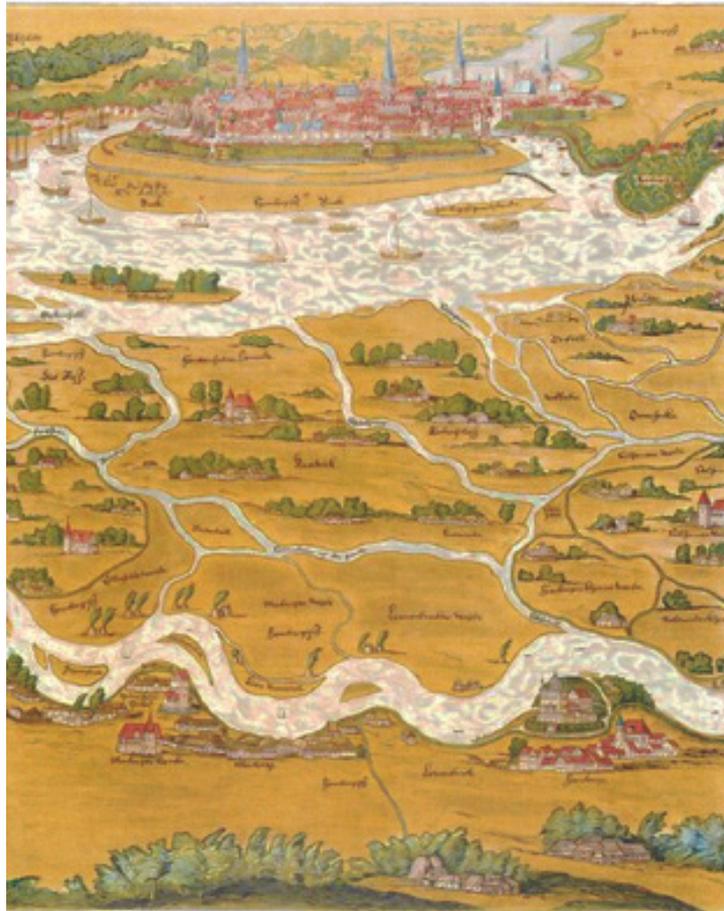
Estamos en puertas del s. XVIII: es un tiempo largo de estabilidad política a pesar

de los vaivenes derivados de la presión de la cercana Dinamarca por extender su dominio hacia el Sur, lo que llevó a cabo al incorporar (1.640) la próxima Altona a su reino; tiempo de prosperidad económica, de mejoras sociales, de renovación cultural y de innovaciones técnicas y científicas, tanto para Hamburgo como para Altona —ésta última vive un período de esplendor, y de competencia con Hamburgo, a todo lo largo del 1.700.

Hacia el 1.760 termina la construcción de la iglesia St. Michaelis. Obra destacada del barroco protestante en la Alemania del Norte, su torre-campanario viene a completar una silueta de la ciudad en la que destacarán ya por siempre las 5 torres / agujas de las iglesias-parroquias que estructuraban el territorio medieval y renacentista: St. Petri, St. Nikolai, St. Jacobi, St. Katarinen, y ahora St. Michaelis.



1.070-1.540



Elbkarte 1568.



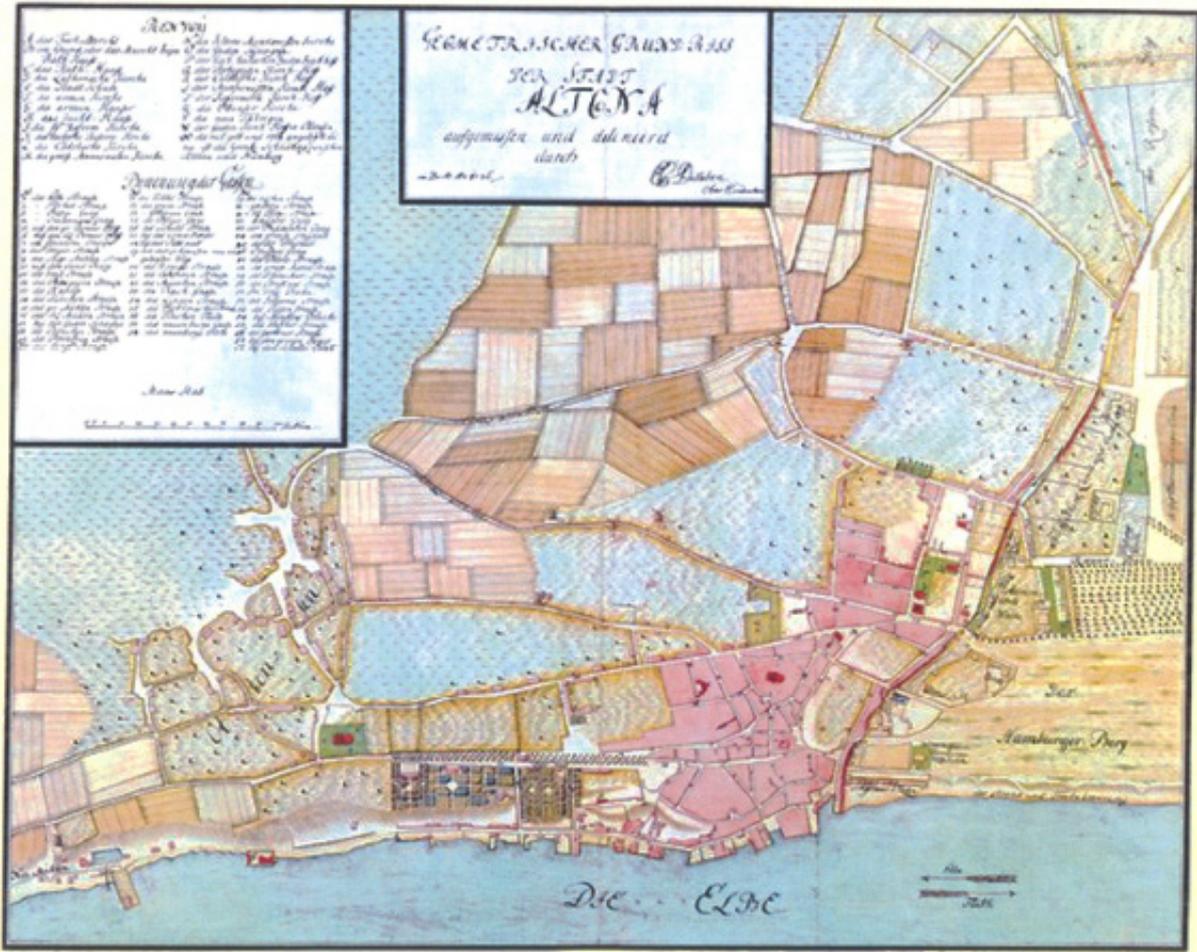
1.587



Elbkarte 1.568.



1.587



Elbkarte 1.568.



II. LA FORMACION DE LA CIUDAD MODERNA: DESDE 1.800 HASTA LA GUERRA MUNDIAL DE 1.939-45

_6. A continuación del breve episodio napoleónico (Hamburgo es ocupada por los franceses entre 1.806 y 1.814), la ciudad refuerza el impulso modernizador ya gestado en el XVIII: liberalismo económico, fuerte desarrollo industrial, embellecimiento de los espacios urbanos más emblemáticos.

El terrible incendio de 1.842, que devastó una superficie del orden de 1/3 de la ciudad consolidada, marca tan sólo una pausa momentánea en esta progresión espectacular, a la par demográfica y económica, que llevará a Hamburgo al 1.000.000 de habitantes en el cambio de siglo, 1.900.

Antes, entre 1.867 y 1.871, Alemania realiza su unificación política bajo la égida de Prusia y de Bismarck. Hamburgo mantiene su estatuto singular de ciudad libre dentro del nuevo imperio.

En paralelo, a lo largo de las últimas décadas del XIX se realizan unas decisivas actuaciones de extensión y mejora del puerto. Se construye la aún hoy impresionante zona (barrio) de los docks ("Speicherstadt"), se construyen sobre el Elba 2 grandes puentes para el incipiente tráfico rodado y para el ferroviario, y sobre todo se ejecuta una compleja obra hidráulica para aumentar la superficie y capacidad de atraque de los muelles en el lado Sur del Elba.

Entre 1.868 y 1.899, se multiplica por 4 la envergadura global del espacio portuario. Hacia 1.910, se considera el puerto de Hamburgo como el 3er polo mundial de tráfico marítimo, después de los puertos de Londres y New York. Además de sus funciones de tráfico comercial, está la de punto de partida de decenas de miles de emigrantes de países del Este hacia Estados Unidos. El muelle-embarcadero de Landungsbrücken es el lugar donde embarcan.

_7. Observemos antes de seguir el plano de Hamburgo en 1.853. Ha desaparecido el cinturón de fortificaciones que englobaba a todo el núcleo histórico, aunque no su traza, ahora convertida en avenidas que lo circundan. Pero lo más significativo es la aparición de nuevos trazados de calles, incipientes tramas urbanas que expanden, por fin, la ciudad más allá del viejo perímetro. Barrios de St. Pauli, de St. Georg: Al Oeste y al Este se configuran los "Vorstadt" (suburbio, arrabal) que rotula el plano .

_8. Corolario inevitable de esta intensa y sostenida expansión urbana y económica: las condiciones de vida en los barrios que albergan a la población de marinos y obreros del puerto se deterioran al límite. Miseria y hacinamiento marcan a un mundo obrero que se viene fraguando desde la segunda mitad del XIX , en relación estrecha con el puerto y con las industrias que poco a poco se instalan en su área de influencia.

Los barrios de Sankt Pauli al Oeste y Sankt Georg al Este definen así una geografía del conflicto social en la que se producirán, al final de la gran guerra de 1.914-18, conatos revolucionarios, y la insurrección espartaquista de 1.923. "Hamburgo en las barricadas", es el título de la narración que la joven periodista y escritora soviética Larisa Reisner hizo de aquellos episodios.

_9. Veamos a continuación el plano de 1.889. Son poco más de 30 años de distancia con el de 1.853. Impresiona la fuerza con la que irrumpe, en todas direcciones, la mancha urbana. En el sentido contrario al de agujas de reloj: Borgfeld, Hohenfelde, Uhlenhorst, Winterhude, Harvestehüde-Rotterbaum, Eppendorf, y finalmente Eimsbüttel, cerrando una nueva corona urbana que religa St.Georg con St. Pauli y que envuelve al gran lago, el Aussen Alster.

Así como los barrios en el contorno del Aussenalster se constituyen el lugar de residencia de las clases más acomodadas, la próspera gran burguesía hamburguesa de finales del XIX, en los barrios cercanos de Eppendorf y Eimsbüttel se construyen inmuebles de viviendas para alquiler, para clases medias-altas.

Son una tipología muy específica, los "Schlitzbauten": Edificios entre medianeras, con planta en "redent" que optimiza las posibilidades de iluminación y ventilación, con altura media de P.baja y 4 pisos, a veces 5. Entre finales del XIX y primeras décadas del XX, se formalizan según una estética que se mueve con elegancia entre el Art nouveau y el Art déco.

Nuevas tramas urbanas para sustentar la edificación de viviendas, pero también en parte para acoger nuevas implantaciones de industria y almacenes. Y una acelerada

construcción de líneas de metro y de nuevos ferrocarriles para dar comunicación y acceso a tantos nuevos territorios de ciudad. El Hamburgo de las primeras décadas del s. XX asemeja una máquina urbana a pleno rendimiento.

La gran crisis económica de 1.929 en EE UU afecta también a Europa –y en ella a Hamburgo y su economía portuaria. Empiezan años duros: quiebras de empresas, paro en ascenso galopante, asfixia de los servicios de protección social desarrollados en la década de los 20. 1.932: la tasa de paro se acerca al 40%. 1.933: el partido nazi accede al poder en Alemania.

_10. Volvamos sobre la década los años 20. La crónica del desarrollo urbano en este primer tercio de siglo no puede obviar una forma de crecimiento urbano, que discurre en paralelo a la progresiva consolidación de las nuevas áreas residenciales para las clases medias y de la alta burguesía en los barrios de Eppendorf, Eimsbüttel, o Harvestehûde.

Las Siedlungen del período 1.924-1.937, unidades residenciales de vivienda social, constituyen en Hamburgo –como en Frankfurt, en Berlín, por no mencionar la más lejana Viena– un episodio destacado del urbanismo centro-europeo del período de entreguerras, anterior a la guerra de 1.939-1.945.

A partir de 1.924, con la mejora de la economía después de los años críticos de la postguerra, se intenta afrontar la producción de vivienda popular a gran escala mediante la realización de unidades residenciales, “Siedlungen”, según modelo de implantación basado en la manzana semicerrada, en la que los edificios de 3 a 5 plantas de altura arrojan amplios patios interiores comunitarios (las Hof vienesas...) , en los que ocasionalmente se instala un equipamiento o servicio público.

_11. La localización de las Siedlungen de esta época corresponde a una 1ª corona envolvente del área urbana central ampliada, en vías de consolidación a partir de las extensiones ya antes mencionadas en el contorno del Aussen Alster.

Unidades de tamaño medio-grande: entre las 15 y las 60 Ha, de las 1.450 viviendas en Veddel a las 6.800 de Duisberg, la más importante de estas nuevas piezas urbanas –y ocasionalmente, unidades pequeñas, de 500 / 700 viviendas como en la F.Ebert Hof o en la Helmholtstrasse.

Un programa de iniciativa pública, instrumentado por sociedades públicas o semi, que arroja una cifra total del orden de las 70.000 viviendas para todo el período que comentamos. Una referencia : La Viena socialdemócrata de 1.920-1.933 construyó unas 60.000 viviendas, a ritmos que van de 5.000 a 7.000 viviendas anuales.

Es uno de los grandes legados de la llamada época de Fritz Schumacher. Arquitecto y urbanista, profesor universitario, gestor público en tanto que Director de edificación y de planificación de la ciudad desde 1.908, autor también de una amplia obra de arquitectura civil y de equipamientos públicos, Schumacher es a su vez uno de los primeros ideólogos del Hamburgo que empieza a adquirir una escala metropolitana.

El “Esquema de desarrollo natural de Hamburgo” que propone Schumacher en 1.920 va en esta dirección: apunta a una ciudad que es centro irradiante sobre una amplia corona circundante, integrada por toda una serie de municipios independientes todavía semirurales, pero ya en la influencia del gran polo que es Hamburgo.

_12. En estos primeros decenios del 1.900 también hay que destacar el despliegue y consolidación de una parte del área central como zona especializada en la localización de grandes edificios de uso exclusivo para oficinas, según la tipología llamada “Kontorhäuser”. Son arquitecturas influenciadas en parte por los grandes edificios coetáneos de Chicago y NewYork, y están fuertemente marcados por el empleo del ladrillo oscuro “clinker”, tan presente en buena parte de la arquitectura alemana de la época, y por una estética de corte expresionista que da lugar a obras tan destacadas como la Chilehaus, el Messberghof, y el impresionante Sprinckenhof.

_13. En 1.937, ya con el partido nazi en el poder y con negros presagios de lo que vendrá a continuación, se establece por ley el “Gran Hamburgo”: Altona, Wandsbeck, Harburg-Wilhelmsburg y toda una serie de pequeños municipios son anexionados a Hamburgo, que casi dobla superficie y salta de 1.200.000 a 1.700.000 habitantes.

Un prelude había sido la constitución en 1.929 de la Comunidad portuaria Hamburg-Altona-Wandsbek-Harburg-Wilhelmsburg (estos últimos municipios emplazados en la margen izquierda (sur) del estuario del Elba, la que concentra el grueso de las

instalaciones y dársenas después de las impresionantes obras de ampliación de finales del XIX).

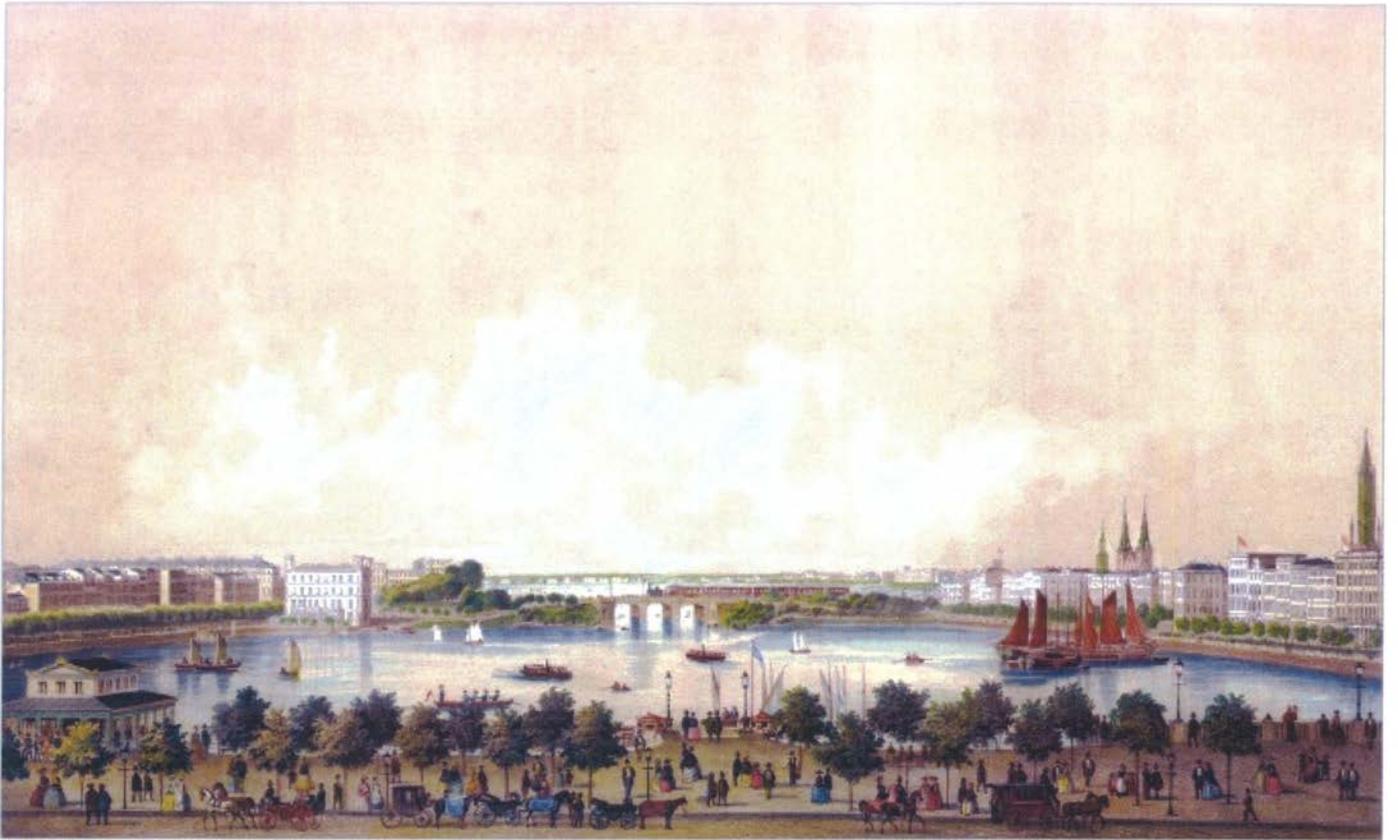
Es la confirmación de una escala metropolitana que ya se venía apuntando en la realización de las grandes infraestructuras y equipamientos de los años 20. Da así razón a todos cuantos, Schumacher en especial, venían reclamando una recomposición territorial que, en los ámbitos de la organización administrativa y de la gestión urbana, se hacía ya inevitable.



Das topographische Bild Hamburgs hat sich entscheidend gewandelt: Die Alster ist inzwischen zum See reduziert. Cronen- und Grünzweil sind vereinigt. Die Seestadtanlage war gebaut, die erste Mauer der Hanse.



Der Halbkreis des Wallrings ist immer noch ein bedeutsames Element im Stadtbild. Zwischen 1816 und 1829 war die Festung vollkommene neu befestigt worden. Während Hamburg dem Dreißigjährigen Krieg fast unbeschadet überstanden, hatte, schlug die Schicksalsrunde der Alstadt im Jahre 1842. Der Große Brand verstricherte sie damals fast vollständig.



H. A. Meyer, gest. u. lith. v. W. G. Meyer

Binnenalster - Panorama ≈ 1.810

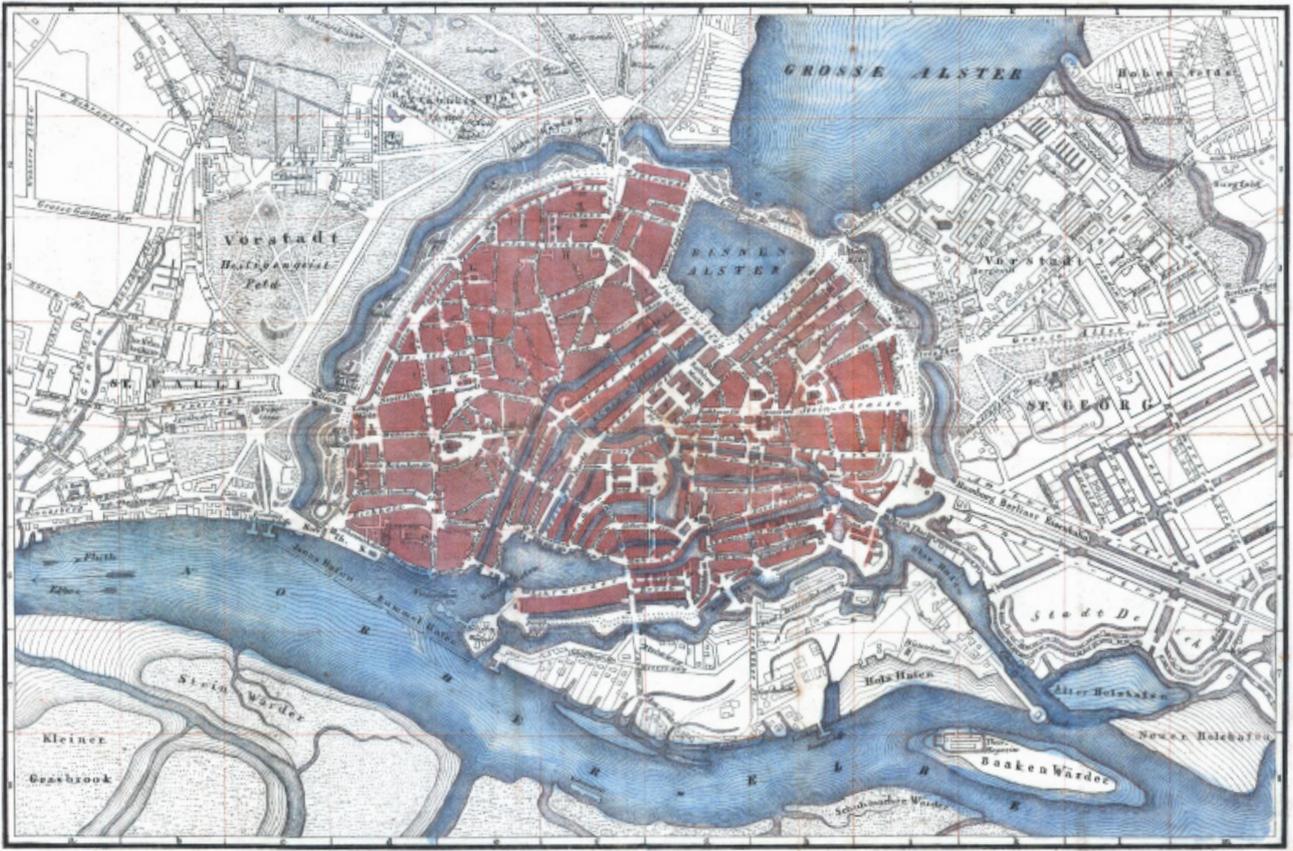


nach der 1842 abgegebene Zeichnung von C. Rahr

auf 1842 gest. u. verlegt von J. G. Rahr in Hamburg

Die alte Börse, das Rathhaus, das Commerzium, der alte Krahn, die Neuburg
und die Bohnenstraße in der Nacht vom 5^{ten} zum 6^{ten} Mai 1842

Neuester Grundriss von **HAMBURG** 1853.

