

La HafenCity Hamburg: Una città-porto tra continuità e innovazione

Michele Caja
Politecnico di Milano Facoltà di Architettura Civile
michele.caja@polimi.it

Abstract

La Hafen-Stadt di Amburgo rappresenta uno dei casi più esemplari e a grande scala di riuso e trasformazione delle aree portuali dismesse. Se l'origine del porto di Amburgo risale alla fine dell'Ottocento, in seguito alla unificazione doganale, all'inizio del XIX secolo esso diviene uno dei principali porti mondiali. Uno dei nuclei centrali è costituito dalla *Speicherstadt*, il quartiere dei magazzini posto a conclusione del limite meridionale della città vecchia, costruito in seguito alla demolizione del più antico nucleo medievale della città. L'unità urbana e architettonica di questo quartiere e il suo legame con la tradizione anseatica della costruzione in mattoni lo rende oggi un monumento urbano di primaria importanza.

I nuovi interventi in corso di realizzazione nell'area ex-portuale della HafenCity Hamburg, direttamente confinanti a Sud con la Speicherstadt, dimostrano una volontà di conciliare i caratteri propri del luogo con l'esigenza di dare vita a un nuovo pezzo di città improntato dai criteri più attuali: *mixité* funzionale, prevalenza degli spazi pubblici, lo stretto rapporto con l'acqua unito al tema del water-front urbano della città vista dall'Elba lo rendono uno dei più interessanti casi-studio europei di città-porto.

Key Words: Germania, Hamburg, Speicherstadt, CityHafen, città-porto, waterfront

Report

1. Il porto di Amburgo e la sua storia

Il porto di Amburgo rappresenta uno dei casi-studio più esemplari e a grande scala di riuso e trasformazione di aree portuali dismesse. L'origine del porto di Amburgo risale alla metà dell'Ottocento, ma è in seguito all'unione doganale del 1888 che esso inizia a svilupparsi sino a divenire uno dei principali porti mondiali all'inizio del XIX secolo. Il nucleo originario dell'insediamento portuale era costituito dal *Grosser Grasbrook* posto a sud del centro storico (*Altstadt*), realizzato tra il 1862 e il 1888; in questo il *Sandtorkai*, che nasceva come primo molo attrezzato con posti di carico e scarico, aree per lo smistamento merci, depositi temporanei e un collegamento ferroviario, costituiva il prototipo per la successiva costruzione del porto. Insieme alla *Speicherstadt*, la zona dei magazzini portuali posta a sud della città, sorgeva un esteso quartiere per gli edifici di deposito (*Lagerhausviertel*), per la realizzazione del quale venne distrutta un'ampia porzione di città vecchia preesistente.

Un secondo nucleo del nuovo porto di Amburgo era costituito dall'area industriale *am Reiherstieg* sullo *Steinwerder*, che era stata innalzata di livello con i resti provenienti dal grande incendio del 1842. Nel 1911/12 venivano inaugurati il tunnel posto sotto il fiume Elba da St. Pauli a Steinwerder e la linea metropolitana sopraelevata, che insieme contribuivano a migliorare enormemente i collegamenti interni delle aree portuali e a incrementare lo sviluppo degli altri poli portuali (*Kuhwerderhafen*, *Kaiser-Wilhelm-Hafen*, *Ellerholzhafen*). Nel 1927 *Wilhelmsburg*, il nucleo di origine medievale esteso su diverse penisole protette da argini, viene unito a Harburg a costituire la città doppia Harburg-Wilhelmsburg, che presto diverrà uno dei poli industriali più importanti della città con grandi strutture portuali e industriali, tra cui il monumentale impianto di scarico progettato da Hermann Muthesius nel '28.

In seguito alla fondazione nel 1929 della *Hamburgische-Preussische Hafengemeinschaft* (Società portuale di Amburgo e della Prussia) le penisole di *Kattwyk* e di *Neuhof* vengono riorganizzate in base a un piano messo a punto dalle due amministrazioni concentrandosi sulla destinazione delle merci ingombranti, tra cui i prodotti derivati dal petrolio. A partire dagli anni settanta l'espansione portuale ha coinvolto, con pesanti demolizioni e trasformazioni, anche aree di antica origine, come i nuclei rurali e i borghi di pescatori *Altenwerder*, *Moorburg* e *Finkenwerder*.

