

## STADTLAGERHAUS REGENSBURG

### ANÁLISIS HISTÓRICO

PARA EMPEZAR A HABLAR DE ESTA CIUDAD DEBEMOS REMONTARNOS A LA EDAD ANTIGUA. VOLVEMOS TAN ATRÁS EN EL TIEMPO PARA ANALIZAR ASÍ LA IMPLANTACIÓN EN EL LUGAR POR PARTE DE LOS ROMANOS Y EL POR QUÉ. EL LUGAR SE CARACTERIZA POR EL PASO DEL RÍO DANUBIO, ESTE ES EL SEGUNDO MÁS LARGO DE EUROPA SOLO POR DETRÁS DEL VOLGA Y DISCURRE DESDE LA SELVA NEGRA ALEMANA A TRAVÉS DE 10 PAÍSES (ALEMANIA, AUSTRIA, ESLOVAQUIA, HUNGRÍA, CROACIA, SERBIA, RUMANÍA BULGARIA, MOLDAVIA Y UCRANIA) HASTA DESEMBARCAR EN EL MAR NEGRO. DURANTE EL IMPERIO ROMANO ESTE RÍO JUNTO CON OTROS COMO EL RIN SIRVIERON DE FRONTERA NATURAL. ADEMÁS REGENSBURG ES EL PUNTO MAS SEPTENTRIONAL DEL DANUBIO Y POR LO TANTO LUGAR IDÓNEO PARA COLOCARSE EN BÚSQUEDA DE PROTECCIÓN PARA EL IMPERIO. DE ESTA MANERA ES COMO COMINEZA A FORMARSE LA CIUDAD DE REGENSBURG.

LA CIUDAD SEGUIRÍA CRECIENDO POCO A POCO A LO LARGO DE LOS DISTINTOS IMPERIOS PERO GRACIAS A LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE (STEINERNE BRÜCKE) ENTRE LOS AÑOS 1135

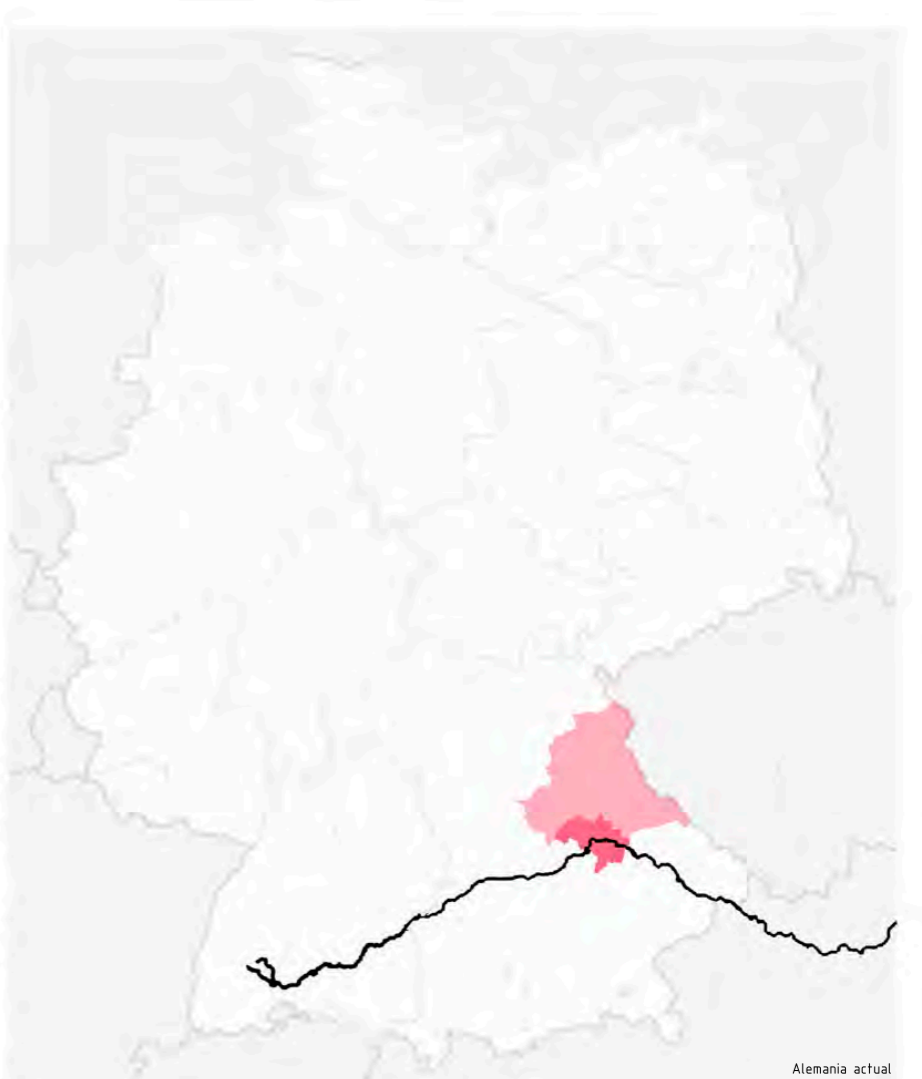
Y 1146 COBRARÍA GRAN IMPORTANCIA Y CRECERÍA DE FORMA EXPONENCIAL DEBIDO AL PASO DE LAS RUTAS COMERCIALES. TAL ERA ESTO QUE LLEGADOS A LA EDAD MEDIA SERÍA NOMBRADO CAPITAL DE BAVIERA Y CENTRO POLÍTICO DEL IMPERIO SACRO ROMANO GERMÁNICO.