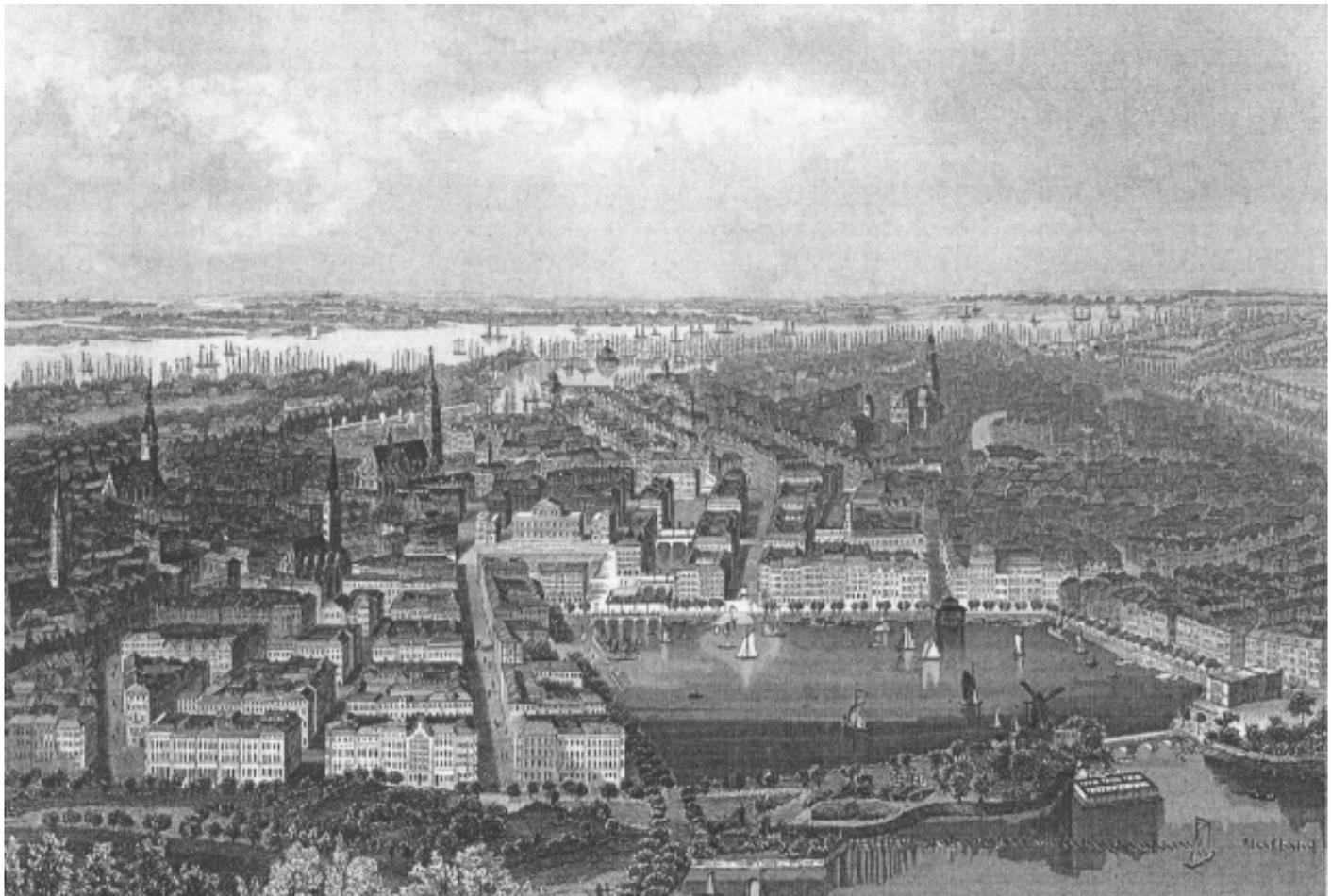


Chemikalie von G. H. Fiedlers graph. Anstalt in Leipzig.

Druck von F. A. Erbes in Leipzig.

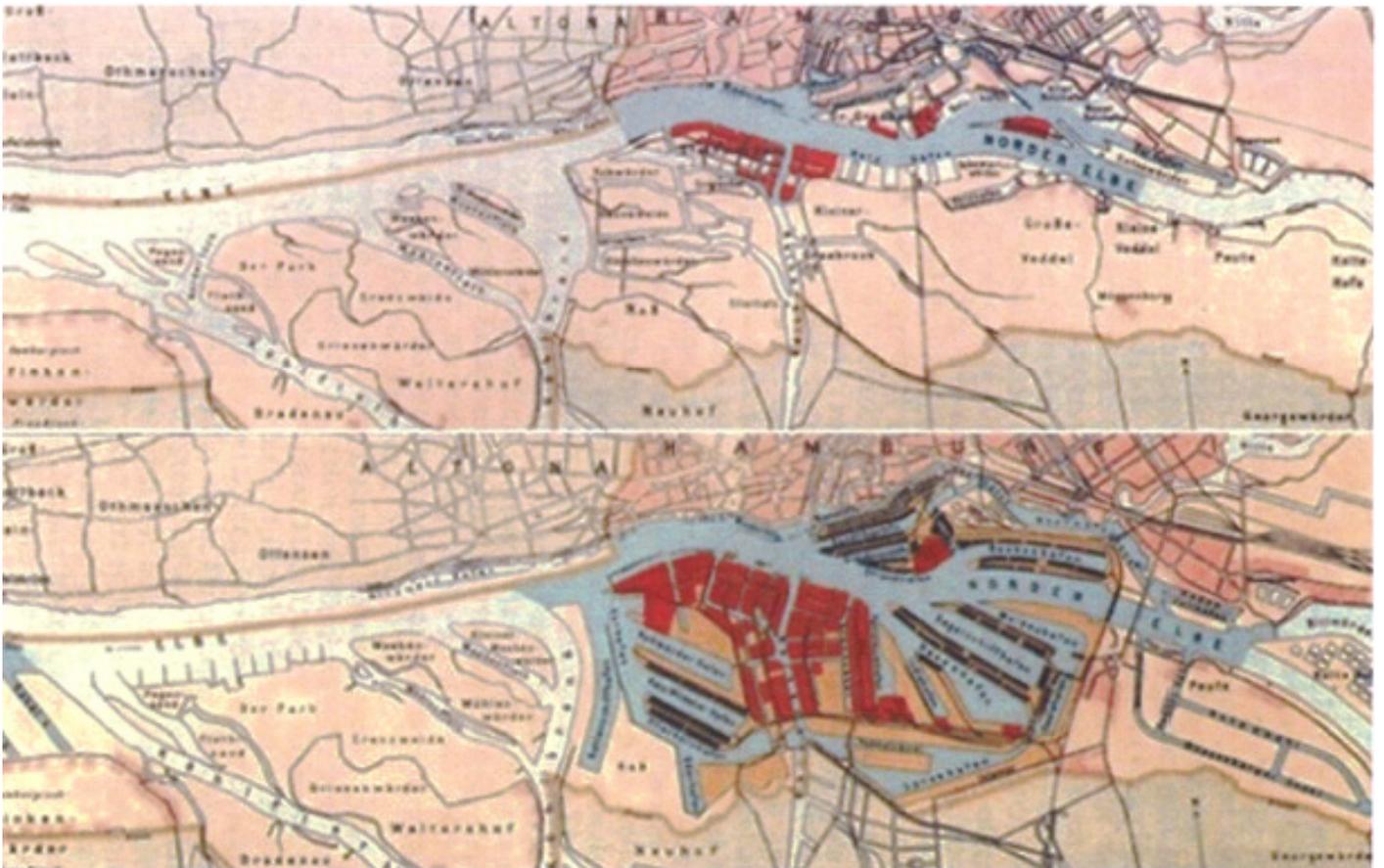
Verlag und Eigentum von **B. S. Borensohn** in Hamburg.
Abtheilung Nr. 11.

1.853



1.870

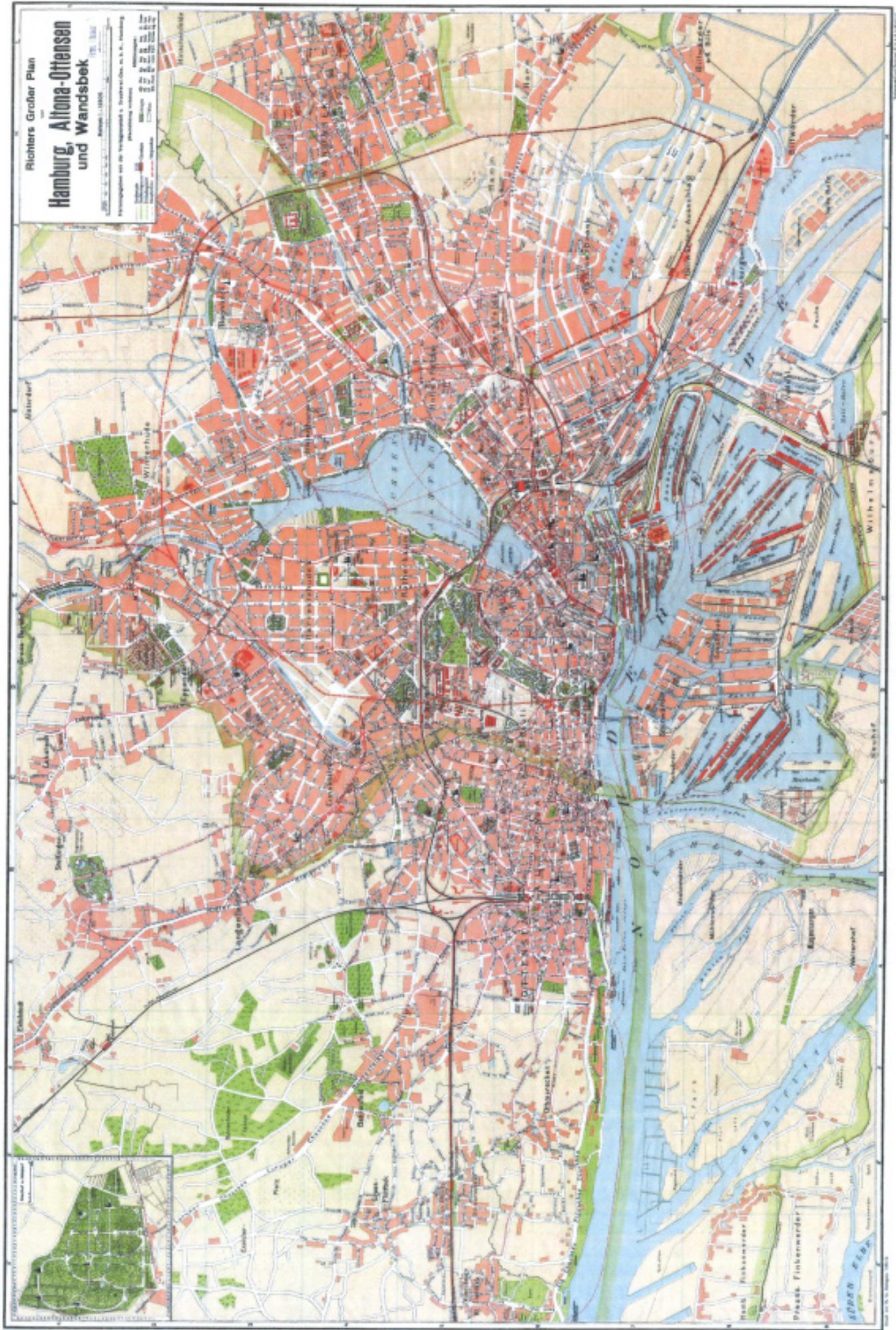




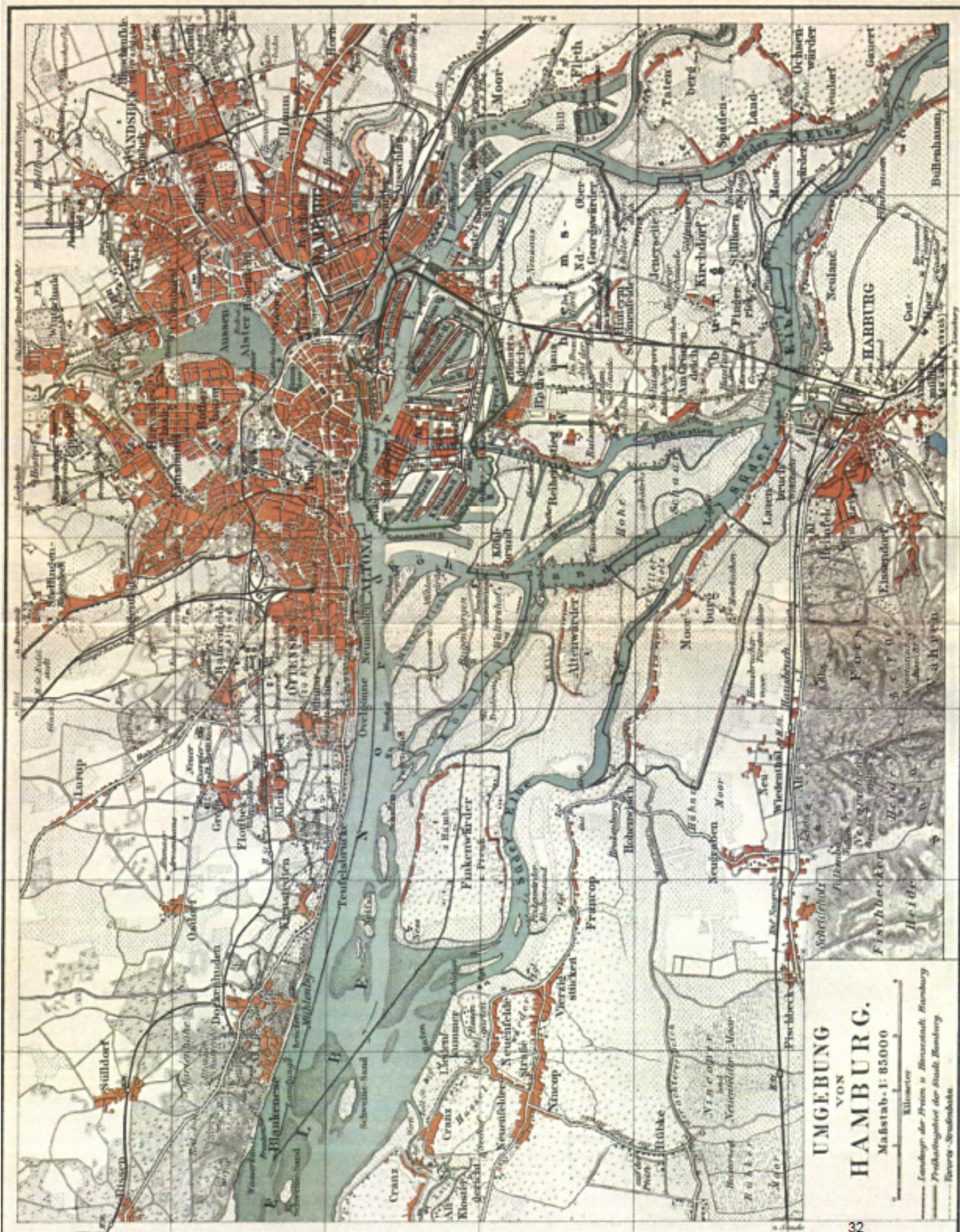
Die Hamburger Hafen un 1.868 und 1.899.



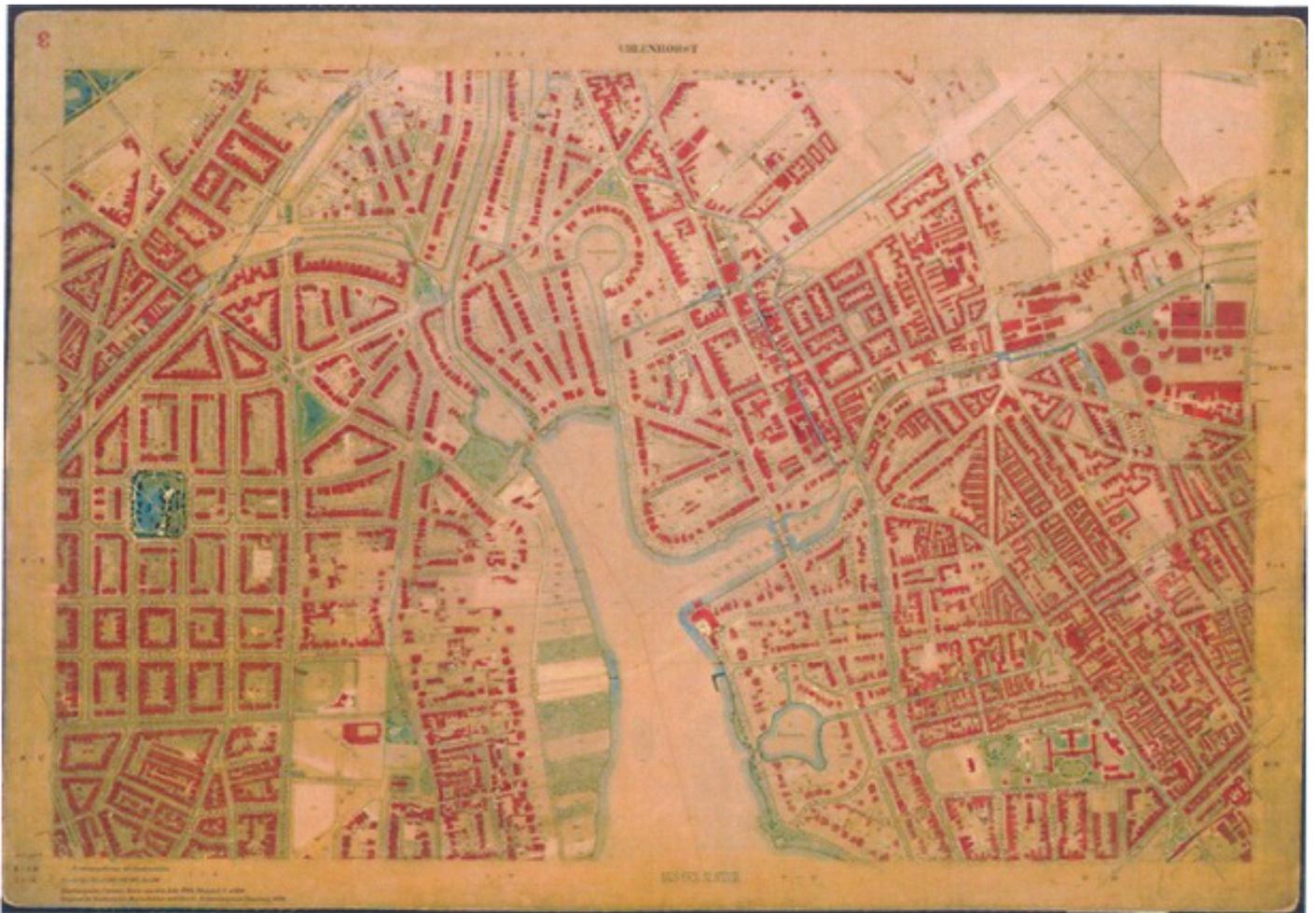
Ansich von der Speicherstadt. 1.890.



Verlag und Druckerei des Verlags R. v. Debes, Hamburg, 1. u. 2. Aufl. 1897/1900



UMGEBUNG
 VON
HAMBURG.
 Maßstab: 1:85.000
 1 Kilometer
 Landesgrenze der Provinz u. Reichsstadt Hamburg
 Provinzialgrenze der Stadt Hamburg
 Reichsstadtgrenze



Innotentiap-Uhlenhorst. 1.908



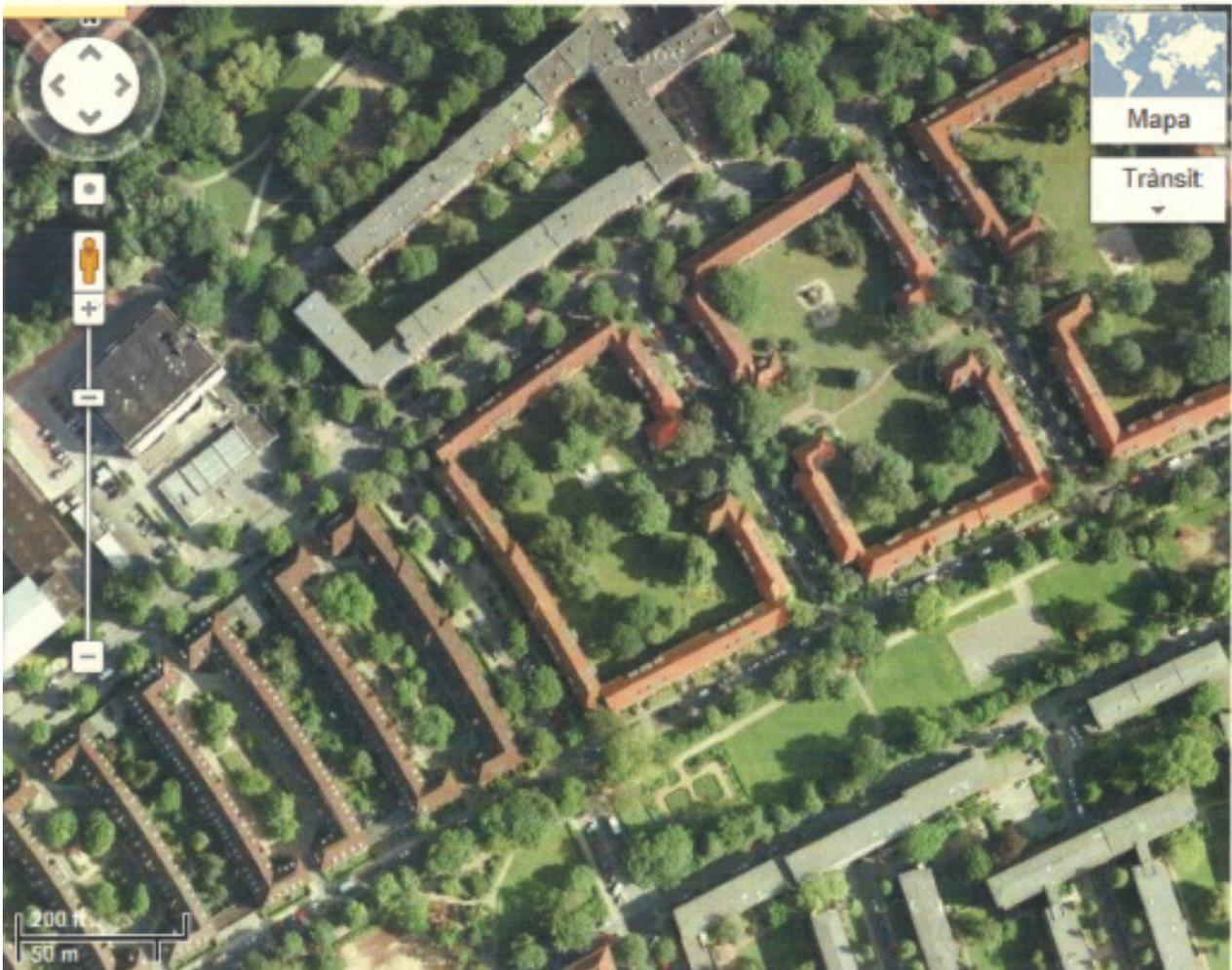


Duisberg.