2. La Speicherstadt

La Speicherstadt - la città dei magazzini e dei depositi - sorge su una penisola stretta e allungata orientata E-O - le *Brookinseln* poste al confine sud della città vecchia - e viene realizzata secondo un piano unitario, sviluppato da ovest verso est in tre fasi successive a partire dal 1885 fino al 1912 su piano dell'ingegnere Franz Andreas Meyer (una quarta fase non potrà essere realizzata, in seguito allo scoppio della guerra, lasciando così inedificata la punta cosiddetta *Ericusspitze*).

Per permettere la realizzazione del quartiere si dovette radere al suolo uno dei nuclei più antichi della città - con lo sfratto di oltre 24 mila abitanti - caratteristico per la sua immagine pittoresca e per la compattezza dei suoi isolati di case gotiche strette, sviluppate in verticale secondo il sistema tradizionale del traliccio in legno (*Fachwerk*) e i grandi depositi costruiti a filo dei canali d'acqua (*Fleet**).

L'origine del quartiere risale al 1883, quando in seguito alle prime demolizioni si iniziò a elevare il livello del terreno e a innervarlo con una rete di canali interni, che rappresentano sino alla successiva introduzione dei mezzi su ruote e i container, l'unico modo di spostamento delle merci tramite chiatte. In seguito all'unione doganale sancita tra la città di Amburgo e il Deutscher Reich, la città anseatica rientra a fare parte dei terreni doganali tedeschi. Per evitare di pagare le tasse per il deposito e la rielaborazione delle merci, la classe mercantile locale costituì un porto franco, in modo da mantenere molte parti dell'area portuale in franchigia e quindi esterne dai confini daziari.

Con la sua superficie di circa 26 ettari adibita a depositi e magazzini la Speicherstadt costituisce il complesso di questo genere più grande al mondo. Oggi 1.500 persone vi lavorano quotidianamente nei suoi cantieri navali, le sue ditte specializzate in immagazzinamento, in import-export, soprattutto dedito al commercio dei tappeti, e nelle sue case d'asta.

Il quartiere si caratterizza per la forte unità architettonica dei suoi magazzini, edifici alti da sei a dieci piani interamente in mattoni e sviluppati tra la via d'accesso e il filo del canale d'acqua; oltre ai collegamenti via d'acqua, la distribuzione avviene tramite un sistema di ponti, caratterizzati originariamente dalle testate conformate come delle porte urbane doganali, che rendevano ancora più unitario il complesso. Esso costituiva una vera e propria parte autonoma, separata e murata dal resto della città.

I magazzini si elevano su piloni di fondazione profondi fino a dieci metri, spinti a pressione nel terreno. La struttura a scheletro degli edifici, con elementi di consolidamento in ferro e in ghisa, permette una massima libertà planimetrica e la totale indipendenza dalle facciate esterne.

Il carattere degli edifici in mattoni, muniti di torrette, merlature e tetti a gradoni si rifà alla tradizione dell'architettura medievale delle città anseatiche e definisce il complesso come un monumento di grande valore per la storia urbana di Amburgo.

Figura 1. Vista di un canale della Speicherstadt



Nel secondo dopoguerra la Speicherstadt viene distrutta quasi per il 50 per cento. Spetta all'architetto Werner Kallmorgen il merito della ricostruzione degli isolati danneggiati, dimostrando in questo una grande sensibilità e attenzione al ripristino dei manufatti originali. Diversamente interviene nella costruzione ex novo dei nuovi palazzi per uffici, sorti al posto dei magazzini che non sono stati ricostruiti, contraddistinti dall'impiego di una griglia di pannelli laterizi, che rappresenta un caso unico nella storia edilizia della città. Il suo capolavoro rimane il *Kaispeicher A*, costruito al posto del deposito originario posto sulla punta d'ingresso al porto e contraddistinto fino al 1963 dalla torre occidentale, che costituiva un vero e proprio simbolo per il porto di Amburgo. L'edificio, che al suo interno conteneva una superficie netta di 30.140 mq., si caratterizza per la sua monoliticità volumetrica, definita su una struttura in cemento armato rivestito interamente in mattoni con piccole aperture disposte in maniera regolare e dalla scansione verticale dei grandi portali a ribalta per il carico e scarico delle merci e utilizzabili anche come piattaforme di lavoro.