YA EN SU MOMENTO, CELTAS Y ROMANOS SE SIRVIERON DEL RÍO DANUBIO PARA DESARROLLAR SUS ACTIVIDADES AUNQUE NO ES HASTA 1910 QUE TERMINA DE CONSTRUIRSE EL PUERTO WESTHAFEN. SU EXISTENCIA DARÍA UNA IMPORTANCIA CAPITAL A CIUDAD LOGRANDO POR PRIMERA VEZ LA POSIBILIDAD DE LA TRANFERENCIA DIRECTA DE MERCANCÍAS ENTRE BARCO Y FERROCARRIL.

FINALMENTE DECIR TAMBIÉN QUE LA ESCASA INDUSTRIALIZACIÓN DE LA CIUDAD EVITÓ EN GRAN MEDIDA QUE FUERA BOMBARDEADA POR LOS ALIDADOS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. ESTO PERMITIÓ LA CASI PERFECTA CONSERVACIÓN DELPATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DE REGENSBURG.



Imagen antigua Regensburg



Alemania actual



Imperio Romano



Imperio Carolingio



Imperio Sacro Romano Germánico



Imperio Alemán

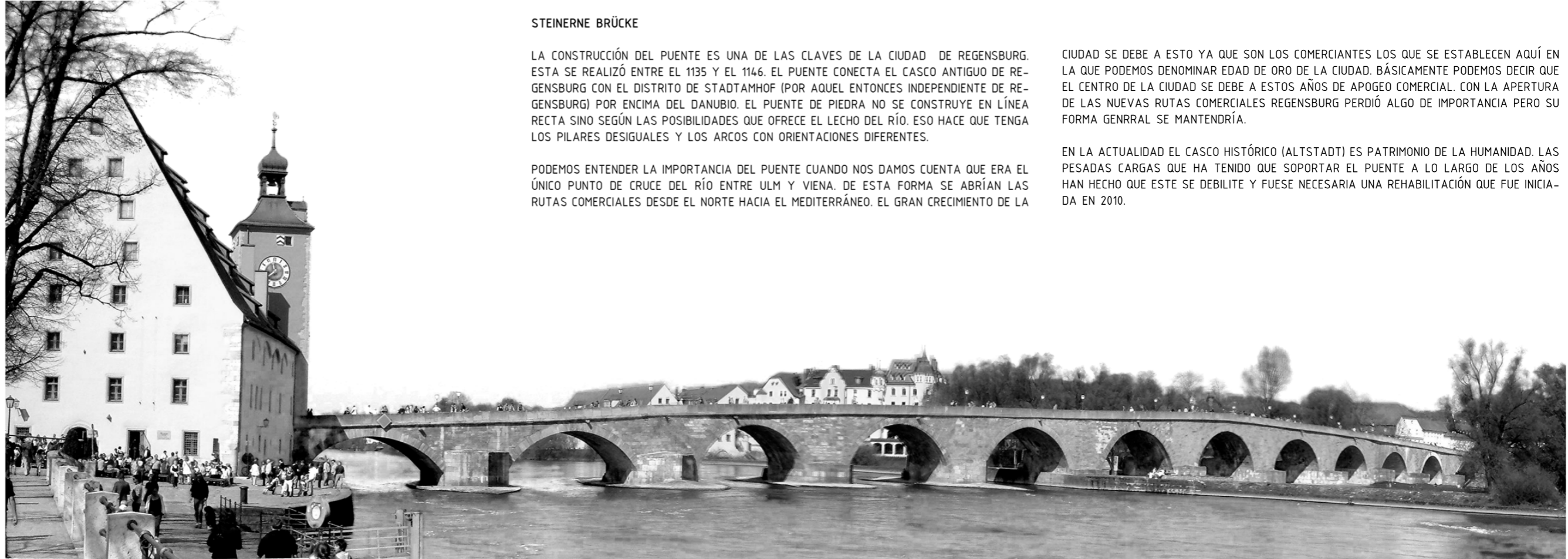


Alemania Nazi



Las dos Alemanias

## STADTLAGERHAUS REGENSBURG



### STEINERNE BRÜCKE

LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE ES UNA DE LAS CLAVES DE LA CIUDAD DE REGENSBURG. ESTA SE REALIZÓ ENTRE EL 1135 Y EL 1146. EL PUENTE CONECTA EL CASCO ANTIGUO DE REGENSBURG CON EL DISTRITO DE STADTAMHOF (POR AQUEL ENTONCES INDEPENDIENTE DE REGENSBURG) POR ENCIMA DEL DANUBIO. EL PUENTE DE PIEDRA NO SE CONSTRUYE EN LÍNEA RECTA SINO SEGÚN LAS POSIBILIDADES QUE OFRECE EL LECHO DEL RÍO. ESO HACE QUE TENGA LOS PILARES DESIGUALES Y LOS ARCOS CON ORIENTACIONES DIFERENTES.

PODEMOS ENTENDER LA IMPORTANCIA DEL PUENTE CUANDO NOS DAMOS CUENTA QUE ERA EL ÚNICO PUNTO DE CRUCE DEL RÍO ENTRE ULM Y VIENA. DE ESTA FORMA SE ABRÍAN LAS RUTAS COMERCIALES DESDE EL NORTE HACIA EL MEDITERRÁNEO. EL GRAN CRECIMIENTO DE LA

CIUDAD SE DEBE A ESTO YA QUE SON LOS COMERCIANTES LOS QUE SE ESTABLECEN AQUÍ EN LA QUE PODEMOS DENOMINAR EDAD DE ORO DE LA CIUDAD. BÁSICAMENTE PODEMOS DECIR QUE EL CENTRO DE LA CIUDAD SE DEBE A ESTOS AÑOS DE APOGEO COMERCIAL. CON LA APERTURA DE LAS NUEVAS RUTAS COMERCIALES REGENSBURG PERDIÓ ALGO DE IMPORTANCIA PERO SU FORMA GENRRAL SE MANTENDRÍA.

EN LA ACTUALIDAD EL CASCO HISTÓRICO (ALTSTADT) ES PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD. LAS PESADAS CARGAS QUE HA TENIDO QUE SOPORTAR EL PUENTE A LO LARGO DE LOS AÑOS HAN HECHO QUE ESTE SE DEBILITE Y FUESE NECESARIA UNA REHABILITACIÓN QUE FUE INICIADA EN 2010.