Duisberg.



HAMBURG 1935/1938



Heiligen
geist
Platz

Außen-Alster

Binnen-Alster

Ober-Hafen

100
Kanal

Binnen-Hafen

Nieder-Hafen

Sandthor-Hafen

Elbe

Nach fünf Jahrzehnten intensiven Baues ist Hamburg zur modernen Großstadt geworke





III. RECONSTRUCCIÓN Y RECUPERACIÓN ECONÓMICA: DE 1.945 A 1.970

_14. El Hamburgo de 1.945 ofrece el panorama desolador de una ciudad terriblemente devastada por la guerra, y especialmente por los durísimos bombardeos, británicos sobre todo, de julio de 1.943.

Se estima que un 50% del parque de viviendas ha quedado destruido o seriamente dañado, y se calcula que casi 1 millón de personas carecen de vivienda o se albergan en condiciones muy precarias. Unos 40 millones de m³ de escombros están por retirar.

El puerto ha sido muy destrozado, como buena parte de los edificios administrativos y equipamientos básicos, así como muy dañadas las redes de infraestructura urbana y de transporte.

Al terrible destrozo material se añaden la hambruna, y las penurias morales de mucha gente.

_15. Tanta destrucción suscita ya muy pronto la necesidad de adoptar un plan global para la reconstrucción, por una parte, y decisiones no siempre fáciles sobre las áreas que han sido más dañadas: el centro histórico (Alstadt/Neustadt), Altona sobre la ribera Norte del Elba, y los barrios al Este del Aussenalster: Hammerbrook, Hamm, Barmbek...), por otra parte.

Se suceden así, entre 1.947 y 1.960, diversos esquemas generales de urbanismo, y propuestas parciales, en especial para el centro-ciudad y para Altona. En estos últimos entran en debate los principios que deben guiar la nueva arquitectura y la organización urbana de las áreas a reconstruir.

La confrontación entre los principios del movimiento moderno, entre las ordenaciones "abiertas" basadas en barras y torres, por una parte, y por otra la defensa de una reconstrucción que, si no idéntica al tejido preexistente, adopte la manzana con alineaciones de edificios y fachadas sobre las calles-perímetro como principio organizador, , producirá finalmente decisiones dispares.

No debe olvidarse en todo caso que la primera de estas dos posiciones venía respaldada por figuras casi míticas de la llamada escuela del "Neu Frankfurt" del período anterior al nazismo y la guerra, tales que Ernst May y Werner Hedebrand.

_16. Así como la extensa área de reconstrucción en Altona, el proyecto llamado "Neu Altona", se resuelve como una composición de barras y de torres con alturas en torno a 4/5 plantas para las primeras, y 7/8 plantas para las segundas, en cambio la actuación en el núcleo histórico se guiará por una canónica ordenación basada en la manzana cerrada, que recupera en lo esencial la trama urbana previa, anterior a la guerra.

Pero estos 2 destacados ámbitos de la ciudad histórica son tan sólo una `parte del problema. Las necesidades de construcción masiva de nuevas viviendas son tan acuciantes que ya en 1.952 se pone en marcha un plan de construcción de nuevos barrios residenciales, una nueva generación de Siedlungen, dentro de la cual conviene resaltar la diferencia entre 2 grandes grupos atendiendo a su localización en el territorio.

Por una parte, las localizaciones que son inmediatas o próximas a las áreas de extensión urbana de final del 1.800 y primeras décadas del 1.900, que se sitúan más bien al Oeste. Por otra parte, piezas más alejadas que apuntan ya a la formación de nuevas periferias urbanas en el territorio NordEste.

_17. Tanto en unas como en otras, es frecuente un tamaño del orden de las 2.000 viviendas o más. En cambio, las densidades son claramente mayores en el primer grupo, en el entorno de las 100 viv./Ha, mientras en el grupo de las más alejadas se sitúa en las 50 viv./ha. Nombres, referencias: Einsbütteler Markplatz y Grindelhochhauser en las más densas, Gartenstadt Farmsen y Gartenstadt Hohnerkamp en las menos.

En todos los casos, adopción decidida del modelo de implantación basado en la ordenación abierta y la repetición del bloque lineal, secuenciando la formación de espacios libres entre bloques, y ocasionalmente contrapunteada por algunos edificios -torre más altos.

Lo que en cualquier caso impresiona es la intensidad cuantitativa del programa de la nueva construcción de viviendas: Casi 14.000 en total, para un período de unos 8 años

que llega hasta el 1.960, período en el que aún pesan sobre la economía y la gestión urbana las secuelas de la guerra.

_18. Con todo, ya a mediados de los años 50 se van haciendo notar los efectos del Plan Marshall (1.948), tan determinante en la recuperación económica del país. En diferentes campos, la ciudad se rehace con fuerza. Se construyen nuevos edificios de oficinas-sedes de grandes empresas, se (re)construyen multitud de equipamientos públicos, se rehace a ritmo intenso la infraestructura portuaria...

Y, signo de los tiempos, se acomete la compleja ejecución de la futura vía rápida intraurbana, casi autopista, el eje Ost-West Str., (hoy L.Erhard Str. – Willy Brandt Str.), terminado en 1.963, que atraviesa el núcleo central y que introduce una dura barrera respecto al fachada fluvial-portuaria. Aún hoy se debate su necesaria transformación.

Con una población de 1.800.000 habitantes en 1.961, Hamburgo participa destacadamente en el “milagro económico” alemán de la postguerra, y se afirma como un polo urbano fundamental en la República Federal constituida en 1.949.

_19. Economía. Basada, y diversificada, en el comercio portuario y en la construcción naval, en la industria de transformación petrolífera,...y en su condición de gran capital del mundo editorial en Alemania; grandes cabeceras de la prensa diaria y semanal (Bild, Der Spiegel, Stern) y grupos editoriales muy potentes como Axel-Springer, Heinrich Bauer y Gruner + Jahr, tienen su sede en Hamburgo.

En este contexto de recuperación económica, en 1.960 se formula un Plan-Esquema director de urbanismo dirigido por Werner Hedebrand, en el que sobresale la orientación hacia un reequilibrio de la densidad urbana entre las áreas centrales y las nuevas periferias –se propugna en suma intensificar el esfuerzo urbanizador y de construcción en éstas, con un corolario inevitable: nuevas infraestructuras capaces de soportar esta extensión urbana.

Del Plan de 1.960 derivan así fuertes inversiones en infraestructura, viaria y de la red de metro (U.Bahn + S.Bahn), y del propio puerto, que acomete la creación de una nueva plataforma-terminal de containers en Waltersshop (puesta en servicio en 1.967), aguas abajo del Elba, confrontando con el barrio de Ottmarschen –que prelude el límite de la mancha urbana hacia el Oeste.

La nueva terminal de containers tendrá posteriormente una gran importancia en posteriores evoluciones de la actividad y los espacios portuarios. Algo más tarde, en 1.974, entra en servicio el impresionante Köhlbrandbrücke, un puente suspendido por encima del Elba con altura de 54m. y largada de 520m.

_20. También propugnada en el Plan de 1.960, prosigue con notable intensidad (un ritmo sostenido de unas 1.600 viv./año para todo el período que llega hasta final de los 80) la construcción de nuevos barrios residenciales, siempre con claro predominio de la vivienda social para alquiler.

Pero desde mediados de los 60 se apunta un progresivo cambio de modelo, de pautas de ordenación en los proyectos. El orden abierto de la edificación, que ha dominado casi completamente en el período inmediato a la postguerra, se va sustituyendo progresivamente por una organización de las nuevas implantaciones en la que reaparece la manzana basada en la alineación de los edificios sobre la calle como unidad básica de los nuevos conjuntos.

A lo largo de los años 70 ésta es ya la solución de base en barrios como Steilshoop (6.400 viviendas), Mümmelmannsberg (7.170 viv.), y Altermöhe Ost (3.750 Viv.). Destaca el gran tamaño de estas implantaciones, siempre por encima de las 100/120 Ha.

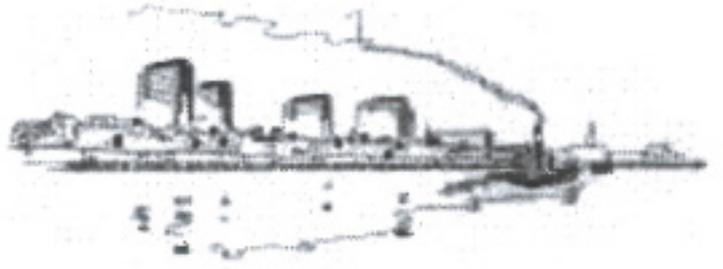
_21. Vease la planta del nuevo barrio de Steilshoop, un proyecto firmado por Candilis-Josic-Woods en colaboración con Burmester-Osterman. Decidido hacia 1.965-68, es tan sólo posterior en unos 5 o 6 años al megaproyecto de Toulouse Le Mirail, considerado a veces como el canto del cisne, al igual que Bijlmermeer (Bakema+ van der Broek) en Amsterdam, de una cierta concepción y manera de hacer ciudad llevada al límite. Qué diferentes nos parecen.

En Steilshoop ya está así abiertamente planteada una revisión de buena parte de los postulados del urbanismo europeo posterior al 1.945. No será la única. Los años 70 y 80 son, en Alemania, en Hamburgo, años de cambios de todo tipo.

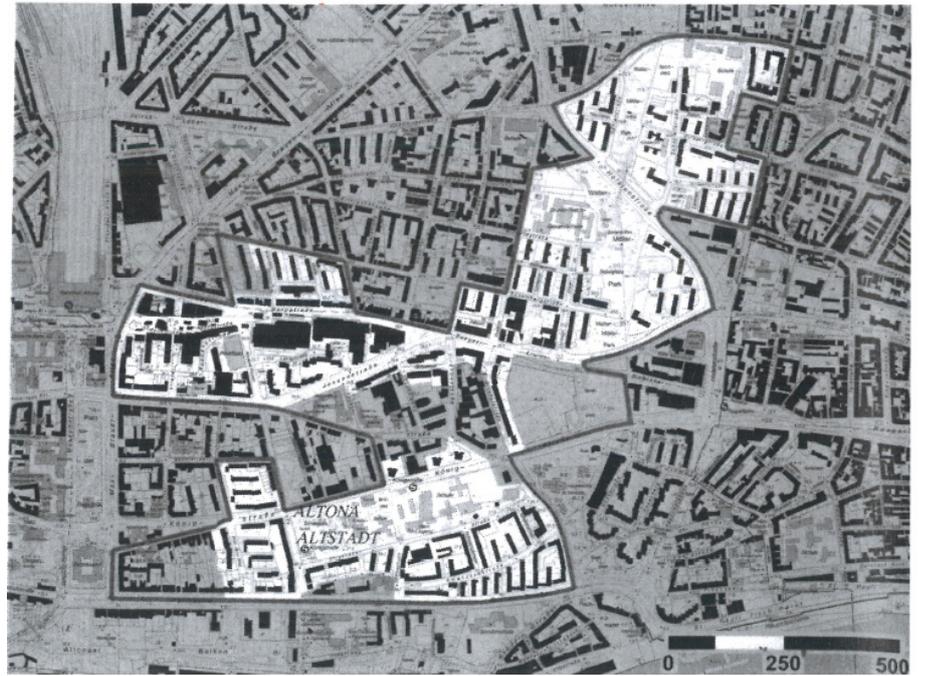
Queda en todo caso, para estos nuevos barrios, la problemática latente que deriva

de su alejamiento de las áreas urbanas consolidadas, de las pocas posibilidades de actividad económica y empleo en su entorno. La escasez de equipamientos colectivos más allá de los de proximidad más básicos, y la debilidad de oferta de transporte público, dificultarán su evolución en el tiempo, y alimentarán procesos de deterioro social, comunes a tantas periferias urbanas europeas creadas en los años 1.970-1.990.





Neu-Altona, perspectiva a lo largo del Elbe.

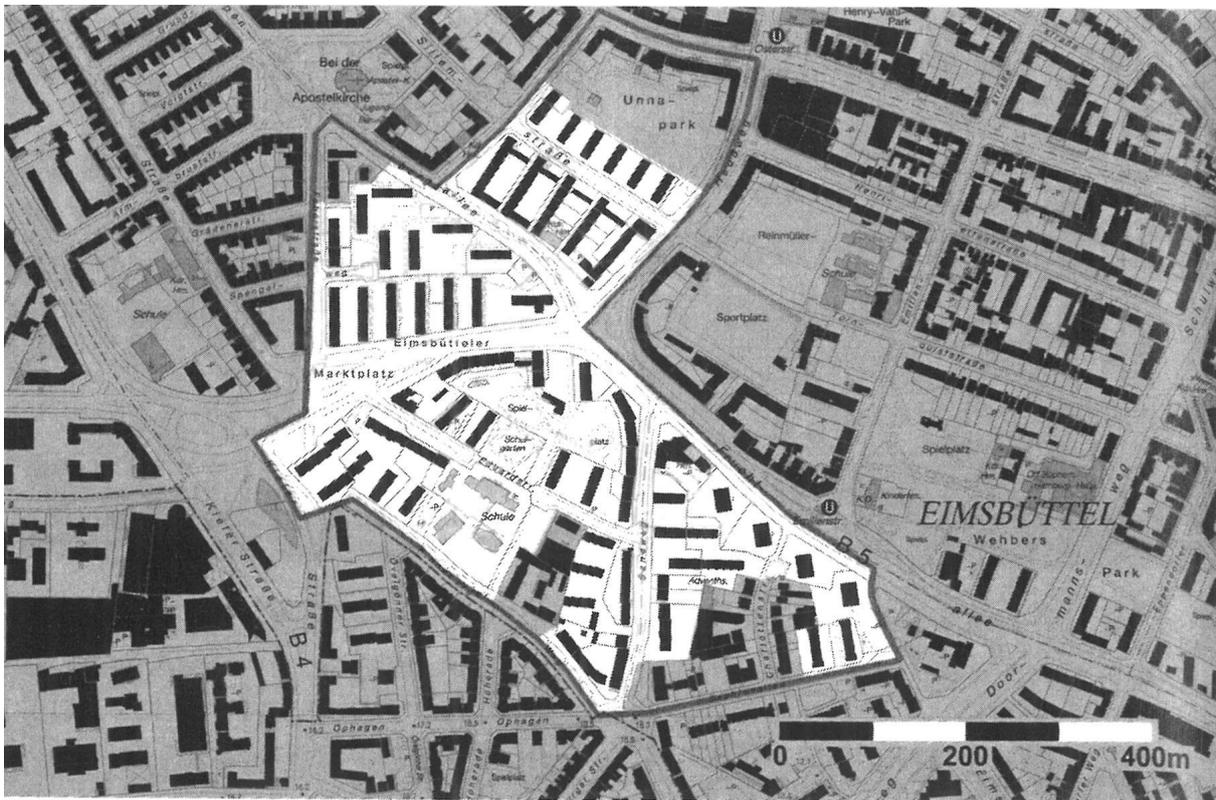


6.4 Neu-Altona. 1.958-...

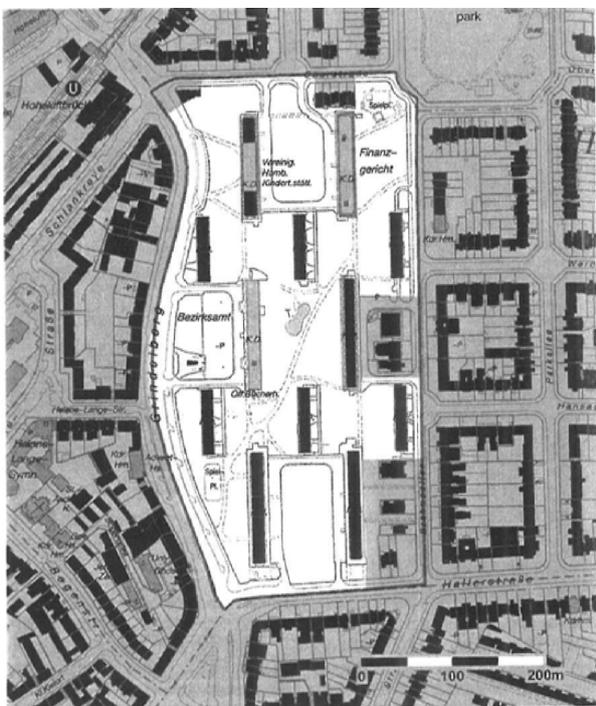


Boceto de idea con franjas verdes y unidades de barrio.

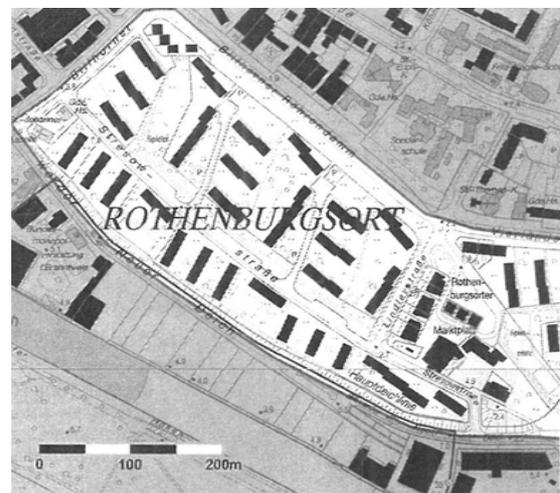




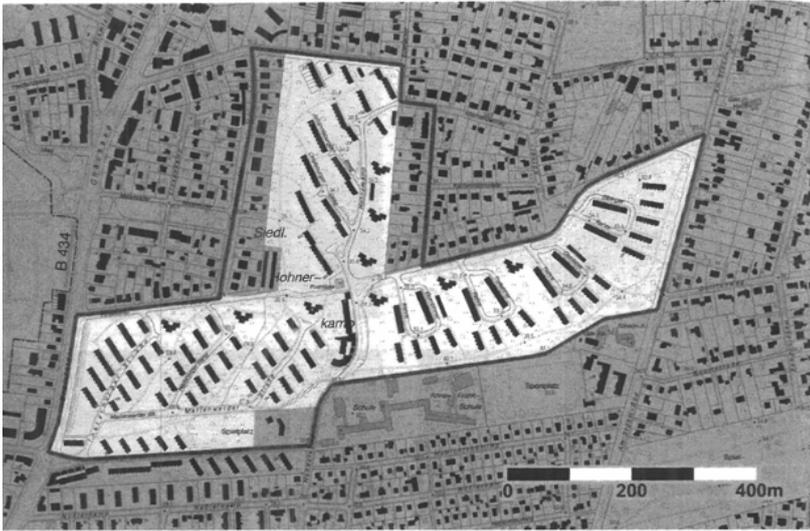
6.2 Eimsbütteler Marktplatz.



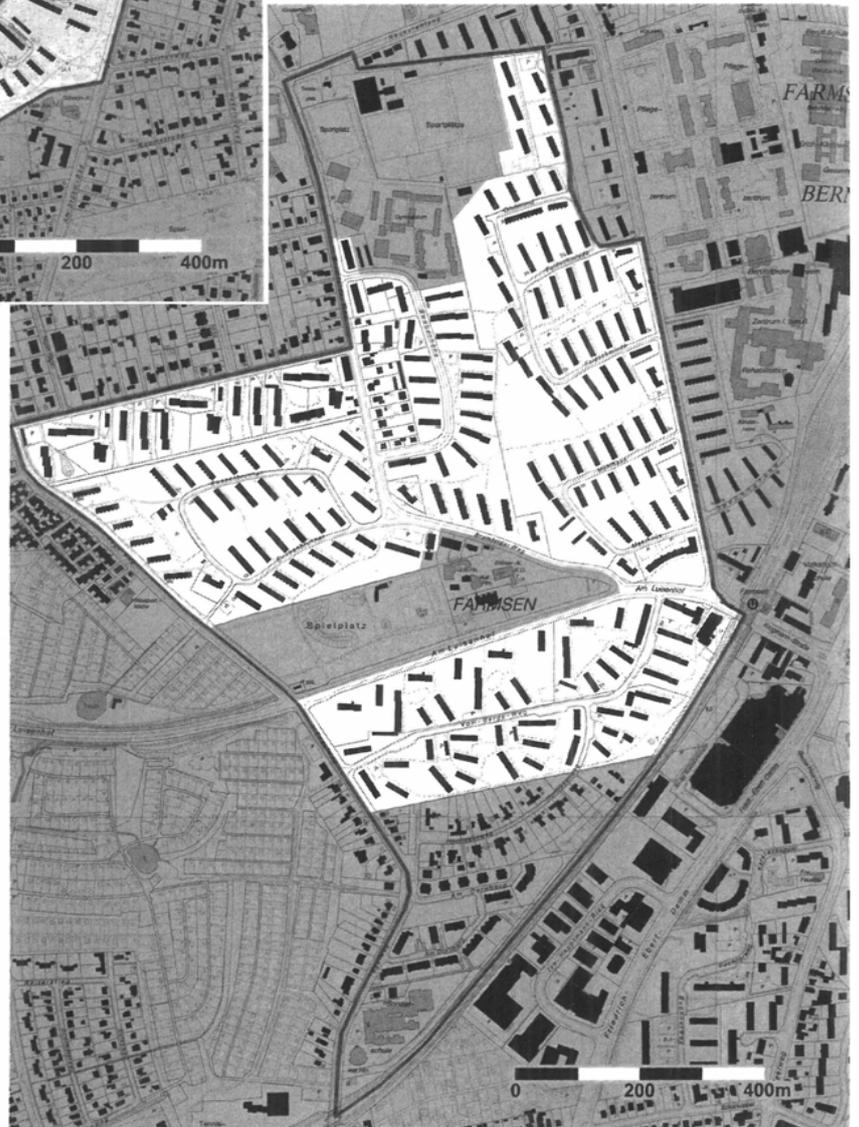
6.3 Grindelhochhäuser.



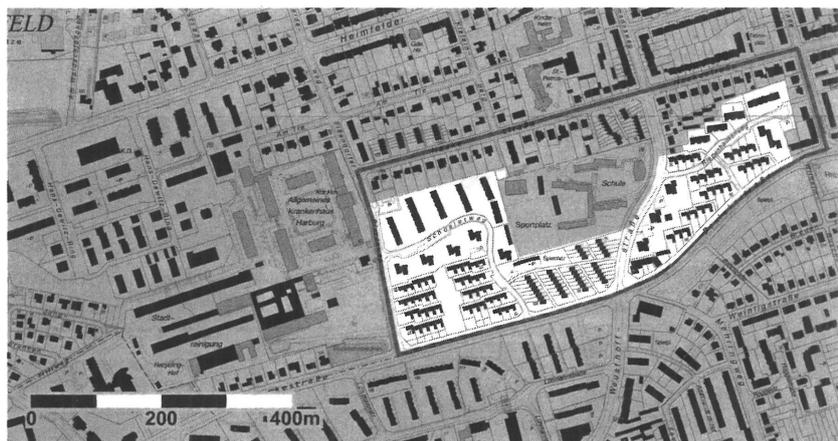
6.5 Billhorner Röhrendamm.