3. La HafenCity

I piani e le realizzazioni in atto per la HafenCity costituiscono un processo di trasformazione radicale per il porto di Amburgo, pari solamente a quello messo in atto dalla Speicherstadt realizzata un secolo prima. Con propositi differenti sia a scala urbana – il superamento di una separazione netta tra la vita civile e residenziale della città vecchia da quella mercantile del porto – che architettonica – attraverso l'introduzione di nuove tipologie edilizie e costruttive, alternative ai vecchi depositi e ai grandi palazzi per uffici del *Kontorhausviertel*, veri e propri monumenti urbani come la Chilehaus di Fritz Höger o il Meßberghof dei Gerson. La nuova HafenCity si propone infatti di ridefinire il nuovo water-front della città verso l'Elba,

Figura 2. Kaispeicher A/Elbphilharmonie in costruzione (2008)



a complemento di quella storica sul grande bacino d'acqua del Binnenalster. Essa rappresenta, con la sua superficie di 155 ettari, uno dei più grandi interventi nella storia urbana di Amburgo. Il piano nasce dallo stretto rapporto con la Speicherstadt, assunta come simbolo e termine di riferimento per i nuovi interventi. Il piano, che prevede la realizzazione di 5500 nuove abitazioni e 40000 posti di lavoro, viene approvato dal Parlamento regionale nel 1997 come risultato di una fitta serie di discussioni e piani preliminari risalenti già agli ottanta. Nel IV Hamburger Bauforum del 1989 era già stato affrontato il tema della trasformazione e del riuso della aree intorno al bacino del Sandtorhafen, ma solo nel maggio del 1997 Henning Voscherau, allora a capo della pianificazione, fece fare uno studio di fattibilità, reso pubblico alla fine dell'anno seguente. Lo studio, messo a punto da una commissione pubblica preposta allo sviluppo urbano, l'ambiente, l'economia e i trasporti, fungerà da base per il concorso urbanistico organizzato tra il maggio e l'ottobre del 1999, vinto dal raggruppamento tedesco-olandese Hamburgplan/Kees Christiaanse/ASTOC. Nel febbraio del 2000 viene approvato in una versione rielaborata e adottato dal governo come schema-guida per la ripartizione delle aree edificabili e degli spazi pubblici, per il sistema di protezione dalle inondazioni e quello della circolazione.

Le linee direttrici del piano si fondano su un concetto di flessibilità, suscettibile di essere affinato in corso di pianificazione ulteriore e si concentrano sui seguenti aspetti:

- la messa a punto di nuovi quartieri con tipologie miste
- la *mixité* insediativa, atta a rivalutare l'ambiente urbano circostante
- la preservazione dei caratteri tipologici delle strutture portuali e del loro rapporto con l'acqua
- la qualità degli spazi pubblici affacciati sull'acqua
- l'accessibilità pubblica ai differenti ambiti residenziali e terziari
- la permeabilità e la continuità tra il centro storico, i nuovi interventi e i quartieri adiacenti (City)

Figura 3. HafenCity (piano: Kees Christiaanse/ASTOC), stato 2008



- Sud, Rothenburgsort, Veddel e Wilhelmsburg), anche attraverso un rafforzamento del sistema dei trasporti pubblici su ruote e fluviali
- la connessione tra la circolazione esistente e i nuovi ponti realizzati tra la HafenCity e la Speicherstadt

A scala urbana la HafenCity è suddivisa in dodici settori autonomi, caratterizzati per le loro caratteristiche topografiche. Il Magdeburger Hafen costituisce il baricentro della HafenCity, pensato come quartiere a destinazione mista – residenza, commercio, uffici – e forte densità, con strutture complementari di tipo culturale, turistico e per il tempo libero. Gli altri settori sono più fortemente incentrati sul tema dell’abitare (Baakenhofen Nord e Sud), delle attività commerciali e di servizio (Grasbrook, Oberhafen, Elbbrückzentrum) o del tempo libero (marina al Grasbrookhafen).