Imagen actual Steinerne Brücke

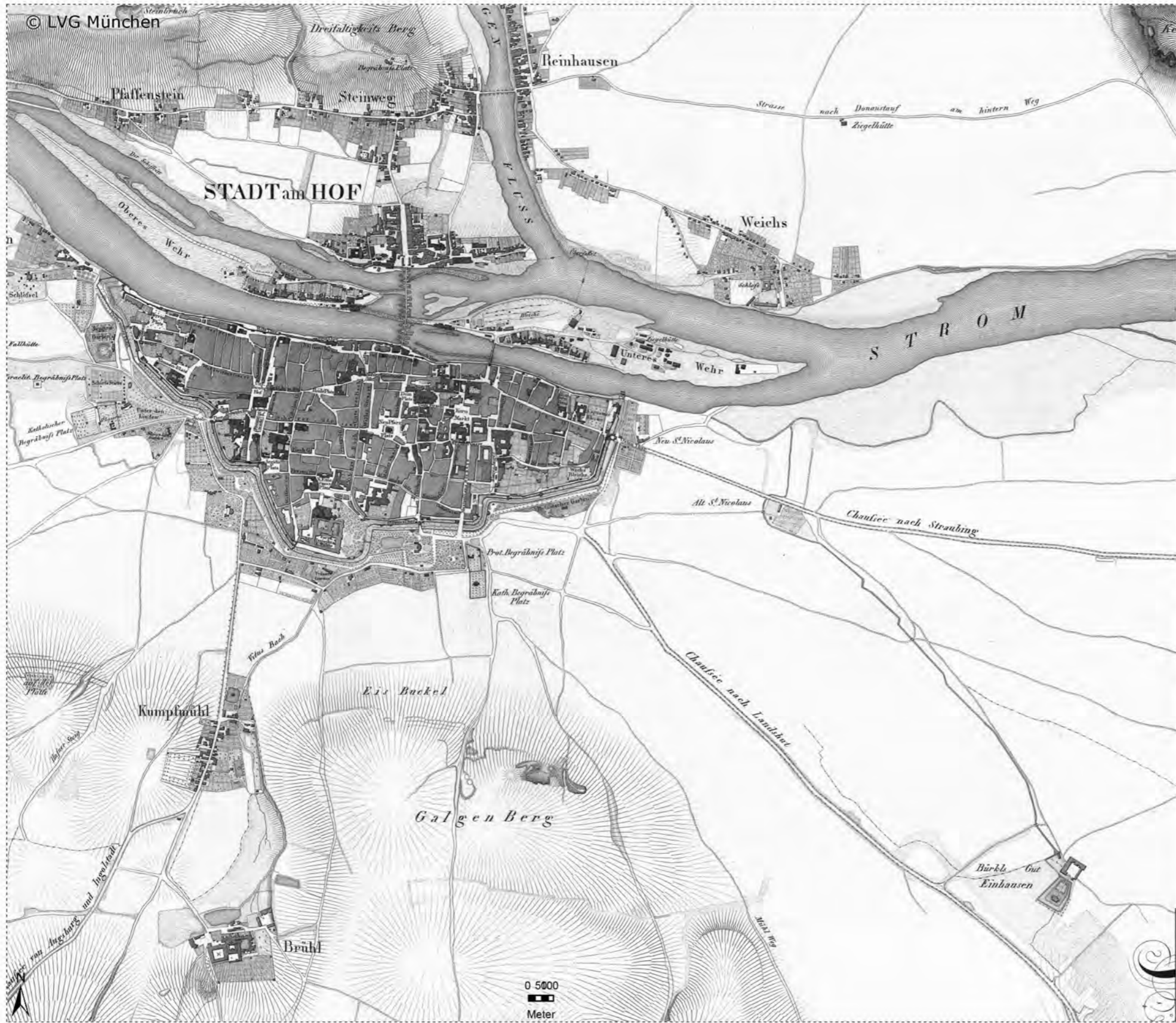


Imagen antigua Steinerne Brücke



Imagen actual Steinerne Brücke

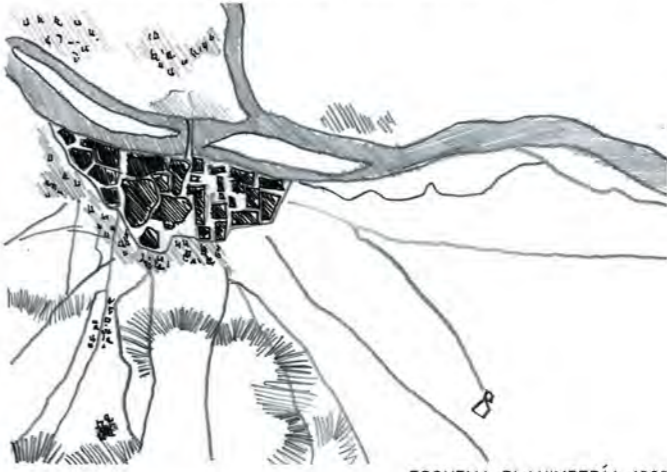
## STADTLAGERHAUS REGENSBURG



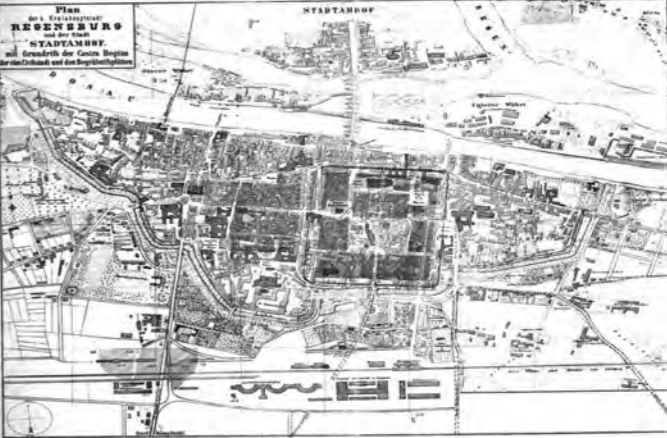
REGENSBURG 1829

EL NÚCLEO COMENZARÍA A CONSOLIDARSE EN EL INTERIOR DE LAS MURALLAS Y A EXPANDIRSE FUERA DE ELLAS, ASENTÁNDOSE EN LOS VALLES Y ZONAS LLANAS.