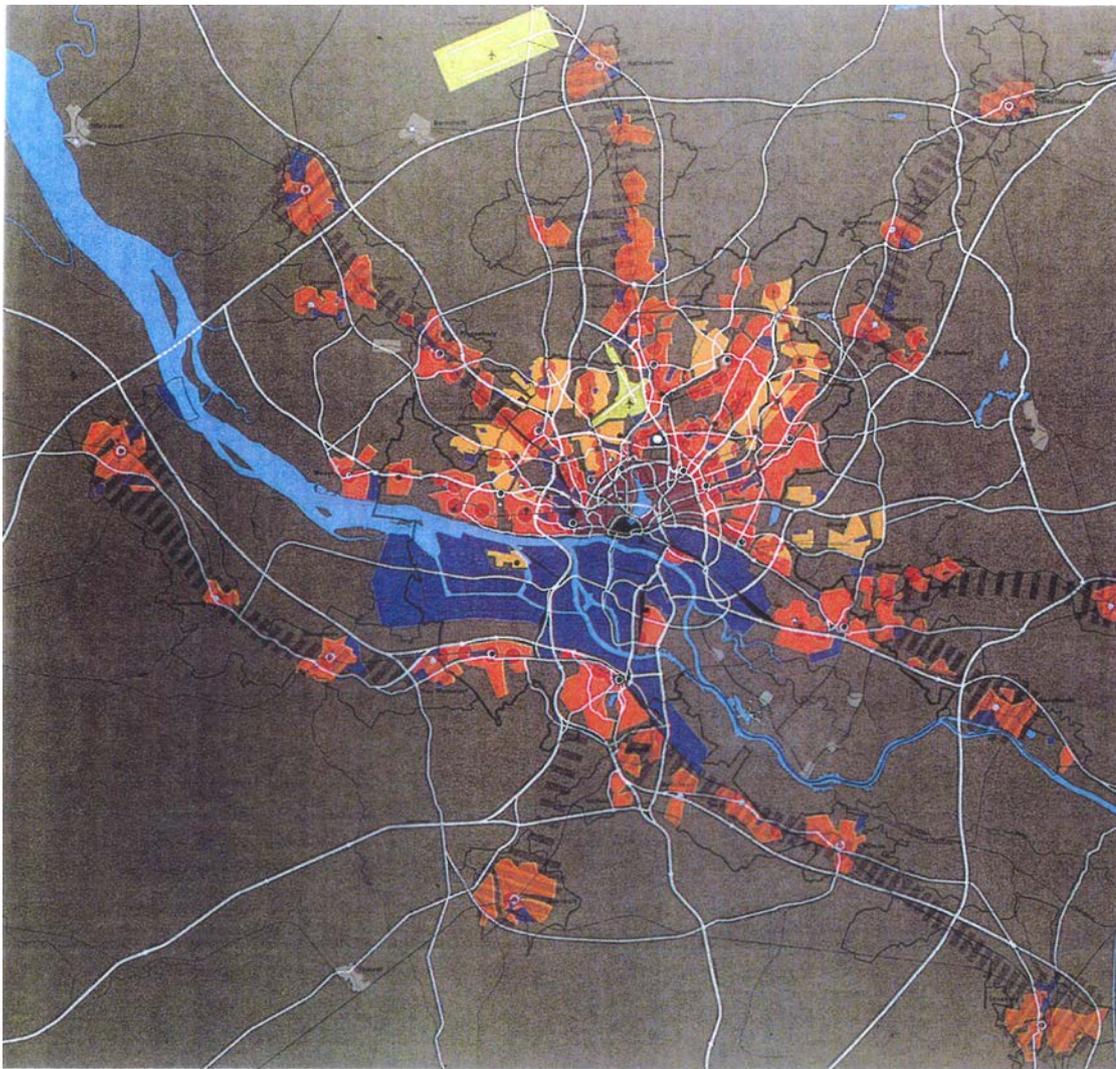
7.2 Gartenstadt Hohnerkamp.



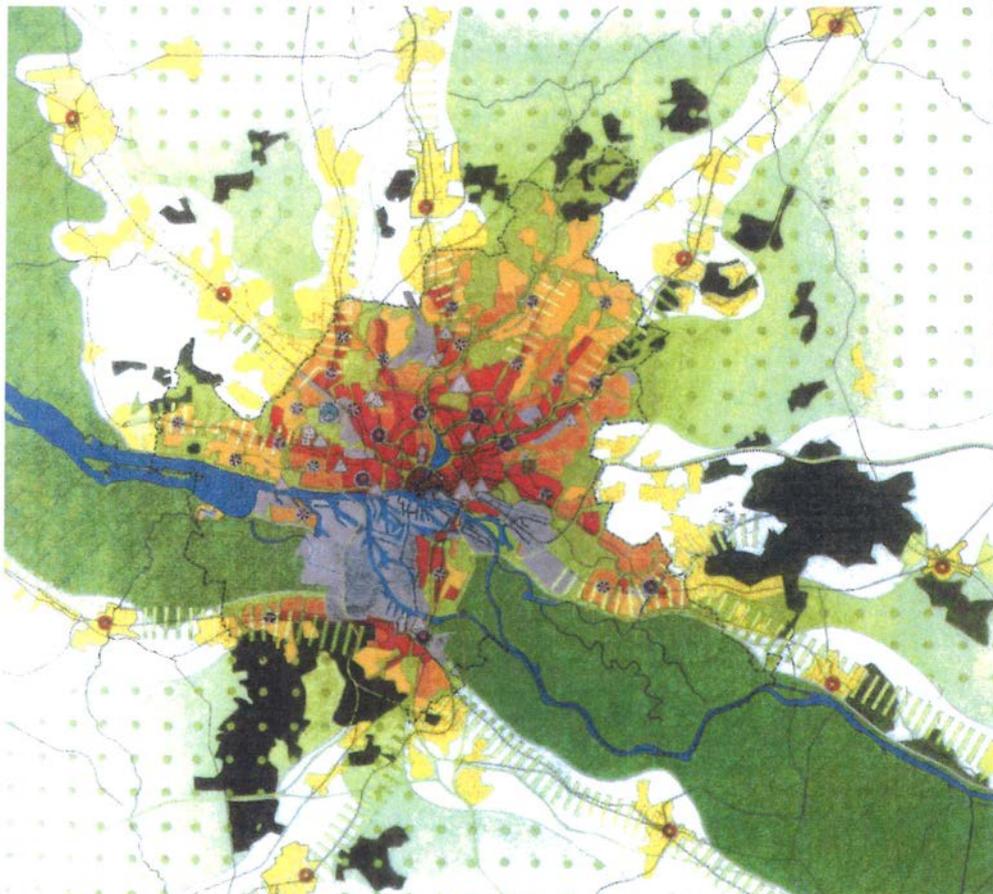
7.1 Gartenstadt Farmsen.



7.4 Denickstraße



Esquema-director de 1.969



IV. ENTRE 1.970 Y 1.990, NUEVOS DEBATES URBANOS Y NUEVOS TERRITORIOS DE TRANSFORMACIÓN.

_22. En 1.973 se aprueba un nuevo Plan de urbanismo, que sustituye al de 1.960. No se cuestionan las grandes líneas del modelo de desarrollo entonces formulado, pero sí se refuerzan algunas estrategias: La política ya apuntada al final de los 60 de promoción de “nuevos centros”, que busca descargar de presión terciaria al centro histórico, y repartir sobre el territorio funciones-usos de nivel alto, que ayuden a la recualificación de áreas más o menos periféricas.

La denominada City Nord, con una extensión de unas 90 Ha., bien emplazada sobre la 1ª corona, próxima al gran parque urbano Stadtpark creado en los años 20 (proyecto de F. Schumacher), y también al nuevo barrio Steilshoop, será el mejor exponente de esa política de polos urbanos, en los que se concentran sedes de grandes empresas y oficinas de otras, y a veces servicios administrativos del sector público. Es la idea de “Centros Direccionales”, tan característica de la urbanística europea de los primeros años 70.

El contrapunto geográfico a este polo terciario será City Sud, en el área de Hammerbrook, al SurEste de la ciudad, muy próxima a la zona portuaria más al Este. Empezará su desarrollo en los años 80, y no llega a adquirir la misma fuerza que City Nord, ni es una implantación tan claramente ex novo, y unitaria.

_23. Pero lo más significativo en el arranque de este período 1.970-90 es un incipiente cambio social en la mentalidad, y los valores, relativos a la ciudad, sus transformaciones y su gestión.

Con el telón de fondo de una crisis económica de alcance mundial, la de 1.973, se abre paso la contestación a un modelo de desarrollo urbano basado en la expansión territorial, y aparecen con fuerza movimientos vecinales y de opinión pública que reivindican la recuperación y rehabilitación de los barrios antiguos, y de viejos edificios de vivienda y de industria en abandono.

La legislación general, y la gestión local, se hacen eco de estos nuevos planteamientos, y definen nuevos instrumentos para darles mejores posibilidades frente a la estricta lógica del mercado y las iniciativas inmobiliarias.

_24. Así, los antiguos barrios de residencia obrera y popular como son St. Georg, St. Pauli, Ottensen, y parte de Altona, son definidos como “perímetros de rehabilitación”. En ellos se producen numerosas iniciativas asociativas para promover nuevos usos, con frecuencia diversos en un mismo lugar, sobre viejos edificios que empiezan a ser objetivo de empresas inmobiliarias, o de proyectos simplemente especulativos.

Todo esto, aquí sumariamente enunciado, ocurre en un contexto político-social marcado en Alemania, y en Hamburgo particularmente, por el peso de posturas radicales, de contestación generalizada al sistema económico y político consolidado después de la guerra.

(Los años 70 son convulsos: entra en escena una generación que no se siente obligada por los compromisos y concesiones de sus antecesores, y que cuestiona de raíz algunos de los presupuestos sobre los que se ha construido la recuperación y prosperidad de los años 60.)

_25. El centro-ciudad es por su parte objeto de otro tipo de debates, especialmente desde mediados los 70. El motivo es la reestructuración de los diferentes usos terciarios, que globalmente dominan el área central. Entre 1.975 y 1.989 irrumpe una tipología nueva, la del pasaje-galería comercial que agrupa tiendas de los niveles de consumo altos y de lujo.

Se crean hasta una decena de pasajes cubiertos de este tipo, que conforman una auténtica red cubriendo básicamente el perímetro hiper-central de la Neustadt. Se convierten en un verdadero polo del comercio de alto nivel, y se acompañan de la instalación de oficinas y hoteles de prestigio. En paralelo, se mantiene una desertización residencial del núcleo histórico que apenas se contraresta algo en el área que se extiende hacia el Elba.

La reforma, en los primeros años 90, del gran eje Oeste-Este Mönckebergstrasse, que conecta espacios urbanos tan relevantes como el Jungfernstieg/Aussen Alster, y la explanada de la monumental Rathaus (Ayuntamiento), con la gran estación central, la

impresionante Hauptbahnhof, se hace acentuando fuertemente su carácter peatonal, y va en el mismo sentido: modernización y atraktividad del centro urbano, ya que no recuperación del uso residencial, virtualmente desaparecido de este perímetro central.

_26. Nuevos temas y territorios de transformación: En 1.985/86 se realiza el "II. Hamburger Bauforum", un gran workshop abierto al público, y a la participación de figuras destacadas de la arquitectura y el urbanismo, tanto locales como alemanes, y algunos extranjeros.

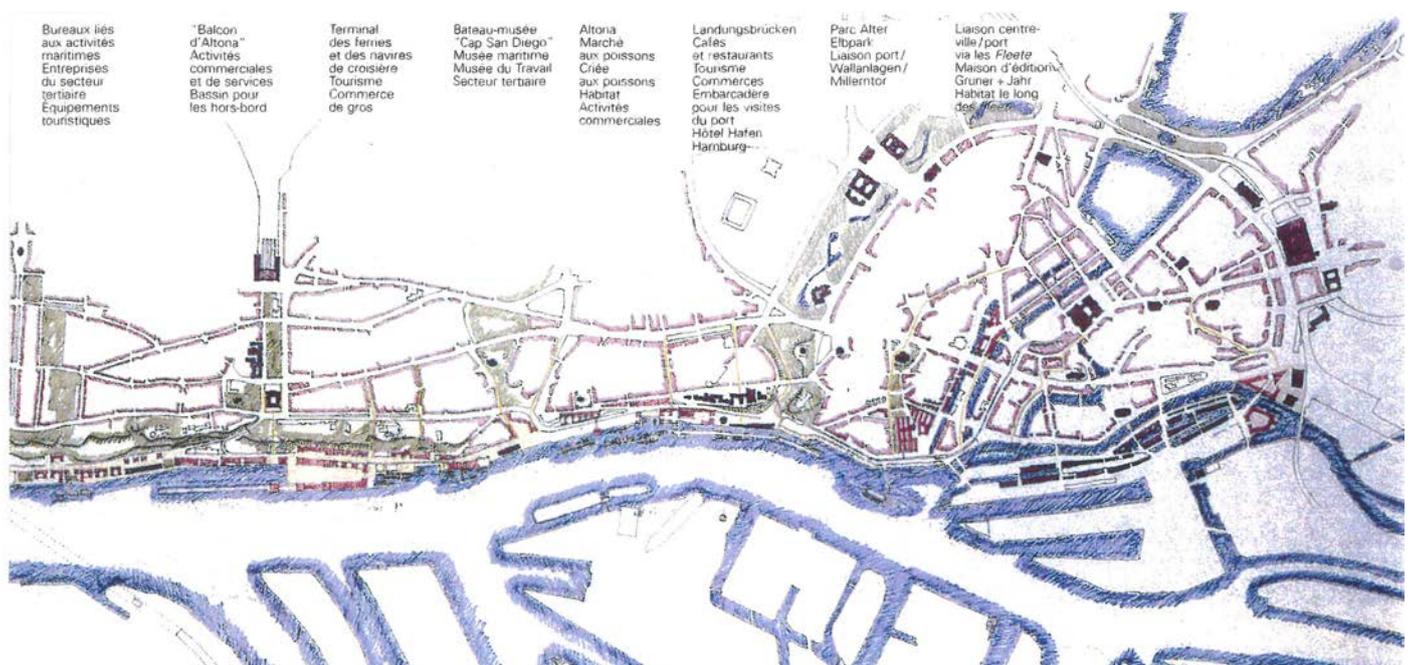
El tema que se pone a debate es la transformación y reapropiación por la ciudad de una parte de las instalaciones y espacios portuarios desafectados como consecuencia del progresivo desplazamiento de su actividad hacia el Oeste, aguas abajo del estuario del Elba.

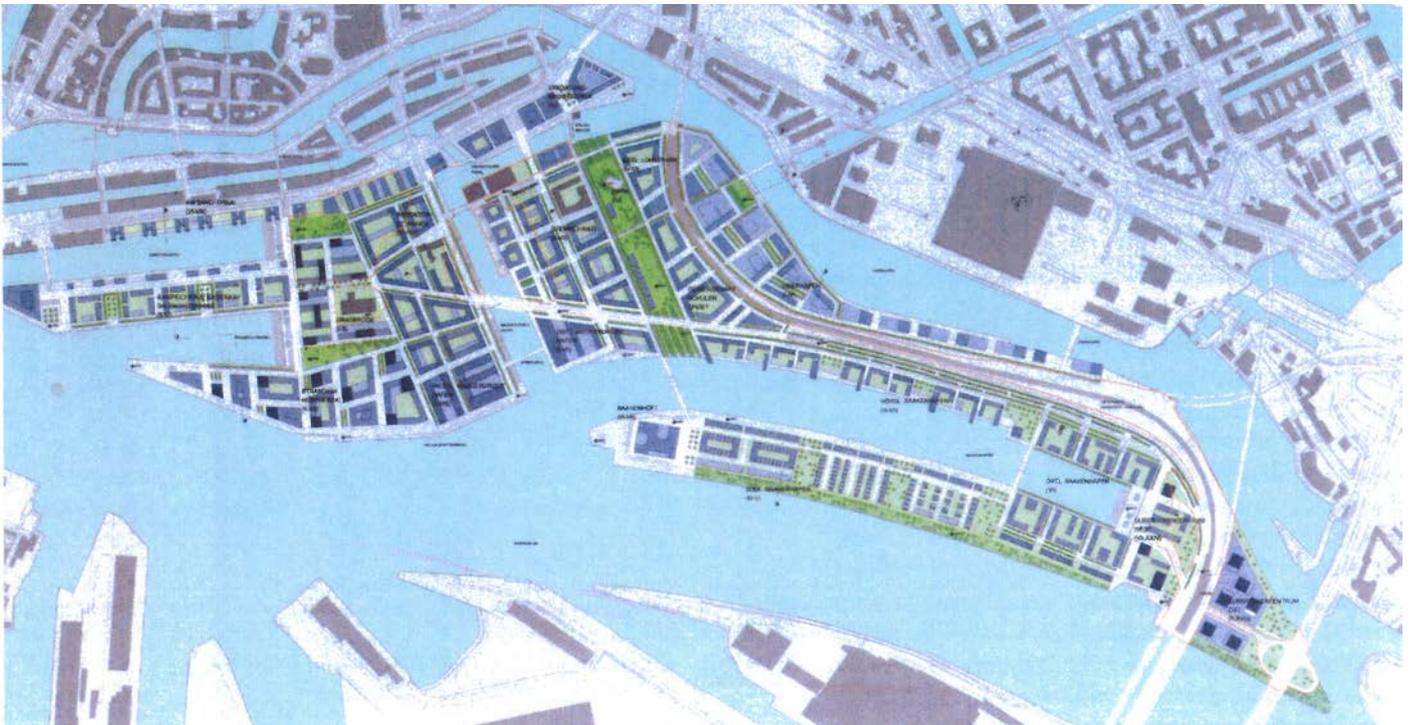
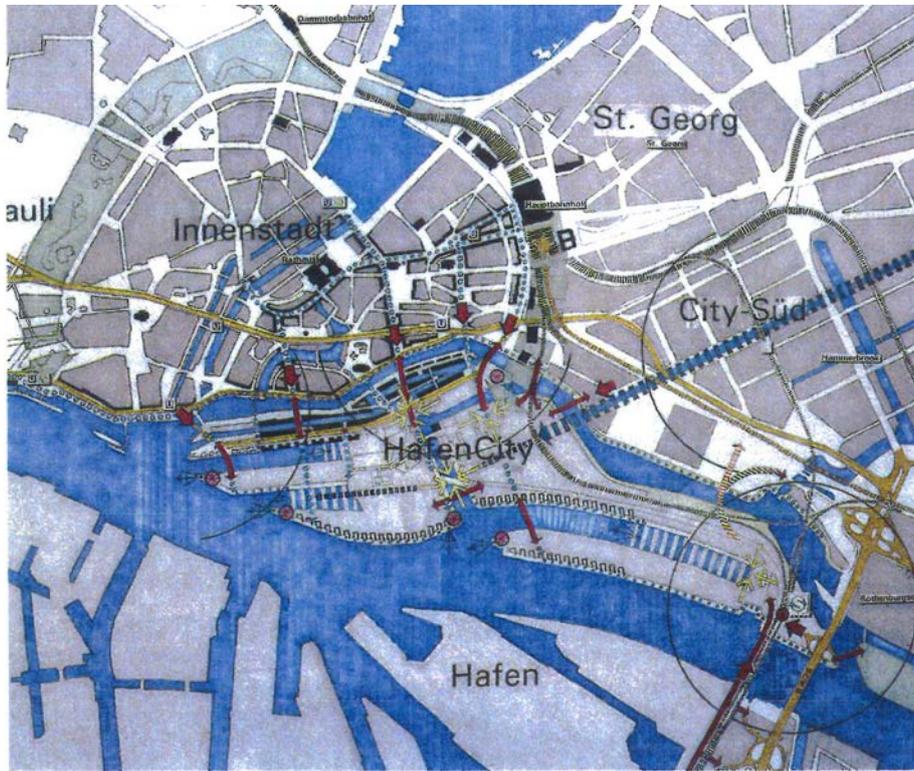
Es el punto de arranque de una estrategia urbana que dominará los siguientes 20/30 años. Lo que se quiere poner en juego es la progresiva recuperación y reurbanización de la ribera Norte del río, desde Baumwall y el histórico muelle-embarcadero de Landungsbrücken hasta Altona y Neumühle.

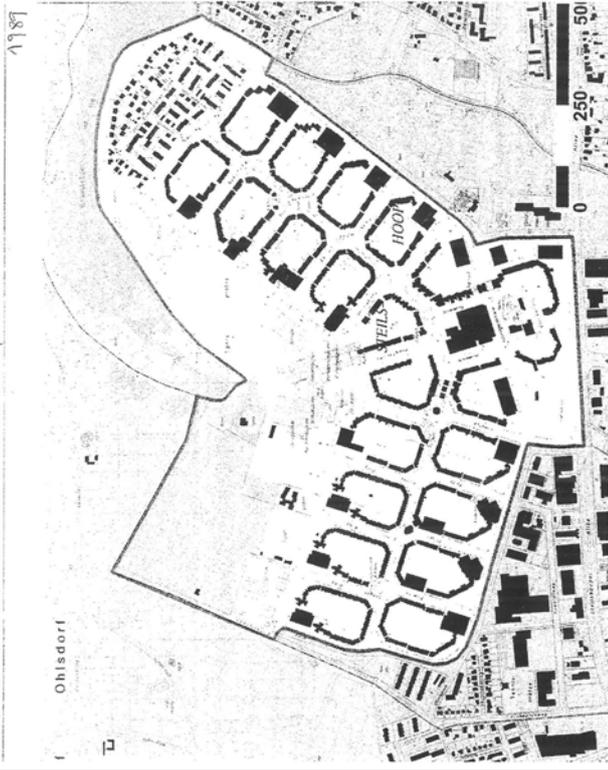
Son casi 5 km de frente urbano sobre el Elba, para los que se propugna un proceso largo en el tiempo, con sucesivas acciones y etapas para ir desarrollando nuevas áreas en las que se compaginen los usos residenciales con los terciarios y comerciales, y las actividades de ocio.

_27. A la conclusión del fórum, Egbert Kossak, Director de urbanismo de la ciudad, empleaba la metáfora "collar de perlas" para designar ese alargado frente de futuras transformaciones, que se suponen jalónadas en el tiempo mediante intervenciones más o menos extensas, o bien puntuales, tanto públicas como privadas, en todo caso con vocación de inducir efectos de dinamización en los barrios próximos.

En este sentido, la construcción de la nueva sede de un potente grupo editorial, Gruner + Jahr (1.990), en un lugar altamente estratégico y visible, umbral de la entrada al viejo puerto y a la Speicherstadt, con su arquitectura contundente rozando un cierto "brutalismo british", ha sido a veces saludada por lo que tuvo de ruptura en el panorama de la arquitectura de Hamburgo, pero sobre todo porque constituye en cierta forma el inicio de la reconquista del Elba, un objetivo urbanístico que dominará claramente las décadas que siguen.