4. La westliche Hafencity

Sulla lingua di terra estesa tra il Sandtorhafen e il Grasbrookhafen il piano di Kees Christiaanse/ASTOC ha previsto una concentrazione prevalente di edifici residenziali: il quartiere Dalmannkai/Kaiserkai costituisce con le sue 650 unità abitative il nucleo residenziale preminente della HafenCity, a fianco delle complementari destinazioni ad uso commerciale e terziario.

Sandtorhafen

Sviluppato lungo la banchina più settentrionale, in stretto contatto con la Speicherstadt e la città storica il piano per il Sandtorkai si caratterizza per la ripetizione di due edifici-tipo: edifici a blocco con sviluppo in verticale (9 piani) collocati ai punti estremi e al centro dell’intervento (a cui corrispondono quelli lungo il Kaiserkai dall’altra parte del canale) e quelli a impianto a C aperta verso l’acqua (7 piani).

Figura 4. HafenCity (piano: Kees Christiaanse/ASTOC), foto del modello



Il carattere unitario dell'intervento, nonostante le differenti declinazioni date al tema dai singoli progettisti, si caratterizza nel prospetto verso il canale, sopraelevato a quota della strada e con una parte a sbalzo fino al filo dell'acqua. La volumetria cubica degli edifici, che riprende quella degli edifici in mattoni preesistenti, viene accentuata dalla parte a sbalzo posta al disopra della passeggiata a filo dell'acqua. La destinazione mista degli edifici – palazzi per uffici, edifici residenziali con appartamenti e lofts – conferma la volontà di *mixité* del piano, oltre a garantire una vitalità continua del quartiere alle differenti ore del giorno.

Il lato sud del complesso del Sandtorhafen si sviluppa lungo una strada centrale (*Am Kaiserkai*) di carattere urbano, che distribuisce a N le case disposte parallelamente al canale con un'altezza corrispondente a quella del fronte settentrionale del canale: case alte 5-6 piani, in continuità con le altezze del centro storico, e alcuni interventi puntuali di altezza maggiore (9 piani) posti ad accentuare e ad arricchire il fronte urbano verso l'acqua.

Grasbrookhafen

Il lato S, sviluppato tra la strada *Am Dalmannkai* e il *Grasbrookhafen*, si compone di isolati aperti, composti da edifici a L e corpi cubici isolati articolati intorno a corti semipubbliche sopraelevate e aperte sul porto e sull'Elba. Rispetto ai principi insediativi a corpi isolati adottati al Sandtorhafen, il piano prevede, per i corpi a L, una composizione di edifici a blocco accostato, progettati da team architettonici differenti, che conferiscono al complesso un carattere più propriamente urbano (riferibile a quello degli isolati storici della città ottocentesca) definito dal pluralismo linguistico delle singole case.

A fianco di questi isolati si presentano ampi tratti inedificati, che accentuano la permeabilità del quartiere, la sua dimensione prevalentemente pubblica e la stretta relazione con la città storica, a N, e il fiume a S, ottenuta tramite gli assi visivi trasversali che definiscono l'intera struttura del piano; il sistema degli spazi pubblici si arricchisce con l'inserimento di due piazze, collegate alla passeggiata meridionale lungo il Dalmannkai.

Figura 5. Westliche HafenCity, *Sandtorhafen* (2008)



Magellan- e Marco-Polo Terrassen

I punti terminali dei due bacini d'acqua, il Sandtor- e il Grasbrookhafen, sono configurati come luoghi pubblici per la sosta, il tempo libero e il passeggio. Nelle Magellan Terrassen al Sandtorhafen - su progetto dello studio Miralles/Tagliabue di Barcellona - essi si configurano come ampi spazi pubblici con una conformazione digradante a terrazzamenti, che costruisce un paesaggio articolato, improntato dal verde e dallo stretto rapporto con l'acqua. Un paesaggio in parte legato anche ai ritmi naturali delle maree, con una piattaforma galleggiante che ne segue l'andamento, alzandosi e abbassandosi di 3 metri, permettendo così l'accesso alle imbarcazioni e ai luoghi di sosta. Un sistema analogo di terrazzamenti digradanti verso l'acqua si trova al Grasbrookhafen (Marco-Polo Terrassen).

Elbphilharmonie

La westliche Hafencity viene conclusa dall'emergenza del preesistente e sopra descritto deposito A di Werner Kallmorgen, che sorge sulla punta terminale della lingua di terra compresa tra il Sandtorhafen e il Grasbrookhafen: l'edificio dei vecchi depositi è in corso di trasformazione come sede della nuova Elbphilharmonie (progetto: Herzog & De Meuron). Essa diverrà, una volta ultimata, il nuovo simbolo d'ingresso alla città dall'acqua e *landmark* a scala territoriale anche per le aree portuali poste a S dall'altra parte del fiume.

Posta sulla punta del *Kaiserhöft*, impronterà in maniera scenografica l'eccezionalità del luogo, accentuato anche dalla sua destinazione polifunzionale: oltre alla nuova filarmonica e alla sala per la musica, bar, ristoranti, appartamenti di lusso, un albergo con centro conferenze, la piazza sopraelevata panoramica su Amburgo e il porto. L'edificio è pensato come luogo urbano per eccellenza, improntata dal rapporto dialettico tra la compattezza muraria dell'ex-magazzino laterizio preesistente e l'immaterialità del nuovo volume sovrapposto interamente in vetro.

Figura 6. Westliche HafenCity, *Grasbrookhafen* (2008)



Grosse Elbstrasse/Holzhafen

Un'altra area d'intervento nella ridefinizione del water-front urbano di Amburgo è la fascia stretta e allungata, posta più a Occidente rispetto alla Speicherstadt, sviluppata lungo la Grosse Elbstrasse sull'area del così detto *Holzhafen*. I due edifici per uffici di Kees Christiaanse/ASTOC, sviluppati su un impianto articolato secondo un ritmo alternato di corti e volumi pieni rivolti verso l'acqua, si caratterizzano per la compattezza della muratura in mattoni, che oltre ai caratteri degli edifici industriali del porto sembra riallacciarsi anche alla scala dei grandi edifici dei grandi interventi del Moderno, come la Amburgo rossa di Fritz Schumacher.

Neumühlen

Ultimo degli interventi, in linea geografica uscendo dal porto verso Ovest, è il complesso di quattro edifici per uffici articolati come volumi isolati, con impianto a U aperto verso il fiume. Anche qui le diverse soluzioni date dai singoli architetti (tra cui Antonio Citterio & Partners) accentuano il rapporto tra la compattezza volumetrica degli edifici e lo sbalzo rispetto al dislivello tra strada e banchina lungo l'acqua.

Figura 7. Westliche HafenCity, terrazzamenti sull'acqua (2008)



Bibliografia

Cornehl U., »Raummassagen«. *Der Architekt Werner Kallmorgen (1902-1979)*, Dölling u. Gallitz Verlag, Hamburg, 2003

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (a cura di), *Städtebaulicher Wettbewerb – Das Ergebnis*, HafenCity, Hamburg, 1999

HafenCity Hamburg GmbH (a cura di), *HafenCity Hamburg. Der Masterplan*, HafenCity,

Hamburg, 2000 (II ed. 2006)
HafenCity Hamburg GmbH (a cura di), *HafenCity Hamburg. Projekte. Einblicke in die aktuellen Entwicklungen*, HafenCity, Hamburg, 2008
Lange R., *Architekturführer Hamburg*, Edition Axel Menges, Stuttgart, 1995
Noël D., Kossak F., *Hambourg*, Collana: *Portrait de ville*, suppl. a "Archiscopie", n. 27, Institut français d'architecture, Paris, 2002
Schubert D. / Harms H., *Wohnen am Hafen*, VSA-Verlag Hamburg 1993
Schubert D., *Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung*, Fr. Vieweg & Sohn Verlag, Braunschweig/Wiesbaden, 1997
Walter J. (a cura di), *Pläne Projekte Bauten. Architektur und Städtebau in Hamburg 2005 bis 2015*, Verlagshaus Braun, Berlin, 2006