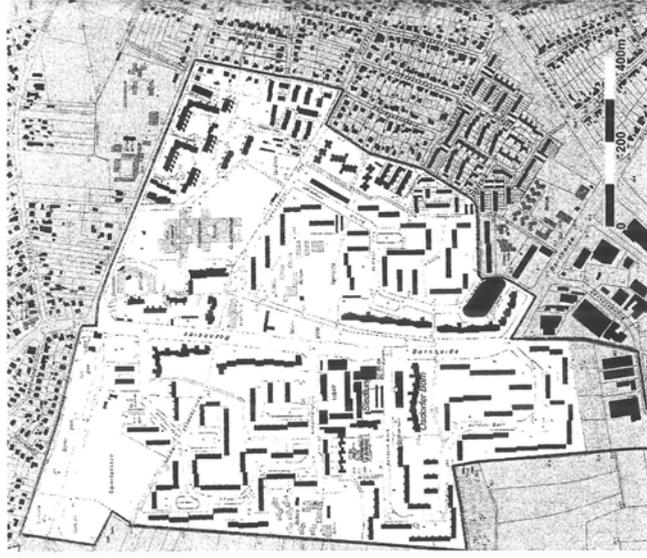




8.5 Steilshoop



8.2 Hohenhorst



8.4 Osdorfer Born

Bezirk: 2, Altona
 Ortsteil: 219, 220, Osdorf, B
 Straßen: 16, 17, 94-96, 99, 1
 Immenbusch
 Bauzeit: 1966-1971
 Bauträger/Eigentümer: SAGA, Neues Heim
 verein der Elbgenossenschaft
 Planung: eG, Baugenossenschaft
 Fläche: Malesch Erben
 Einwohner: Neue Heimat (städt)
 4.623
 Wohnfläche: 12.922 (13.536)
 GFZ: ~ 0,9
 Erh.: ~ 130
 OPNV: Busse: 21, 37



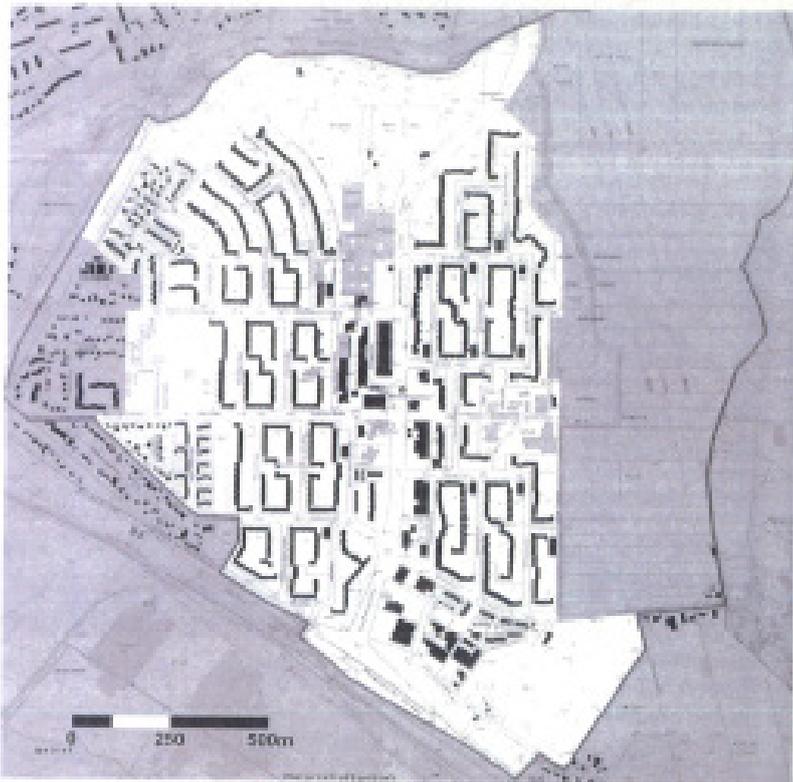
8.8 Neuwiedenthal



Steilshoop.



Steilshoop.

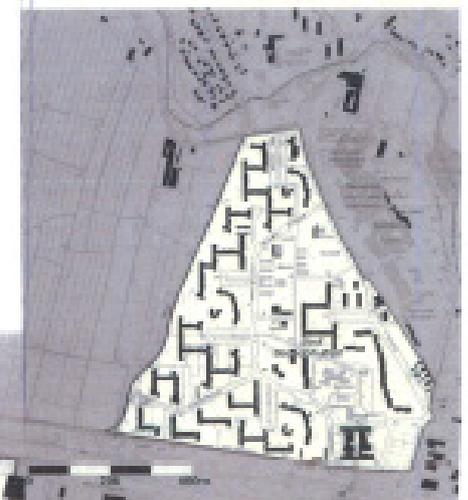


8.7 Mümmelmannsberg

8.10 Bergedorf-West

Ort:	8. Bergedorf
Ortsr:	602, Bergedorf, 804
Str:	Laternenboiler Platzweg, Fochsmeide
Baujahr:	1960–1970 (Ergebnis Baugesellschaft (an 800 000), 1990)
Bauführer:	T. Chri, F. Spangeln, H. G. Tenberg u. a.
Fläche:	37,5 ha
Wohnungen:	2.600
Ertragsm:	5.721 (6-6/78)
GFZ:	~ 0,7
Einw:	~ 150
OPNV:	52, 521 Nienburg

Großwohnsiedlungen an der städtischen Peripherie



10.4 Allermöhe-West

Ort:	8. Bergedorf
Ortsr:	602, Nienburg, 806
Str:	Notenburger Lärche Straße, Fanny-Lorenk
Baujahr:	8. 8.
Bauführer:	1960–1996
Planung:	Diverse gemeindefreie DA/WAG, Hansa- und Deutsche Schiffsbauerschaft Bergedorf-1
Wohnungen:	3.750, davon ca. 2.200
Ertragsm:	11.819 (6-7/73)
Fläche:	130,7 ha, 125 ha Grün
GFZ:	~ 0,4–max. 0,8
Einw:	~ 85
OPNV:	52, 521 Nienburg

8.12 Allermöhe-Ost





V. DESDE 1.990 a 2.015, DESPLIEGUE DE LAS TRANSFORMACIONES EN EL AMBITO

PORTUARIO: HAFEN CITY Y I.B.A. WILHELMSBURG.

_28. Si bien el período más reciente de la ciudad está sin duda dominado por el inicio y rápido despliegue del gran proyecto "Hafen City" a partir de 1.997-98, (proyecto a veces presentado como la más importante operación urbanística europea en la actualidad...), y en parte también por la realización de la I.B.A. Wilhelmsburg en 2.013-14, igualmente conviene referirse antes a algunas otras evoluciones en este período.

A destacar en pleno centro-ciudad las actuaciones de los años 90 orientadas a restablecer la continuidad entre espacios tan emblemáticos como el BinnenAlster y su inmediata y monumental Alsterarkaden, de una parte, y el frente sobre el Elba, de otra.

Son actuaciones de re-urbanización y de creación de algunos nuevos espacios públicos, que se apoyan y/o acomodan a la red de canales ("Fleete") que irrigan el núcleo central, y que van acompañadas de algunas iniciativas destacadas de promoción privada, para oficinas y hoteles, alguna vez viviendas, con arquitecturas de calidad.

En conjunto, se mejora mucho la conexión entre el Alster y el Elba, pese a la no resuelta barrera que sigue siendo la vía rápida Ost-West Str.

_29. 1.996. Nuevo Esquema Director de urbanismo, que si bien es continuista respecto del modelo general de crecimiento ya esbozado en los años Schumacher, y ratificado en la etapa de reconstrucción posterior a 1.945, recoge los incipientes debates sobre la densidad urbana y las formas del crecimiento urbano.

Densidad: Hamburgo es una ciudad poco densa, del orden de 2.200 habitantes /km², poco si se compara por ej. con Berlín o Londres, no muy densas, pero doblando ambas ese indicador de habitantes /km².

Evitar una continuada extensión sobre la(s) periferia(s), densificar en lo posible las áreas urbanas ya consolidadas, pero no colmatadas, de 1ª y 2ª corona, y hacerlo sin poner en cuestión la tan repetida, y real, condición de "metrópolis verde" que se le reconoce a Hamburgo: todo un programa de política urbana para el cambio de siglo.

_30. Dos ingredientes para esta política de densificación: 1) potenciar la idea de malla y de corredores verdes como contrapeso a la pérdida de espacios/suelos libres de ocupación, 2) identificar y favorecer 3 formas de densificación:

- » construir en áreas vacantes próximas a estaciones de U.Bahn y S.Bahn, aceptando una cierta fragmentación y dispersión de las actuaciones, que acaban teniendo capacidad para 100, 200, alguna vez 500 viviendas.
- » reconversión de antiguos terrenos militares, liberados a consecuencia de los cambios importantes en la política militar de Alemania a finales de los 80. Proyectos de mayor alcance, en Wandsbek (Ralstedterhöhe, 1.700 viv.), en Harburg (Scharnhörstöhe, 600 viv.),..
- » recuperación de terrenos industriales y ferroviarios en desuso, que frecuentemente tienen la ventaja de su buena inserción en las tramas urbanas y en la infraestructura viaria propias de las periferias de final de XIX-principio del 1.900. Winterhude, Bahrenfeld, Hoheluft : barrios atractivos por su posición respecto del área central.

_31. La ribera-fachada Norte del Elba continúa, por su parte, acogiendo iniciativas de nueva edificación que puntean toda la década de los 90. Responden a programas diversos: Viviendas de nivel alto, edificios de oficinas, alguna vez programas mixtos, y se localizan sobre la franja que va desde Neumühlen hasta Holzhafen-Altona, aunque a veces también saltan a la ribera Sur, a Harburg.

En su conjunto, puede decirse que este dinamismo de la promoción privada en el ámbito del Elba va ratificando a mediados de los 90 la estrategia de recuperación del frente fluvial y portuario iniciada en 1.985.

Si ahora nos desplazamos hacia el Este, hacia Hammerbrook y la City Sud que se estructura entorno a la cruceta definida por el MittelKanal y la avenida Heindenkampsweg, allí los años 90 son también tiempo de impulso notable a iniciativas de edificios para oficinas de nivel medio/alto, y más raramente para viviendas.

Además, Hammerbrook / City Sud detentan un muy respetable potencial de futuro. En posición relativamente central, y bien servidas por 2 estaciones de S.Bahn, el desarrollo del proyecto Hafen City no puede sino inducir una revalorización de esta área urbana –la más dramáticamente destrozada por los bombardeos de julio de 1.943, lugar–epicentro de la tristemente famosa “tormenta de fuego”, FeuerSturm.

_32. Hacia 1.999 la Alemania reunificada afronta una innegable crisis en buena parte de las periferias y grandes conjuntos de viviendas creados en los años 70 y 80. Ahí se origina la política estatal llamada “Die Soziale Stadt” (la ciudad de lo social). Es una política que tiene por objetivo incidir sobre los factores de diverso tipo que dan lugar en estos barrios a situaciones de deterioro social, de marginación y de conflicto, de ausencia de expectativas reales de empleo y de mejora para la población, y los jóvenes en especial.

A la escala local, esta política se concreta en Hamburgo bajo forma de un “Programa de desarrollo social de los barrios”. Se pretende apoyar y reforzar el tejido asociativo ya existente, estimular todo tipo de iniciativas económicas y ayudar en la formación para el empleo, mejorar los espacios colectivos, los equipamientos, los servicios públicos y el transporte.... Temas recurrentes, alrededor de los cuales se interrogan tantas y tantas ciudades de la Europa occidental.

_33. Pero este contexto de cuestionamientos en torno a las políticas de vivienda, a las actuaciones urbanísticas vinculadas a ellas, a sus resultados prácticos, no lleva en Hamburgo a un abandono total de la política de creación de nuevas viviendas mediante construcción de nuevos y grandes asentamientos:

Entre 1.984 y 1.994 se crea una nueva gran implantación residencial, Allermöhe Ost, en Bergedorf. Son 3.750 viviendas, y le seguirá desde 1.994 a 2.004, Allermöhe West, con otras 5.400. Son cifras obviamente impactantes. Aún así algunas cosas están cambiando: se busca claramente la diversificación y la calidad arquitectónica, y se introduce la mixidad: casi un 40% de las viviendas no son vivienda social sino de libre mercado, y del orden de un 35% de las viviendas son tipología individual.

_34. Economía: en 2.002 entra en servicio el complejo industrial de Finkenwerder, que albergará los talleres y grandes naves de montaje de Airbus, y que hoy supone del orden de 10.000 puestos de trabajo, directos e indirectos. Para construirlo fue necesaria una obra civil con enormes superficies de terraplenado sobre esa zona del Elba. Junto con Toulouse en Francia, Hamburgo deviene polo de la industria aeronáutica europea, y actualiza así una vieja y nunca olvidada condición de ciudad industrial.

_35. Ya se ha apuntado cómo la acelerada evolución y modernización del puerto, iniciada ya en los años 60/70, con el desplazamiento de una parte importante de sus actividades hacia el Oeste, y la consiguiente liberación de importantes superficies de su actividad en posiciones próximas a la histórica Speicherstadt y al centro–ciudad, son el factor desencadenante del proyecto más importante del Hamburgo de comienzos del 2.000, el proyecto bautizado como “Hafen City”.

En 1.989 un nuevo Bauforum ya había focalizado su atención sobre el sector portuario próximo a Speicherstadt, lanzando la idea de su posible reconversión a usos plenamente urbanos, mediante la creación de un nuevo barrio de ciudad, que por su localización sería claramente una extensión del centro histórico.

Cabe aquí apuntar que en su condición de ciudad-estado, Hamburgo gobierna el espaciominio portuario, a diferencia de los puertos del Mediterráneo, que tienen (caso de España, de Francia) el estatuto de Puerto autónomo –en realidad, dependientes básicamente de la Administración estatal. Ello no presupone nada parecido a una libre disposición municipal sobre el ámbito portuario, pero sí unas condiciones mejores para el diálogo y los acuerdos entre ciudad y puerto.

_36. En 1.997, el Parlamento regional de Hamburgo vota en favor de la formalización de un proyecto para la transformación urbanística de un área portuaria central, en progresivo desuso, de unas 150 Ha, que comporta un potencial frente urbano de unos 3 km de longitud sobre el Elba.

Este frente se extiende desde Baumwall hasta los 2 grandes puentes, ferroviario y rodado, que cruzan el río a la altura de Hammerbrook y Rothenburgsort. Es una escala de transformación que Hamburgo no ha conocido modernamente y que la equipara a lo que

ciudades portuarias como Londres, Génova o Barcelona ya han empezado a hacer.

Poco después, en 1.998, se formula el programa-marco que debe guiar la concreción de un Master-plan urbanístico, para cuya redacción se convoca un concurso que será adjudicado a un equipo mixto alemán-holandés, Hamburgplan-K. Cristiansee/Astoc. En el 2.000 queda concretado el Master-plan. Algunas ideas y datos básicos del mismo:

- ▶ Un barrio con clara mixidad de usos terciarios, oficinas principalmente, y residenciales,
- ▶ Tratamiento unitario y de calidad de los espacios públicos y del contacto con las superficies de agua (canales interiores y el propio Elba)
- ▶ Relación estrecha con el centro-ciudad y con los barrios próximos de Rothenburgsort, Veddel, Wilhelmsburg, con especial atención al transporte público,
- ▶ Alto nivel de las nuevas arquitecturas y las exigencias ambientales
- ▶ Definición precisa de 12 subsectores para el desarrollo escalonado de la transformación, que se realizará básicamente desde Oeste hacia Este, y que se estima a horizonte 2.030.

_37. Superficies y datos de referencia:

- * 157 Ha totales, de las que unas 40 son superficies de agua
- * un coeficiente bruto de edificación entre 3,7 y 5,6
- * 1.100.000 m² de techo de oficinas y otros usos terciarios
- * 700.000 m² de techo para viviendas, con un potencial de unas 5.900
- * una estimación de unos 45.000 empleos localizados en el sector

Hacia 2.015, los sectores más a poniente, comprendidos entre la monumental ElbPhilharmonie (inaugurada en 2.016 después de una accidentada y costosísima ejecución) y el canal-antigua dársena llamado MagdeburgerHafen, están ya urbanizados y edificados, o en situación muy avanzada. Son básicamente los sectores Sandtorkai, Sandtorpark, Strandkai y Überseequartier. Es un excelente inicio, pero no es seguro que los sectores que siguen, más a Levante, más excéntricos respecto del actual centro ciudad, tengan un ritmo y una comercialización equiparables a lo ya realizado.

Cabe aquí hacer un inciso sobre los precios de nuevas viviendas en Hafen City. Según datos de 2.013, el precio medio de compra estaría en los 6.000 €/m², y entre 11 y 16 €/m² para el alquiler. En los barrios del centro-ciudad, el alquiler estaría entre 9 y 13 €/m².

Si la calidad general de las nuevas arquitecturas es buena –más allá de inevitables connotaciones gestuales espectaculares–, y también lo es la obra urbanizadora de los espacios libres y de los paseos junto al agua, Hafen City no es todavía un verdadero barrio de ciudad.

_38. Como en otros casos de implantación ex novo sobre zonas portuarias en desuso, necesitará tiempo para cuajar y afirmar su potencial condición de extensión del centro urbano actual. A pesar de los esfuerzos de comunicación y concertación realizados a lo largo del proceso, para buena parte de la opinión pública, Hafen City es visto como un barrio de lujo.

Las incidencias de la ejecución de ElbPhilharmonie, la joya arquitectónica que preside el sector ya realizado, no han ayudado a la imagen global. El coste inicialmente previsto, de 77 M. euros, pasó a los 114, a 575, y finalmente a casi 800 M., para finalmente asignar usos como apartamentos de lujo y un hotel también de lujo a una parte de la construcción, en vistas a compensar en algo la deriva de los costes.

Pero conviene escapar a la anécdota. Parece claro que, en el medio y largo plazo, la realización de Hafen City modificará profundamente la geografía urbana, no sólo aportando al actual centro urbano una nueva fachada sobre el Elba, sino también alterando (probablemente) algunos de los equilibrios sobre los que pivotan, en Hamburgo, los mecanismos de la centralidad urbana heredada del siglo pasado, y tensionada ahora por cambios urbanos, económicos, sociales, culturales, de bastante calado.

_39. Cuando en los primeros años 2.000 la municipalidad de Hamburgo promueve, bajo el lema “Sprung über die Elbe”(saltar por encima del Elba) , un simposio relativo

al barrio-isla de Wilhelmsburg, al que seguirán varios talleres de participación ciudadana, se está empezando a gestar lo que hacia 2.007 será ya una decisión firme: la realización en 2.013-2.014 de una I.B.A. centrada sobre este complejo y aislado territorio urbano al Sur del Elba.

IBA: Internationale BauAusstellung, literalmente “Exposición Internacional de Arquitectura”. No es propiamente una exposición. Es más bien un proceso, que busca crear una estructura de intervención, por tiempo limitado, enfocada a un problema urbano que se considera importante. Es un invento alemán, con lo que supone de pluridisciplinar, participativo y pragmático. En el siglo pasado ya registró momentos y temáticas muy relevantes. Las IBA más próximas en el tiempo: 1.957 y 1.984 en Berlín, 1.999 Emscher Park en la cuenca del Ruhr.

Wilhelmsburg es una gran isla entre 2 grandes brazos del Elba, de unos 6 x 5 Km de extensión. Atravesada de Norte a Sur por una potente línea ferroviaria que conecta con el área portuaria Kleiner Grasbrook (justo al Sur de Hafen City) y con la estación central, Hauptbahnhof, y también por 2 vías rápidas-autopistas.

En su interior, 2 barrios de vivienda popular y de inmigrantes, bastante consolidados ya antes de la guerra, con unos 50.000 habitantes actualmente. Comprenden unas partes más densas y otras de viviendas individuales, y están localizados a lado y lado del eje ferroviario. Están complementadas, en toda la franja más a Oeste, por una extensa secuencia de instalaciones industriales y almacenes. Al Este, bastantes terrenos libres, algunos espacios naturales valiosos. Dos estaciones S.Bahn, una en el extremo Norte de la isla y otra en su centro .

En los años 1.970 fueron construidos nuevos conjuntos de viviendas, tal que Kirchdorf-Süd, al sur. Acogieron principalmente población inmigrada, reforzando así el carácter socialmente monocolor, ya dominante.

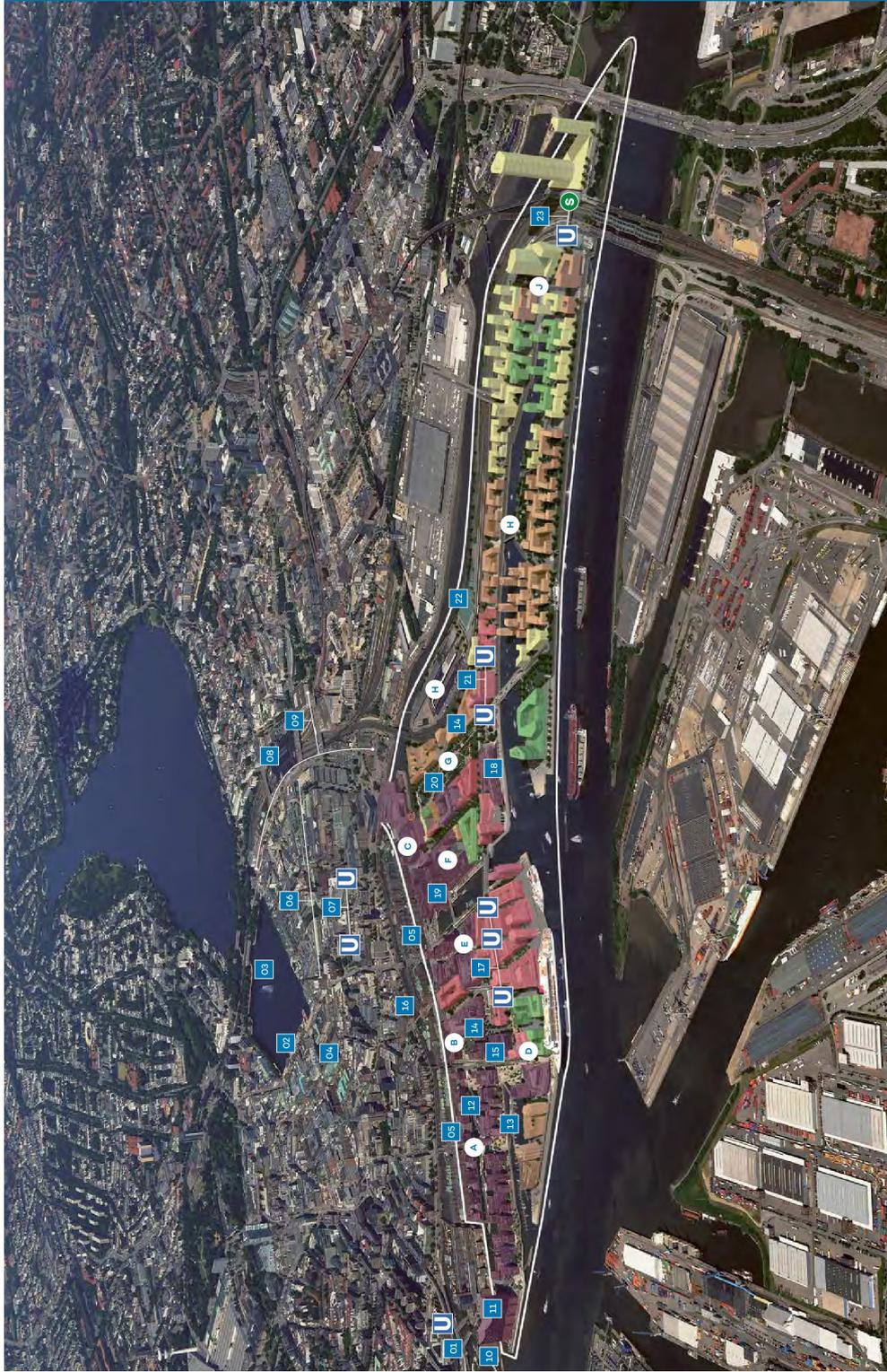
_40. Cuando en 2006-2007 se consolida plenamente la voluntad de realizar un IBA Wilhelmsburg en 2.013, se decidió orientar las iniciativas de cambio y de mejora alrededor de 3 temáticas, llamadas respectivamente “Metrozonas – nuevos espacios”, “Kosmopolis –nuevas oportunidades”, y “Transición energética,cambio climático – nuevas energías”.

Todo ello bajo varios supuestos o ideas fuerza: intentar dotar a Wilhelmsburg de un centro urbano / trabajar en todo lo posible sin poner en cuestión las actividades, empresas, población ya presentes, sino más bien complementarlas para mejorarlas / un esfuerzo prioritario hacia la educación y la formación como bases para la transformación y diversificación social.

El desarrollo práctico del IBA hizo uso del método “convocatoria de presentación de proyectos” –tan usado, en Francia por ej., como “procédure d’appel à projets”. El papel de la estructura IBA, (efímera, acotada en el tiempo, creada para dar impulso a esta concentración de esfuerzos) era la selección de proyectos innovadores y acompañamiento a los mismos para asegurar la financiación.

Se ha dicho a veces que todo este montaje corre riesgo de quedar en un ejercicio de marketing si no se prolonga con un “después del IBA”, que asegure la continuidad de las cualidades coherencia y dinamismo de su arranque y despliegue iniciales.

Y un cierto radicalismo, muy alemán, llegó a adoptar el slogan “ IBA ¿ Nigs DA i” para criticar las posibles derivas resultantes de todos estos esfuerzos de renovación y innovación, que buscan recualificar un territorio desheredado, y insentarlo en una dinámica plenamente urbana. Ciertamente, el tiempo dirá.

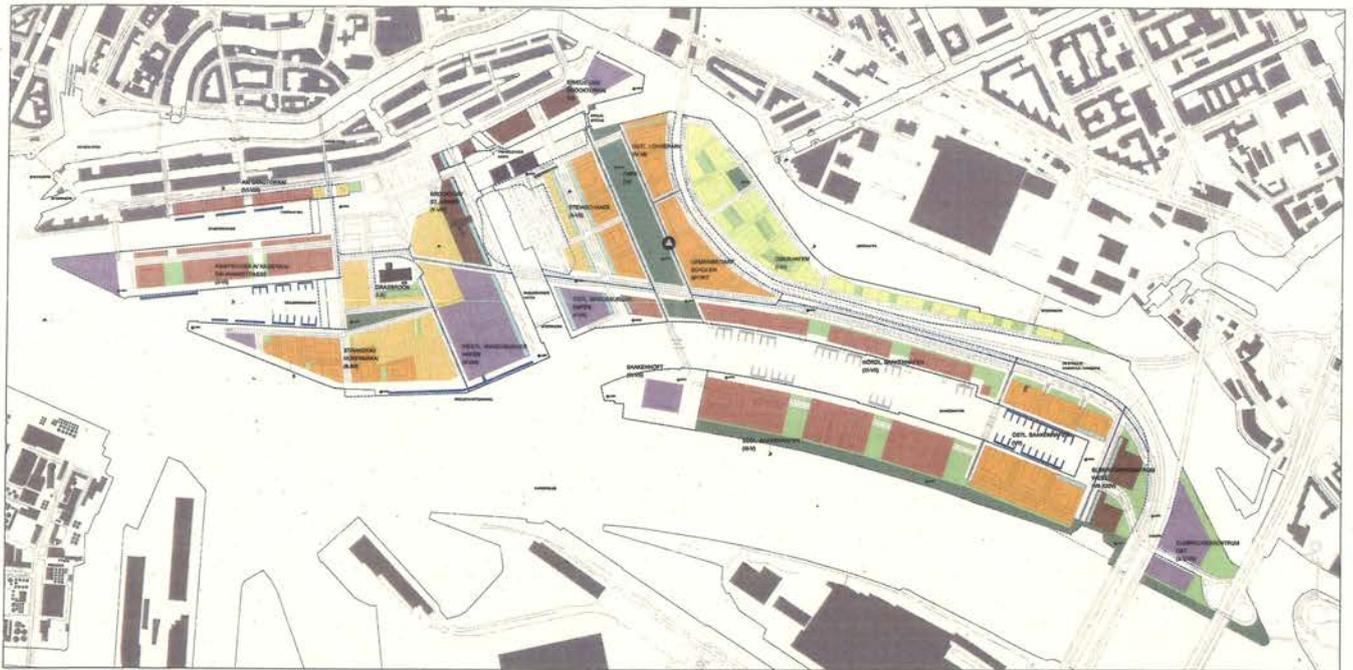


Status of development

- 01 | Buntewall subway station (U2)
- 02 | Jungfernstieg
- 03 | Binnenalster
- 04 | Town Hall
- 05 | Speicherstadt (historic warehouse district)
- 06 | Mönckebergstrasse (prime shopping location)
- 07 | Messberg subway station (U1)
- 08 | Main rail station
- 09 | Kehlbühnenplatz (museum m/a)
- 10 | Kehweidreieck (built 1996-1999)
- 11 | Elbphilharmonie (concert halls, hotel, living, parking)
- 12 | Traditional Ship Harbor
- 13 | Marina at Grasbrookhafen
- 14 | Scheide primary school at Grasbrookpark, primary school at Scharnhorst primary school at Lohsepark
- 15 | Kühne Logistics University/ MSH Medical School Hamburg
- 16 | Cruise Center HafenCity/ Hotel
- 17 | Ubraseequarter subway station (U4)
- 18 | HafenCity University
- 19 | International Maritime Museum of Hamburg
- 20 | dunk and Haneover Rollroad Station
- 21 | HafenCity University subway station (U4)
- 22 | Sports ground in HafenCity
- 23 | Elbbrücken subway and rapid transit station (U4)

- A | Am Sandtorpark/Dalmatinski Quarter living and working at Sanatorien/Traditional Ship Harbor
- B | Am Sandtorpark/Grasbrook Quarter living and working at the park
- C | Brooktorsteil/Ericus Quarter living and working at central entry to HafenCity
- D | Strandkai Quarter living and working at Strandkai
- E | Ubraseequarter living and working at HafenCity's heart with shopping, culture, entertainment, offices and homes
- F | Elbtorquarter living and working at HafenCity University, Elbe Arcades, working and living
- G | Am Lohsepark Quarter
- H | Oberhafen Quarter creative and cultural quarter
- I | Beckenhafen Quarter living, leisure and work between double waterfronts
- J | Elbbrücken Quarter metropolitan, business and residential neighborhood

- completed
- sites allocated
- under construction/ preparing to build
- tender/ready for allocation
- sites development in preparation



Enclosure 3
Spatial Distribution of Use and Scale of Utilization
Scale 1: 2000 (original)

Legend

- Residential Utilization
- Mixed use housing approx. 50%
- Mixed use housing approx. 25%
- Mixed use Modern student/housing approx. 12%
- Core area utilization
- Special utilization Cultural/retail/services
- Private green areas
- Public green areas
- Community services/sports fields
- Sub-areas
- Roads in ground floor zones

Legende

- Wohnung
- Gemischte Nutzung Wohnen/Arbeits
- Gemischte Nutzung Wohnen/Arbeits/Service
- Gemischte Nutzung Wohnen/Arbeits/Service/Arbeits
- Planungsspezifische Nutzung
- Spezialnutzung Kultur/retail/Serviceleistungen
- Private Grün
- Öffentliche Grün
- Gemeinschaftssportplatz
- Talweg
- EG Ebene

Anlage 3
Räumliche Verteilung von Art und Maß der Nutzung

HafenCity

Scale 1: 2000



Enclosure 4
Open Space Concept
Scale 1: 2000 (original)

Legend

- Public green areas
- Private green areas with public use
- Private green areas
- Promenades, squares
- Location with special water relevance
- Group of trees with special significance
- Characteristic single trees
- Existing trees to be maintained
- "Eichenwanderweg"

Legende

- Öffentliche Grünflächen
- Private Grünflächen mit öffentlicher Nutzung
- Private Grünflächen
- Promenaden, Plätze
- Plätze mit besonderer Wassernähe
- Reinigungs- und Grünflächenstationen
- Pflanzengruppen
- Einzelbäume
- Bestehende, zu erhaltenen Bäume/Bäume
- Eichenwanderweg

Anlage 4
Freiraumkonzept

HafenCity

Scale 1: 2000



HafenCity has a particularly high proportion of squares, promenades and parks: the ground surface as a resource is effectively exploited through dense building and the "Warft" principle of compacted flood-secure mounds. This generates closely connected open spaces

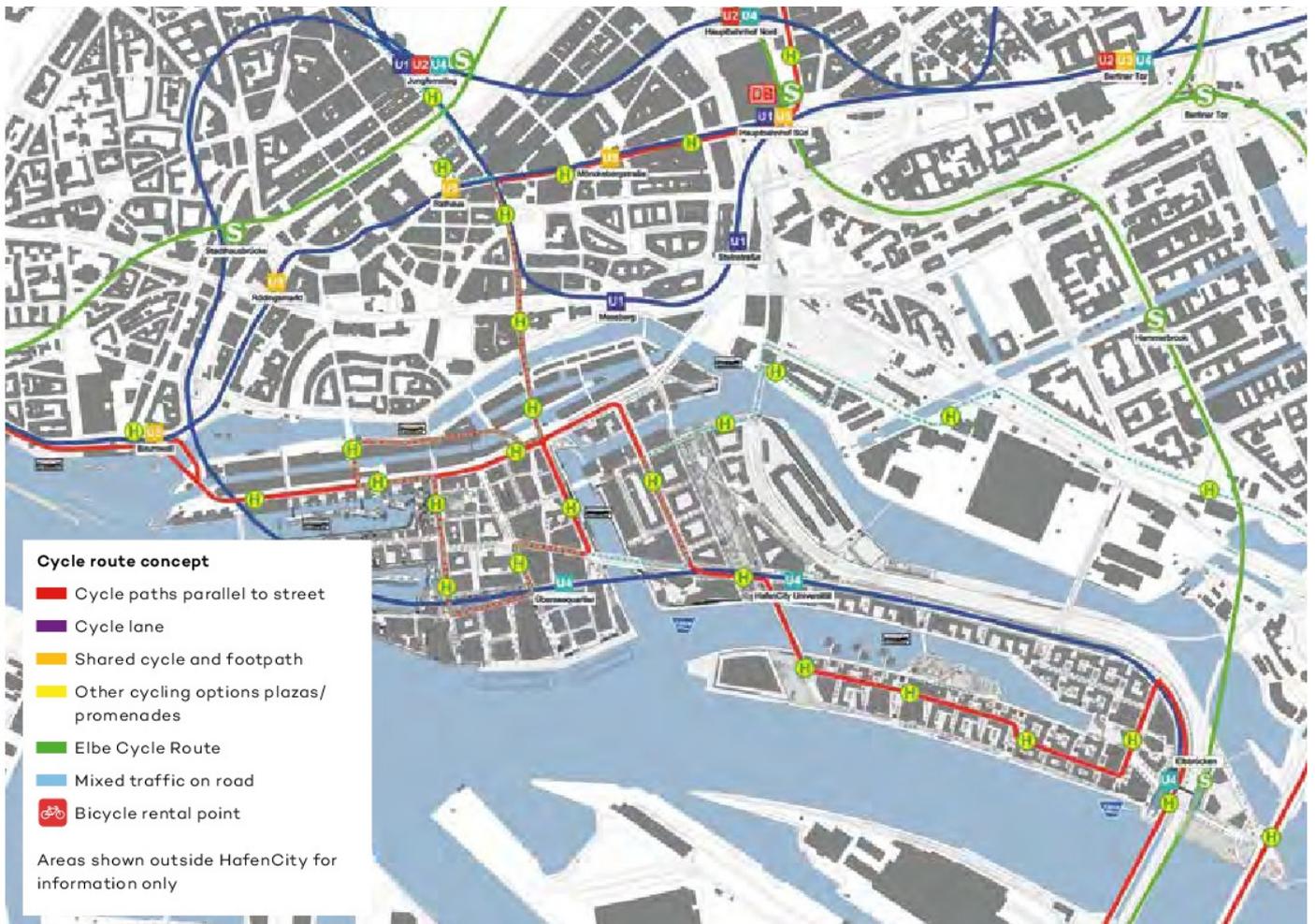
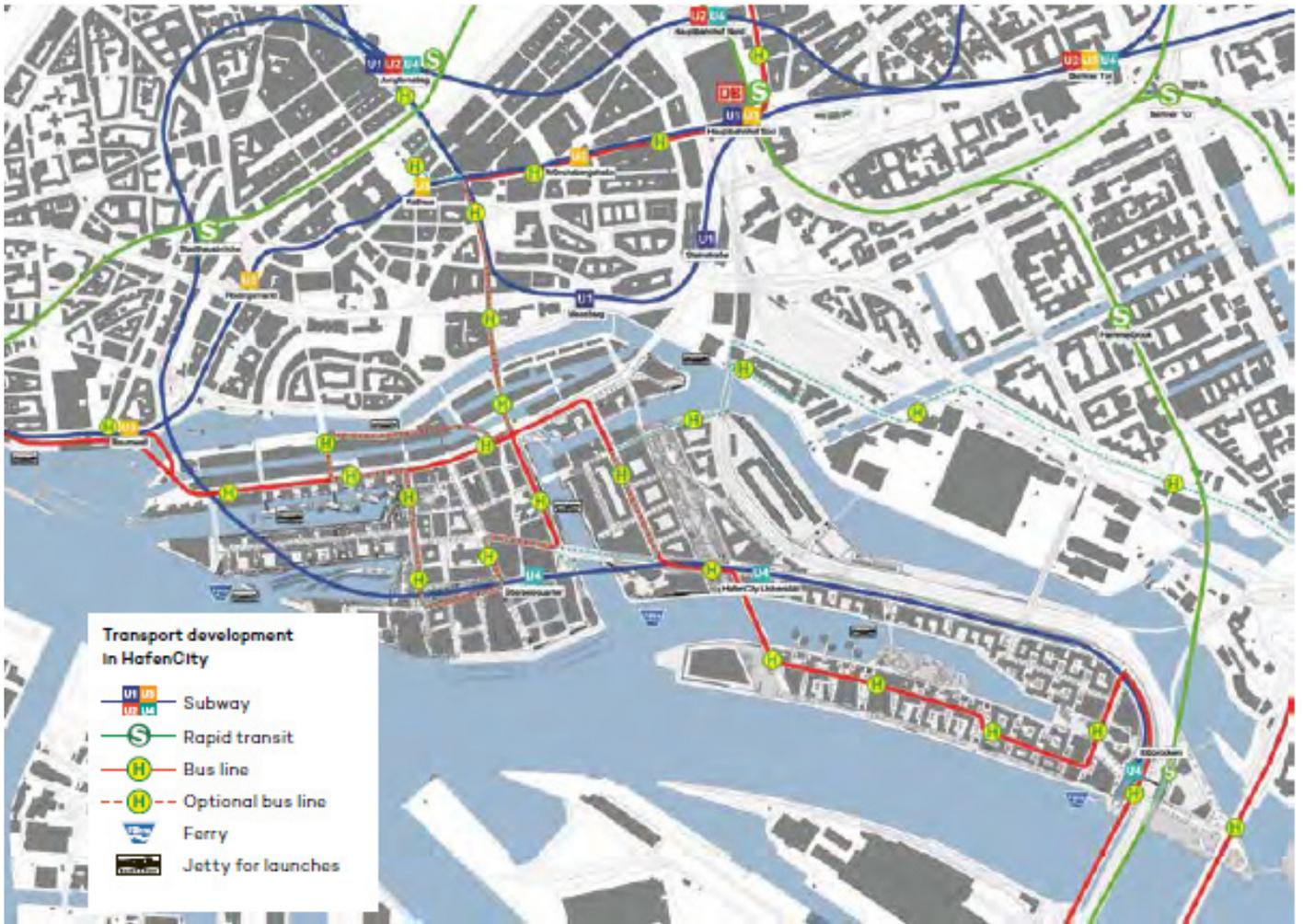
Site distribution in HafenCity

Water area*	28.1 ha
■ Pontoons on the water	1.4 ha 5%
Land area*	100 ha
■ Traffic area	25.5ha 23%
■ Built-up spaces	34.7 ha 31%
■ Public open spaces <small>(squares, parks, promenades, public)</small>	27.4ha 25%
■ Private areas, public access	14.7ha 14%
■ Private areas no public access	7.3ha 7%
□ Oberhafen Quarter	8.6ha



1 Haupteingang 2 Konzertkasse in der Elbphilharmonie 3 Tube 4 Plaza 5 Großer Saal 6 Oraal

7 Kleiner Saal 8 Kallstudios 9 Shop 10 Foyer Bar 11 Gastronomie 12 Hotel 13 Wohnraun 14 Parkhaus



HafenCity: out of a port a city emerges



- Overall area: **157 ha** of former port and industrial sites
- Expansion of Hamburg's city area by **40 percent**
- **10.5 km** new waterside promenades (including Elbe embankment)
- **3.1 km** riverfront along the Elbe
- Distance from center of HafenCity **800 m**
- **Density of users** for offices, residential, retail, education, culture and recreation
- Building density: **3.7 to 6.1** floor space index (FSI)
- Average density of residents: **110/ha** (land area)
- Average density of employees: **354/ha** (land area)
- Newbuild gross floor area (GFA) above ground **2.4 million sqm**
- Up to **45,000** jobs of which 35,000 office
- About **7,000** homes (of which c. **1,500 to 2,000** subsidiz for c. **14,000** residents)



Am Sandtorkai/Dalmanndai

Area
10.9 ha, Total GFA: 261,000 sqm

Jobs
c. 2,700

Commercial uses
Corporate, office, retail, catering

Homes
740 (plus 44 in the Elbphilharmonie)

Special institutions
Elbphilharmonie, Traditional Ship Harbor

Development timeframe
2003 till 2009



Sandtorkai/Grasbrook

Area
5.7 ha
Total GFA: 119,000 sqm

Jobs
c. 2,600

Commercial uses
Office, education, social institutions, retail, catering



Brooktorkai/Erice

Area
4 ha, Total GFA: 106,000 sqm

Jobs
c. 3,350

Commercial uses
Office, education, retail, catering



Strandkai

Area
6.9 ha, Total GFA: 190,000 sqm

Jobs
c. 4,770

Commercial uses
Office, hotel, retail, catering



Überseequartier

Area
14 ha
Total GFA: c. 410,000 sqm

Homes
c. 1,100

Types of use (GFA)
Retail: c. 94,000 sqm
Office: c. 97,000 sqm
Homes: c. 123,000 sqm
Culture/entertainment: c. 14,000 sqm
Hotel: c. 55,000 sqm
Catering: c. 16,000 sqm
Cruise terminal: c. 8,000 sqm

Development timeframe
2007 till 2017 (north)
2017 till 2021 (south)
2021 till 2023 (two later buildings)

Homes
278

Special institutions
Sandtorkai, Grasbrookpark, Katharinschule (all-day supervision with after-school care), Kühne Logistics University (KLU), Medical School Hamburg (MSH), Hamburg-America-Center, thermal power plant (district heating, built in the 90s)

Homes
30

Development timeframe
2007 till late 2011

Homes
733

Special institutions
Cruise terminal (now Überseequartier), KinderKulturHaus

Development timeframe
2005 till 2021, 2021 till 2025 (plots 61-63 currently blocked)



Elbtorkwartier

Area
9 ha
Total GFA: 200,000 sqm

Jobs
c. 3,700

Commercial uses
Office, retail, catering.

Types of use (GFA)
Retail: c. 94,000 sqm
Office: c. 97,000 sqm
Homes: c. 123,000 sqm
Culture/entertainment: c. 14,000 sqm
Hotel: c. 55,000 sqm
Catering: c. 16,000 sqm
Cruise terminal: c. 8,000 sqm

Development timeframe
2007 till 2018 (plot S1 held back as logistics area for construction of Überseequartier)



Am Lohesepark

Area
12.5 ha,
Total GFA: 240,000 sqm

Jobs
c. 4,700

Commercial uses
Office, service, hotel

Commercial uses
catering, retail

Homes
650

Special institutions
denk.mal Hanover Railroad Station documentation center, Prototyp automobile museum, HafenCity school

Development timeframe
2012 till 2021



Baakenhafen

Area
8.9 ha
Total GFA: 25,000 sqm (existing)

Jobs
c. 500

Types of use (GFA)
Retail: c. 94,000 sqm
Office: c. 97,000 sqm
Homes: c. 123,000 sqm
Culture/entertainment: c. 14,000 sqm
Hotel: c. 55,000 sqm
Catering: c. 16,000 sqm
Cruise terminal: c. 8,000 sqm

Development timeframe
Development centering on



Area
24 ha
Total GFA: 395,000 sqm

Jobs
c. 4,500 (including Baakenhöft)

Commercial uses
Office, leisure institutions, hotel, retail, catering, services

Homes
c. 2,200

Special institutions
1.6 ha artificially in-filled area for play and recreational facilities in Baakenhafen harbor, primary school, childcare

Development timeframe
2012 till 2022 (except individual project in northeast)



Elbbücken

Area
21.4 ha
Total GFA: 560,000 sqm

Jobs
c. 13,000

Commercial uses
Office, services, hotel, retail, catering

Homes
c. 1,100

Development timeframe
2016 till 2025

Dates et faits clés

Volume total des investissements dans la Hafencity

Environ 9 milliards d'euros



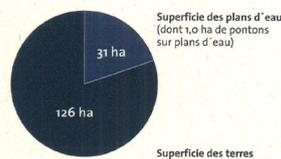
Répartition de l'exploitation de l'entière Hafencity

Surface totale de plancher brute (SPB) de 2,32 millions de m²



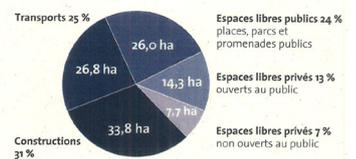
Répartition de l'exploitation des terres et des plans d'eau

Superficie totale : 157 hectares



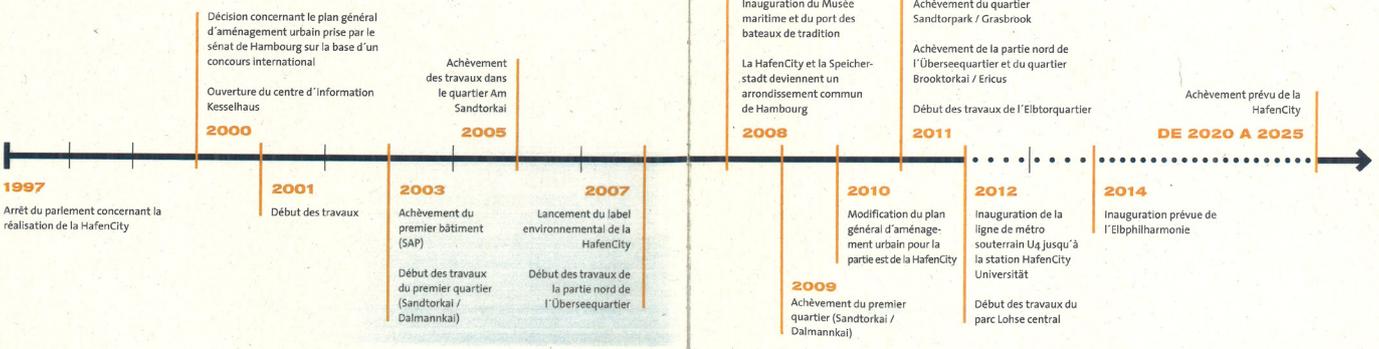
Répartition de l'exploitation des terres dans la Hafencity*

Superficie totale de 126 hectares



* hors quartier Oberhafen (une construction à long terme n'étant pas encore prévue)

Les principales phases du développement de la Hafencity



Data and facts

Total investment volume Hafencity

c. EUR 10,9bn (provisional estimate at current prices)



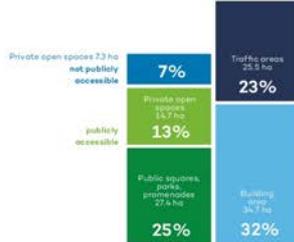
Distribution of land and water surface use

Overall area: 157 ha



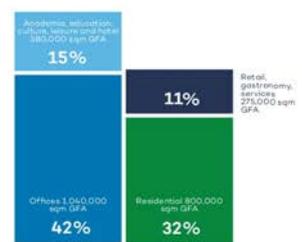
Distribution of land areas in Hafencity*

Total area: 127 ha



Distribution of building space

Total: 2.4 million sqm GFA



* less Oberhafen neighborhood and DE tracks

Key stages of development in Hafencity





Das Freihafengebiet und die Elbinsel Wilhelmsburg auf einem verkleinerten Ausschnitt aus der Topografischen Karte 1:50.000. Durch eine blaue Linie ist das seit 1881 bestehende Freihafengebiet gekennzeichnet. Als Freihafen wurde ein Teil der Speicherstadt und des Hafens mit seinen Kaianlagen und Schuppen bezeichnet, denn es war steuerrechtlich Zollausland. Zoll musste erst gezahlt werden, wenn die Rohware oder die dort verarbeitete Ware das Freihafengebiet verließ. 2003 wurde das Gebiet verkleinert und Teile des historischen Zollzauns, z.B. im Bereich Speicherstadt und HafenCity, wurden abgerissen. Zum 1. Januar 2013 wurde der Hamburger Freihafen endgültig aufgelöst, damit fielen auch die alten Zolldurchgänge weg.

RIVERS OF CHANGE

HAMBURG'S "LEAP ACROSS THE ELBE"

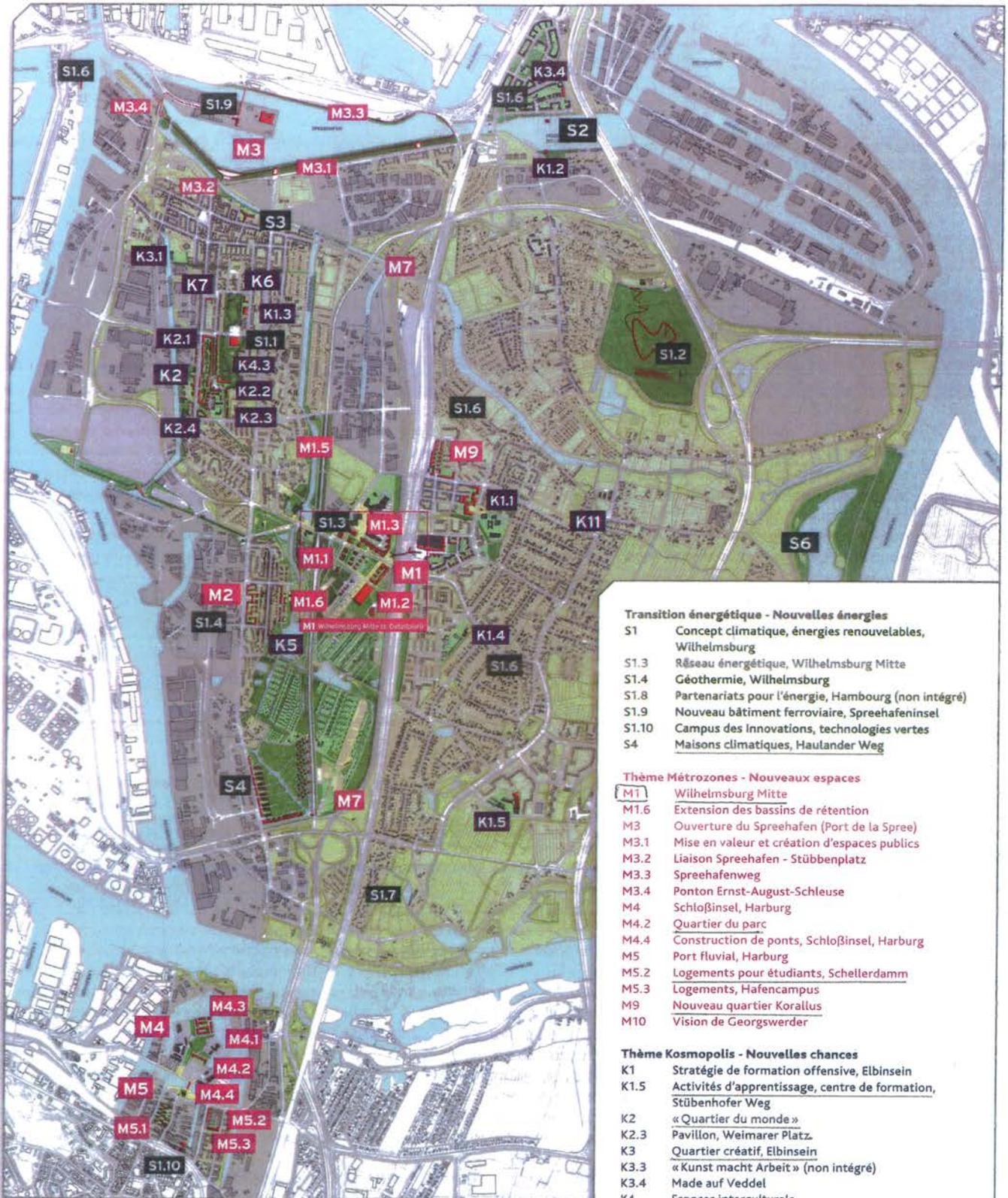


The parting of the waters: The island of Wilhelmsburg lies between the North and South Elbe



AT A GLANCE

New opportunities, new spaces, and new energies for the city: Hamburg's little-known southern districts are changing. With their environmentally and socially pioneering building projects, green energy supply, and sustainable urban development, Wilhelmsburg, Veddel, and Harburg's upriver port are looking to provide solutions for the future.



Les opérations de l'IBA

Transition énergétique - Nouvelles énergies

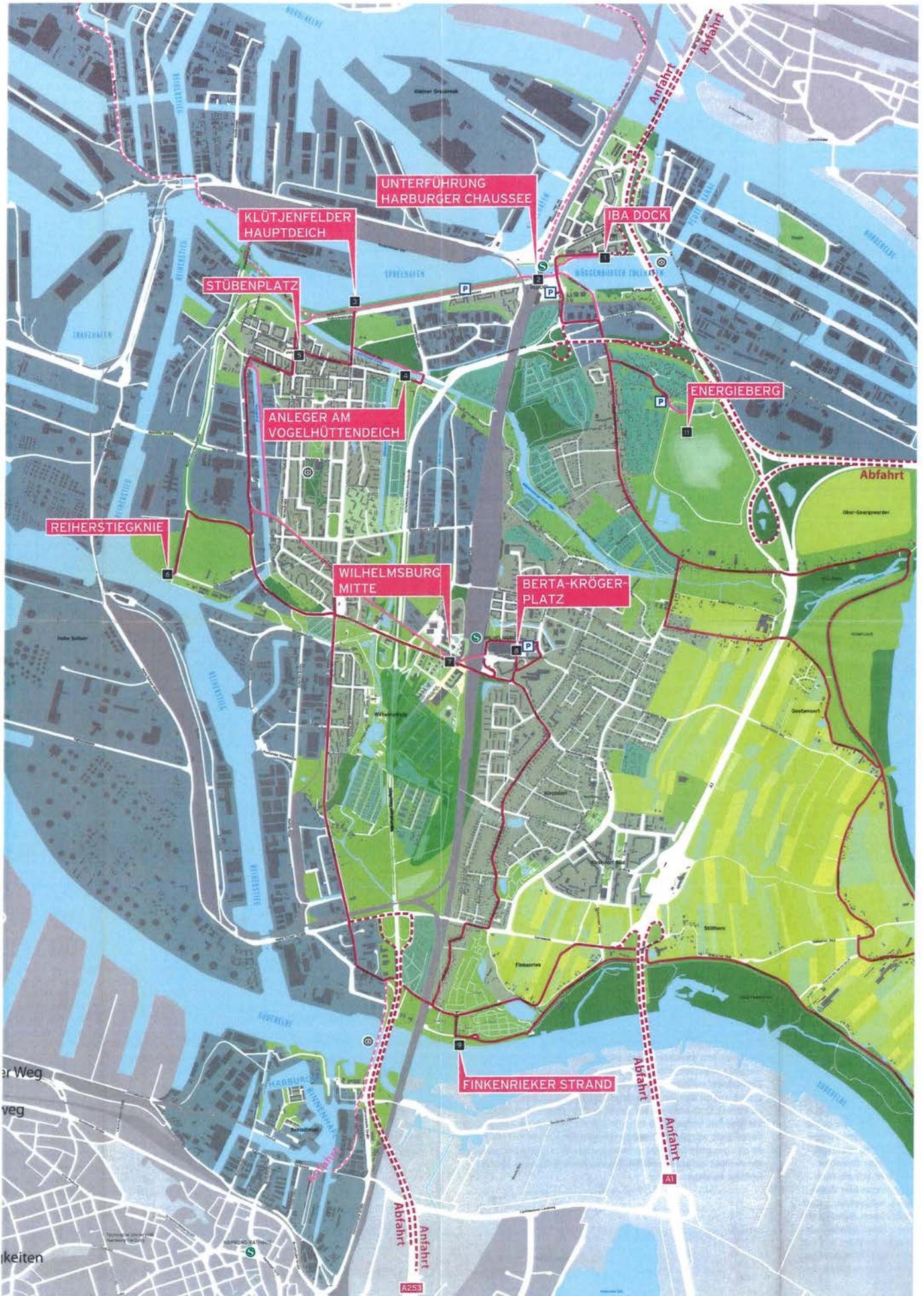
- S1 Concept climatique, énergies renouvelables, Wilhelmsburg
- S1.3 Réseau énergétique, Wilhelmsburg Mitte
- S1.4 Géothermie, Wilhelmsburg
- S1.8 Partenariats pour l'énergie, Hambourg (non intégré)
- S1.9 Nouveau bâtiment ferroviaire, Spreehafeninsel
- S1.10 Campus des Innovations, technologies vertes
- S4 Maisons climatiques, Haulander Weg

Thème Métrozones - Nouveaux espaces

- M1** Wilhelmsburg Mitte
- M1.6 Extension des bassins de rétention
- M3 Ouverture du Spreehafen (Port de la Spree)
- M3.1 Mise en valeur et création d'espaces publics
- M3.2 Liaison Spreehafen - Stübbenplatz
- M3.3 Spreehafenweg
- M3.4 Ponton Ernst-August-Schleuse
- M4 Schloßinsel, Harburg
- M4.2 Quartier du parc
- M4.4 Construction de ponts, Schloßinsel, Harburg
- M5 Port fluvial, Harburg
- M5.2 Logements pour étudiants, Schellerdamm
- M5.3 Logements, Hafencampus
- M9 Nouveau quartier Korallus
- M10 Vision de Georgswerder

Thème Kosmopolis - Nouvelles chances

- K1 Stratégie de formation offensive, Elbinsein
- K1.5 Activités d'apprentissage, centre de formation, Stübbenhofer Weg
- K2 « Quartier du monde »
- K2.3 Pavillon, Weimarer Platz
- K3 Quartier créatif, Elbinsein
- K3.3 « Kunst macht Arbeit » (non intégré)
- K3.4 Made auf Veddel
- K4 Espaces interculturels
- K11 Fournil du moulin à vent Johanna



UNTERFÜHRUNG
HARBURGER CHAUSSEE

KLÜTJENFELDER
HAUPTDEICH

IBA DOCK

STÜBENPLATZ

ANLEGER AM
VOGELHÜTTENDEICH

ENERGIEBERG

REIHERSTIEGKNIE

WILHELMSBURG
MITTE

BERTA-KRÖGER-
PLATZ

FINKENRIEKER STRAND

Abfahrt
Anfahrt

Abfahrt
Anfahrt

Abfahrt
Anfahrt

Abfahrt
Anfahrt

A253

/ Une philosophie d'action

L'IBA est, outre-Rhin, une méthode originale pour mener à bien un projet urbain de grande ampleur en s'extrayant des pesanteurs administratives. La dernière en date, l'IBA Hamburg, a permis à cette ville de faire « le saut par-dessus l'Elbe » et de réinvestir l'île de Wilhelmsburg. Son rôle est donc majeur dans la transformation urbaine. Certains y voient aussi une politique de marketing territorial. Par Florent Chevreau



Affiche en faveur de la diversité culturelle: « espoir et confiance »

Les IBA (*Internationale Bauausstellung* ou exposition d'architecture internationale) ne correspondent pas tout à fait à leur intitulé. Ce ne sont pas à proprement parler des expositions, il n'y est pas toujours question en premier lieu d'architecture et elles ne sont que modérément internationales. Les IBA allemandes sont avant tout une modalité d'intervention publique pour résoudre les problèmes d'un territoire, une manière de conduire un projet d'urbanisme en somme, autrement dit un projet urbain qui ne dit pas son nom.

La démarche IBA, puisqu'il faut plutôt la présenter ainsi pour ne pas l'assimiler à une biennale architecturale, est un outil dont disposent des villes allemandes pour faire un projet urbain, et qui apporte des éléments de réponse innovants aux enjeux contemporains.

Depuis plus d'un siècle, l'Allemagne a connu plusieurs IBA, de formes et d'intentions très différentes, sans que leur chronicité et leur format ne soient jamais strictement définis. La première, à Darmstadt en 1901, s'intitulait « *Ein Dokument Deutscher Kunst* » (« Un document d'art allemand »). Il s'agit

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA PARA LA REDACCIÓN DEL “DOSSIER-RESUMEN DE HISTORIA URBANA DE HAMBURGO”

Dentro del listado que sigue, la monografía “Portrait de ville-Hambourg” ha constituido una referencia básica. Aunque publicada hace ya un tiempo, en 2.002, conserva todas sus cualidades de visión global de la ciudad y de sus diferentes etapas, así como numerosos datos concretos, que tanto ayudan a enriquecer y darle viveza al texto.

El listado de obras consultadas (de las que además provienen buena parte de las imágenes integradas en el Dossier) es el siguiente:

- “Portrait de ville - Hambourg”. Institut Français d’Architecture, D.Noël, F.Kossak. 2.002
- Wohnstadt Hamburg, miethäuser der zwanziger jahre. Christian Verlag, H.Hipp.1.982
- Hamburger Wohnquartiere. Dieter Reimer Verlag, Dirk Schubert, 2.005
- Das Hamburger Komtorhaus. Döllig u. Galitz Verlag, Ralph Lange, 2.015
- Revue “Urbanisme”, num. 390, 2013. Dossier “Hamburg à l’heure de l’IBA”
- Towards a new city, guide to the Elbe islands and the project of the IBAHamburg.2.013
- Hafen City Hamburg: Der Master Plan. 2.006
- Hafen City Hamburg; Thèmes quartiers, projets. 2.011



ACERCA DE LOS VUELOS (para la modalidad 2, With the team)

Tarjeta de embarque

Las tarjetas de embarque se pueden sacar 24 horas antes, por lo la agencia os remitirá por correo electrónico el lunes las del vuelo de ida del martes; mientras que las de regreso no se podrán sacar hasta el próximo viernes 08 por la tarde. No os preocupéis por las tarjetas de embarque del vuelo de vuelta, ya que al ser un vuelo de Iberia es suficiente con mostrar el DNI en el mostrador. Aún así, también se remitirán por correo electrónico la víspera, el viernes, para que podáis descargarosla en el móvil.

Si bien la Secretaria-Coordinadora llevará consigo copia en papel, se ruega que cada uno imprima sus billetes para la ida.

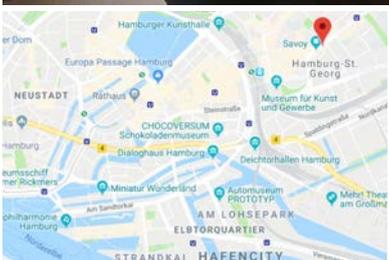
Equipaje

El precio incluye una maleta facturada, por lo que podéis llevar equipaje de mano (peso máximo 8 kg, y medidas que no superen los 55x40x23 cm) y/o maleta facturada (peso máximo 20kg), lo que os sea más cómodo, sin coste alguno.

Horarios

Quedamos en el Hall del Aeropuerto de Loiu el martes día 05 de junio a las 13:30h.

DÍA	Salida		Llegada	
	AEROPUERTO	HORA	AEROPUERTO	HORA
05	Loiu (Bilbao)	14:55 h	Düsseldorf	17:00 h
	Düsseldorf	20:45 h	Fuhlsbüttel (Hamburgo)	21:40 h
09	Fuhlsbüttel (Hamburgo)	15:35 h	Madrid	18:30 h
	Madrid	19:45 h	Loiu (Bilbao)	20:45 h



ACERCA DEL HOTEL (para la modalidad 2, With the team)

Novum Style Hotel Hamburg-Centrum 3*

El Novum Style Hotel Hamburg-Centrum está céntricamente situado en el bullicioso distrito de St. Georg, a pocos minutos andando de la estación.

Todas las habitaciones tienen TV de pantalla plana de 32 pulgadas, conexión Wi-Fi gratuita, caja fuerte y escritorio. El hotel cuenta con sauna con terraza y Bar & Chill Out Lounge.

El desayuno está incluido.

Dirección: Steindamm 68-70. 20099 Hamburgo. Alemania

Web: <https://www.novum-hotels.com/hotel-hamburg-centrum-hamburg>

Email: stylehamburg@novum-hotels.com

Teléfono: +49 40 411 88 20

CONTACTO

Paula Amuchastegui Moreno, Secretaria-Coordinadora de la AVNAU

E-mail: p.amuchastegui.moreno@gmail.com

Móvil: 607 36 57 52

Agencia de viajes

Viajes El Corte Inglés

Agente: Sara Prieto

Dirección: C/ Gregorio Ordóñez, 9-11 C.P. 20011 Donostia-San Sebastián

Teléfono: 943 42 55 30

Fax: 943 420 189

E-mail: comercialsansebastian@viajeseci.es

Web: www.viajeselcorteingles.es

MÁS INFORMACIÓN ÚTIL

Requisitos de visado y pasaportes

Al ser Alemania un estado miembro de la Unión Europea no es necesario el pasaporte, pero debe mostrarse un documento de identidad válido. Se recomienda llevar el documento nacional de identidad.

Aduanas y normativa

La legislación permite introducir en el país las siguientes cantidades de productos, únicamente para uso personal:

- Tabaco: 800 cigarrillos o un kilo de tabaco, si fueron adquiridos en un país de la UE. De lo contrario, 200 cigarrillos o 250 gramos de tabaco.
- Alcohol: 10 litros de bebidas de más de 22% de graduación alcohólica, 20 litros de bebidas de menos de 22% de graduación alcohólica, 90 litros de vino o 110 litros de cerveza, si han sido adquiridos en un país de la UE. De lo contrario, un litro de bebidas de más de 22% de graduación alcohólica, dos litros de bebidas de menos de 22% de graduación alcohólica, 4 litros de vino o 16 litros de cerveza.
- Objetos nuevos de hasta 430€.

Por los productos que superen estas cantidades se deberán pagar impuestos. A los viajeros menores de 17 años no se les permite llevar alcohol o tabaco en cualquier cantidad.

No hay restricciones en lo que respecta a los medicamentos, a condición de que se importen sólo para uso personal.

Dinero

Conviene llevar dinero en efectivo, ya que los comercios más pequeños pueden no aceptar tarjetas de crédito.

En Alemania los bancos permanecen cerrados los sábados y domingos. Los demás días cierran sus puertas -como máximo- a las 18:00 hs. El horario de apertura depende de cada entidad y varía bastante. No obstante ello, casi todos los bancos cuentan con un sector al que se puede tener acceso durante las 24 horas del día y que cuenta con cajeros automáticos.

Generalmente las propinas en Alemania ya se incluyen en las facturas, pero mucha gente cree que es apropiado dejar algo más. En los restaurantes las propinas oscilan entre un 5% y un 10% del importe total de la factura y nunca debe dejarse sobre la mesa. Incluso los taxistas suelen percibir propinas de hasta un 10%, en tanto que en los hoteles se acostumbra a darles a los que llevan las maletas o a los mozos, uno o dos euros diarios.

Llamar

Realizar llamadas internacionales desde dentro de Alemania marcad "00" seguido por el prefijo de dos o tres dígitos, el prefijo de zona y el número de teléfono.

En la mayoría de los teléfonos móviles, utilizando "+" en lugar de "00" también funcionará. El prefijo telefónico de país para Alemania es el +49 o 0049.

Urgencias y farmacias

En caso de urgencias debéis acudir directamente a los servicios correspondientes (Ambulanz o Notaufnahme) del hospital más cercano. En casos graves, donde no es posible un traslado por cuenta propia, hay que llamar a una AMBULANCIA (Notarzt) a través del 112.

Si se trata de una intoxicación, se debe llamar directamente al servicio de urgencias del centro toxicológico (Giftnotruf) más cercano.

Farmacias (Apotheke)

Hay una farmacia próxima al hotel:

Engel Apotheke. Steindamm 32, 20099. Tel: +49 40 245350. Horario: de 8.00-19.00

Consulado General de España

Horario de apertura:

Lunes a viernes de 08:30 a 14:00

Mittelweg 37, 20148 Hamburg, Alemania.

Tel: +49 40 4146460

cog.hamburgo@maec.es

www.exteriores.gob.es/consulados/hamburgo

Tiempo

La previsión del tiempo para nuestra estancia es la siguiente:

Día	Tiempo	Precipitaciones	Máxima	Mínima
Martes	Nubes y claros	0%	25°	13°
Miércoles	Nubes y claros	0%	26°	13°
Jueves	Nubes y claros	5%	26°	14°
Viernes	Nubes y claros	15%	27°	15°
Sábado	Nubes y claros	5%	29°	15

Los números de teléfono de emergencias

110 - Policía / Llamada de emergencia

112 - Bomberos / Servicio de socorro / Ambulancia

116 o 117 Servicio médico de urgencias

040 1 92 40 - Centro de información sobre sustancias tóxicas

Electricidad

220 voltios de corriente alterna (50 Hz) es el estándar europeo.

Fumar

Está prohibido fumar en lugares cerrados en la mayoría de los lugares públicos en Alemania. Esto incluye hoteles, bares, restaurantes y todos los demás establecimientos donde se sirven comidas y bebidas.

Zona horaria

La hora es la misma que en aquí.

Horarios

Los comercios están abiertos de lunes a viernes de 8.30 a 18.30 h. y los sábados de 8.30 a 13 h., excepto los primeros sábados de cada mes que extienden su horario de apertura hasta las 18 h., cerrando así domingos y festivos. Los grandes almacenes abren hasta las 20 h. y los sábados hasta las 16 h. y también cierran los domingos. En las pequeñas ciudades, las tiendas suelen cerrar al mediodía.

Los bancos tienen un horario de lunes a viernes de 8.30 a 13 h. y de 14 a 16 h., excepto los jueves que permanecen abiertos hasta las 17.30 h.

Las oficinas de correos tienen un horario muy amplio, abriendo de lunes a viernes de 6 a 20 h. y los sábados hasta el mediodía.

Las comidas se hacen aproximadamente a las entre las 12:00 y las 14:00 y las cenas entre 19.00 y 20.00.

TRANSPORTE PÚBLICO

<http://www.hvv.de/en/>

Se puede utilizar el mismo billete para autobús, metro o ferry.

Hamburgo cuenta con un sistema de **Metro** (tren subterráneo metropolitano o U-Bahn) compuesto por 4 líneas y 91 estaciones. Como complemento tiene líneas de **trenes suburbanos** (S-Bahn) y **autobuses**. **U S A R**

MetroBus

Esta red de 22 líneas MetroBus, ofrece enlaces rápidos y directos, conexiones confiables y servicios cada pocos minutos. Las líneas de MetroBus se conectan con el centro de la ciudad y los distritos centrales, y conectan los distritos periféricos sin un desvío a través del centro, y no hay cargo adicional.

Los MetroBuses tienen los números 1-15 para los servicios del centro de la ciudad o los distritos centrales y 20-27 para las conexiones entre los distritos periféricos.

Autobús expres (SchnellBus)

La red de tránsito rápido se complementa con 8 líneas de autobuses expres (que cobran un suplemento) y proporcionan enlaces directos desde las áreas residenciales al centro de la ciudad sin cambiar de línea.

Los Autobuses Expres tienen números de dos dígitos del 31 al 39. Las líneas 48 y 49 tienen un servicio especial con minibuses para recorrer las empinadas y estrechas carreteras de Blankenese.

Líneas urbanas y regionales (StadtBus y RegionalBus)

Las líneas de autobuses regionales y de la ciudad pueden reconocerse por sus números de tres dígitos (fuera de los cuatro dígitos de Hamburgo).

Autobuses nocturnos (NachtBus)

U y S-Bahn, así como muchas líneas MetroBus y StadtBus pasan toda la noche los fines de semana. Además de esto, hay varias líneas de autobuses nocturnos, que sirven principalmente a los distritos periféricos y las comunidades circundantes.

El punto central de partida e intercambio para estos es el Rathausmarkt. Los autobuses nocturnos parten hacia casi todas las partes de la ciudad, durante toda la noche. Las líneas de autobuses nocturnos siempre tienen números de tres dígitos desde 600 hasta 688.

Autobuses de enlace (EilBus)

Llega rápido y directo a donde quieras sin costo adicional con las 4 líneas EilBus. Están en el centro de la ciudad por la mañana y al final de la tarde.

Los autobuses lanzadera EilBus son operados por E y un número de línea de dos dígitos.

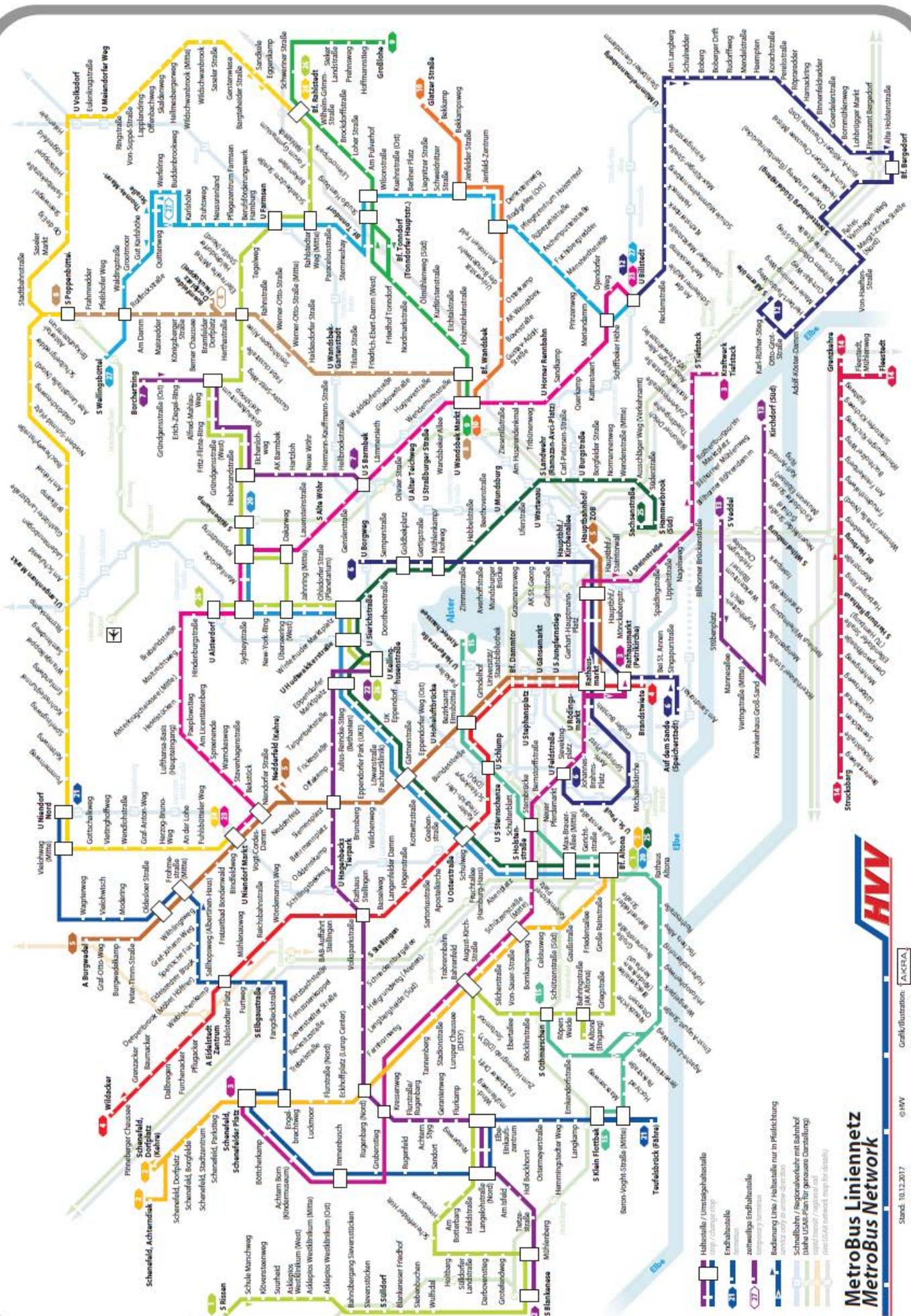
Además hay 7 líneas de **ferry**. Todas comienzan en el "Landungsbrücken". Tienen un horario regular y son utilizados por los lugareños alternativamente a los autobuses y el ferrocarril de la ciudad. Tienen números de dos dígitos que comienzan con 61. Os recomendamos las líneas 62 y 61 como visita turística 

hvv.de
 Information · Fahrpläne | Timetables · Service
040/19 449



Stand: 10.12.2017 e-HVV

- Nur zeitweilig / limited service
- Schnellbahn-/Regionalverkehr der S-Bahn/Regionalverkehr
- Rapid Transit/Regional Rail Stations
- Hauptbahnhof Hamburg AB
- Flughafen Hamburg
- Uelzen
- Tostedt
- Lüneburg
- Lüneburg Hauptbahnhof
- Lüneburg Hauptbahnhof
- Lüneburg Hauptbahnhof
- Lüneburg Hauptbahnhof

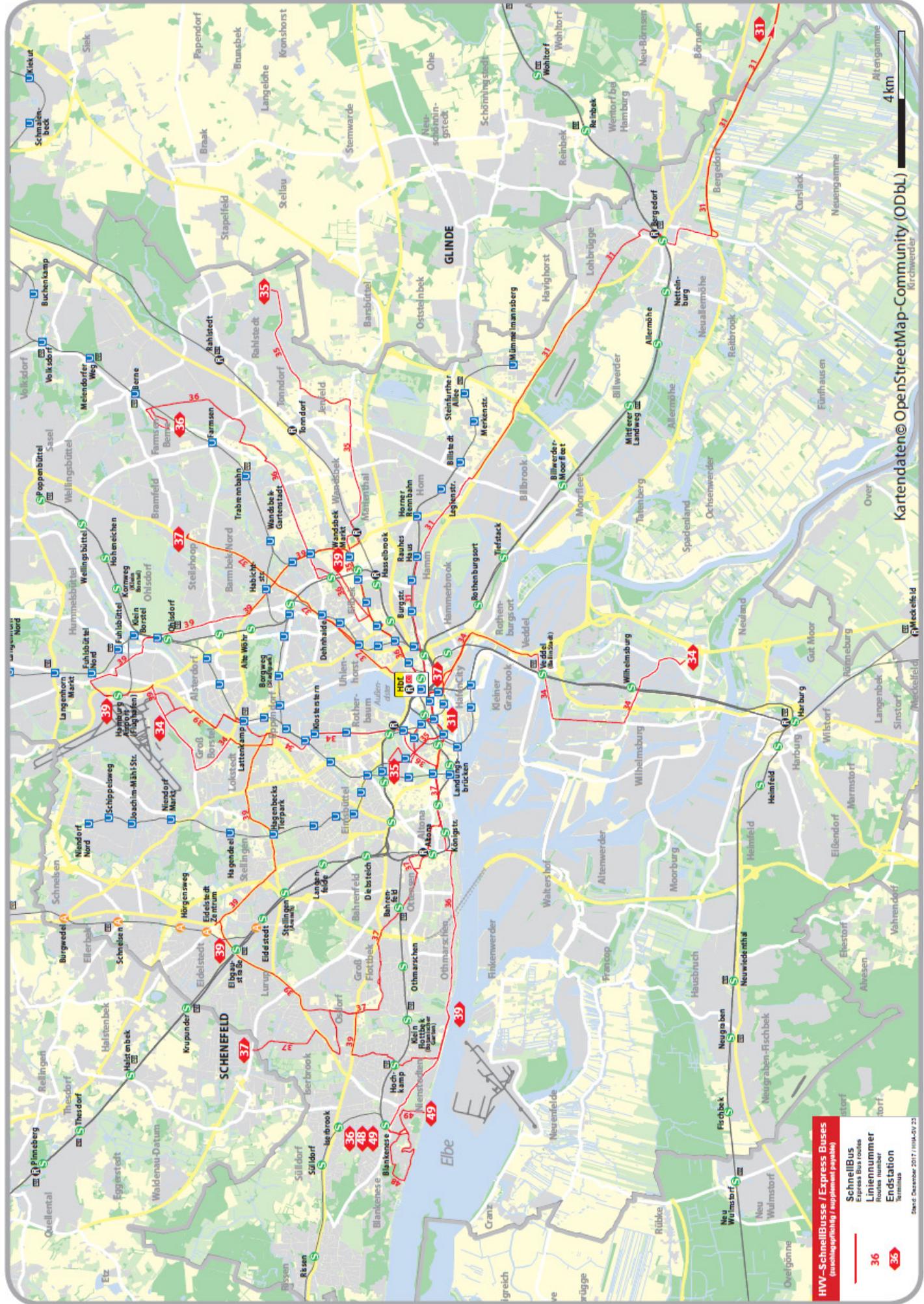


- Haltestelle / Umsteigehaltestelle
- Endhaltestelle
- zirkuläre Endhaltestelle
- Bedienung Linie / Haltestelle nur in Pfeilrichtung
- Schnellbahn / Regionalverkehr mit S-Bahn
- rapid transit / regional rail
- light rail
- tram
- trolleybus
- temporäre Endhaltestelle
- temporäre Endhaltestelle

MetroBus Linienetz
MetroBus Network

Stand: 10.12.2017 © HVV

Graphic/Illustration: A. K. F. A. www.hvv.de



Kartendaten © OpenStreetMap-Community (ODbL)
Kirchwender

HW-Schnellbusse / Express Buses
(Fahrplatzpflichtig / equipment payable)

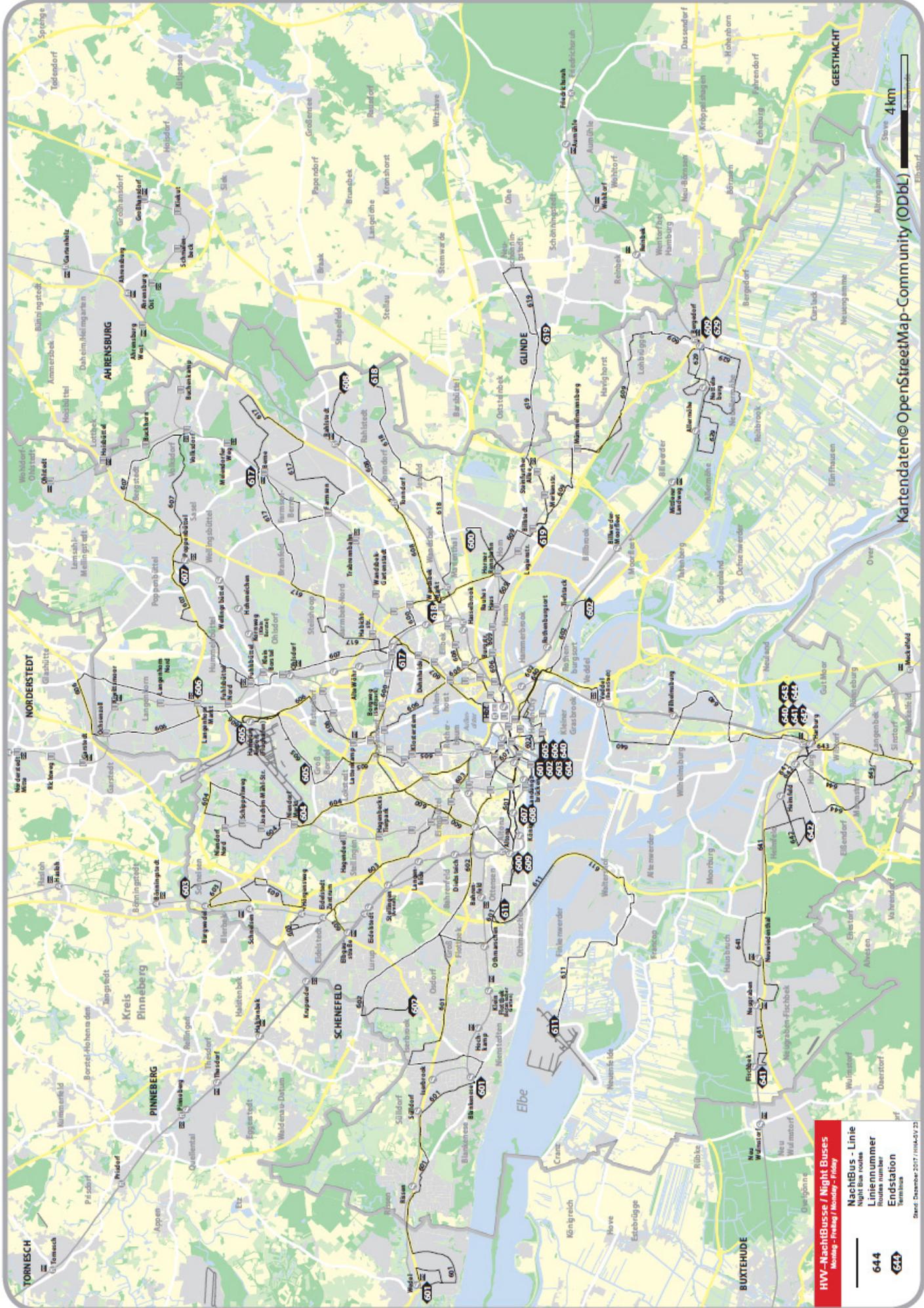
Schnellbus
Express bus routes

Liniennummer
Route number

Endstation
Terminus

36
36

Stand: 6. Dezember 2017 (HWA-01/21)



HVV-NachtBusse / Night Busse
 Monday - Friday / Monday - Friday

NachtBus - Linie
 Night Bus routes

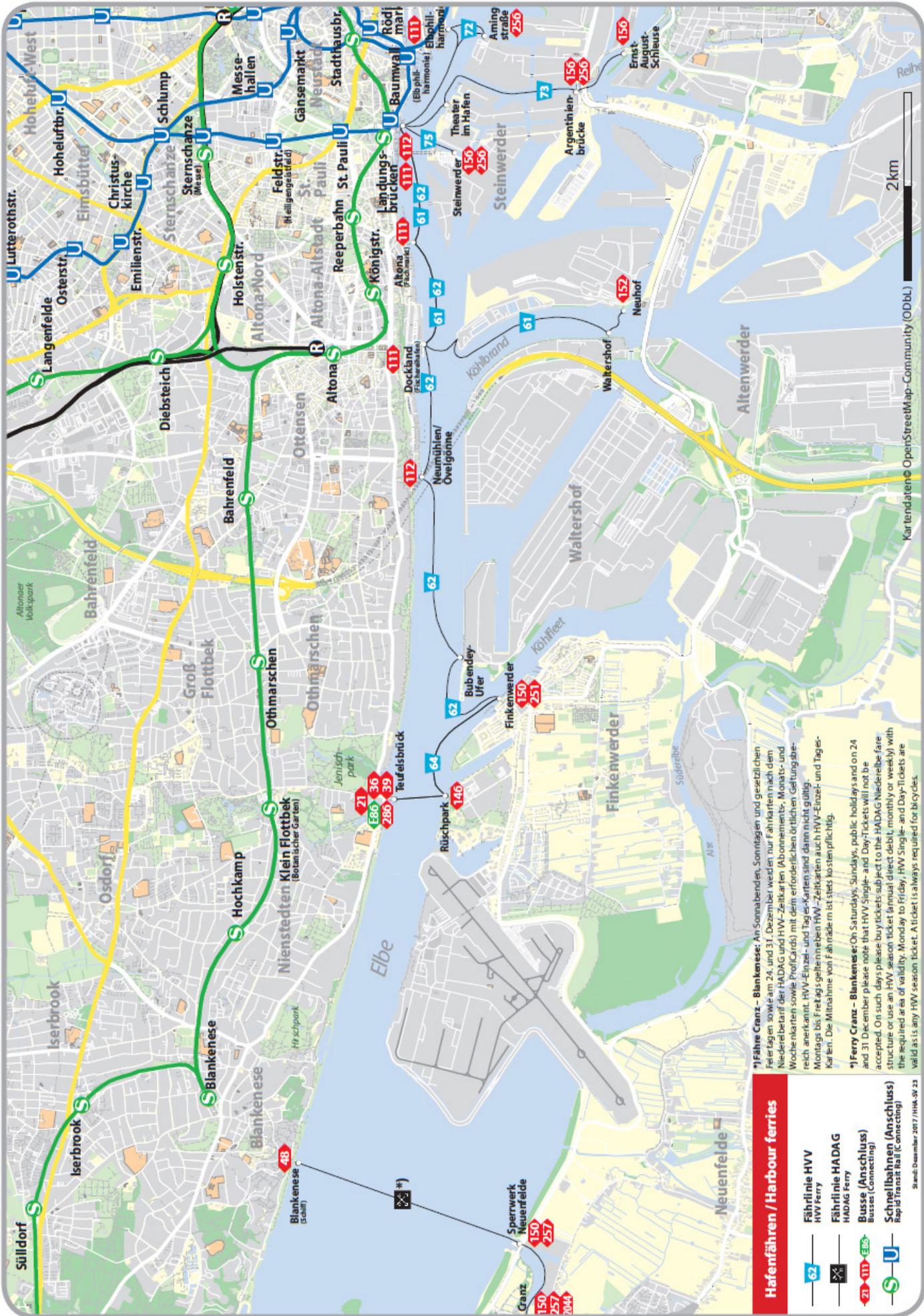
Liniennummer
 Line number

Endstation
 Terminus

644

644

Stand: Dezember 2017 / 11/14-17 23



Hafenfähren / Harbour ferries

- 62 **Fährlinie HVV**
HVV Ferry
- S **Fährlinie HADAG**
HADAG Ferry
- 21-112-EB **Busse (Anschluss)**
Busses (Connecting)
- S **Schnellbahnen (Anschluss)**
Rapid Transit Rail (Connecting)

Stand: Dezember 2017 / HfM 3V 23

***1) Fähre Cranz – Blankenese:** An Sonnabenden, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen sowie am 24. und 31. Dezember, werden nur Fahrkarten nach dem Niederbedarf der HADAG und HVV-Zeitkarten (Abonnements-, Monats- und Wochenkarten sowie Proficards) mit dem erforderlichen örtlichen Geltungsbereich anerkannt. HVV-Einzel- und Tages-Karten sind dann nicht gültig. Montags bis Freitags gelten neben HVV-Zeitkarten auch HVV-Einzel- und Tages-Karten. Die Mitnahme von Fahrrädern ist stets kostenpflichtig.

***2) Fähre Cranz – Blankenese:** On Saturdays, Sundays, public holidays and on 24 and 31 December please note that HVV Single- and Day-Tickets will not be accepted. On such days please buy tickets subject to the HADAG Niederbedarfs structure or use an HVV season ticket (annual direct debit, monthly or weekly) with the required area of validity. Monday to Friday, HVV Single- and Day-Tickets are valid as is any HVV season ticket. A ticket is always required for bicycles.



PÁGINAS WEB DE INFORMACIÓN GENERAL

<https://www.hamburg-tourism.de/>

<http://www.germany.travel/es/index.html>

<https://www.hafencity.com/en/home.html>

<https://www.iba-hamburg.de/>

ARQUITECTURA

<https://www.mimoo.eu/browse/projects/Germany/Hamburg/>

ESTUDIOS DE ARQUITECTURA

<http://spengler-wiescholek.de/>

<https://www.boegelindnerk2.de/>

<https://www.haditeherani.com/de>

<https://www.baunetz-architekten.de/saa-schweger-architekten/30041>

<http://asp-architekten.eu/index.php?id=240>

<http://www.stoermer-partner.de/>

<http://www.sml-architekten.de/>

<http://www.winking-froh.de/en/aktuell>

<http://dfz-architekten.de/>

<http://mathez.de/>

<http://apb-architekten.de/>

<https://www.meurer-architekten.com/>

<http://www.tchobanvoss.de/>

<http://www.pfp-architekten.de/>

<https://lorenzenmayer.de/>

<http://www.kbnk.de/>

<http://www.lrw-architekten.de/>

<https://www.sehw-hamburg.de/>

<http://resp.schenk-waiblinger.de/>

<http://wackerzeiger.de/>

<https://www.gmp-architekten.com/start/>

<https://www.dr-ing-binnewies.de/en/home/>

<http://www.360gradplus.com/html/start.html>

ARTÍCULOS/GUÍAS TURÍSTICAS GENERALES

https://elviajero.elpais.com/elviajero/2015/12/16/actualidad/1450287404_178323.html?rel=mas

<https://grist.org/cities/check-out-hamburgs-two-new-climate-friendly-neighborhoods/>

<http://urban-networks.blogspot.com/2016/01/hafencity-la-ambiciosa-regeneracion-del.html>



La **Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas (A.V.N.A.U.)** es una agrupación de arquitectos vinculada al **Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (C.O.A.V.N.)** cuyos objetivos principales son defender los intereses profesionales de sus miembros y potenciar la práctica del Urbanismo y de la Ordenación del Territorio.

Además de representar al colectivo ante diferentes administraciones mediante la re-formulación de pliegos de concursos, procedimientos de tramitación de trabajos de urbanismo, la elaboración de informes técnicos a nueva legislación y la presencia de sus agrupados en Consejos Asesores de Planeamiento Municipal, la AVNAU organiza cursos de urbanismo, conferencias, exposiciones y viajes técnico-profesionales (todos ellos con descuentos especiales para sus agrupados), y elabora un boletín mensual de noticias vinculadas al urbanismo que remite a sus agrupados.

Para **agruparte** (55€/año; 30€/año menores de 40 años):

<http://www.coavn.org/coavn/Avnau/Inscripcion.pdf>

Requisitos (art. 7 del Reglamento):

<http://www.coavn.org/coavn/LibroBlanco/1222.pdf>

Si lo que quieres es recibir información acerca de las actividades que la AVNAU organiza en abierto para cualquier interesado, independientemente del campo profesional al que pertenezca, **suscríbete:**

<http://eepurl.com/bM7b89>

Ante cualquier duda, no obstante, la AVNAU tiene disponible el siguiente e-mail de contacto:

avnau@coavn.org

AVNAU

Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro

Alda. Mazarredo, 69-1º.

C.P. 48009. Bilbao (Vizcaya)

Tlfno.: (94) 423 16 36

Fax: (94) 423 83 29

www.coavn.org/

coavn@coavn.org



www.twitter.com/avnau_coavn



www.facebook.com/avnau.coavn