COBRARÍA GRAN IMPORTANCIA EL DANUBIO QUE, ADEMÁS DE SERVIR COMO FRONTERA DEL IMPERIO ROMANO Y LOS BARBAROS DURANTE MUCHOS SIGLOS, POSIBILITARÍA QUE REGENSBURG DESTACARA COMO GRAN CENTRO COMERCIAL, DE LA QUE PROCEDERÍA SU PATRIMONIO MONUMENTAL EN ESTA ZONA CÉNTRICA PARA EUROPA.



ESQUEMA PLANIMETRÍA 1829

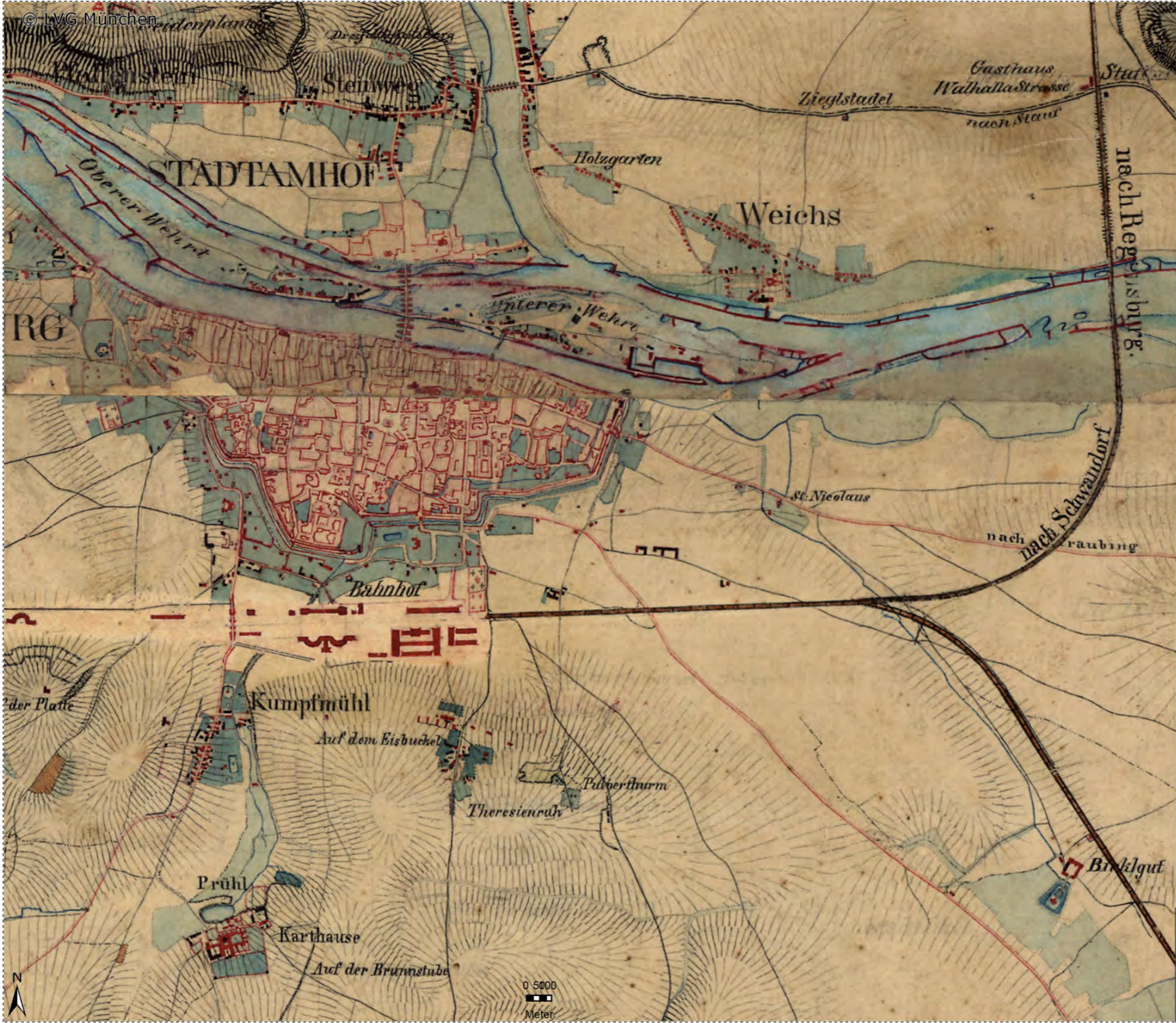


STADTAMHOF EN RELACIÓN AL NÚCLEO DE REGENSBURG

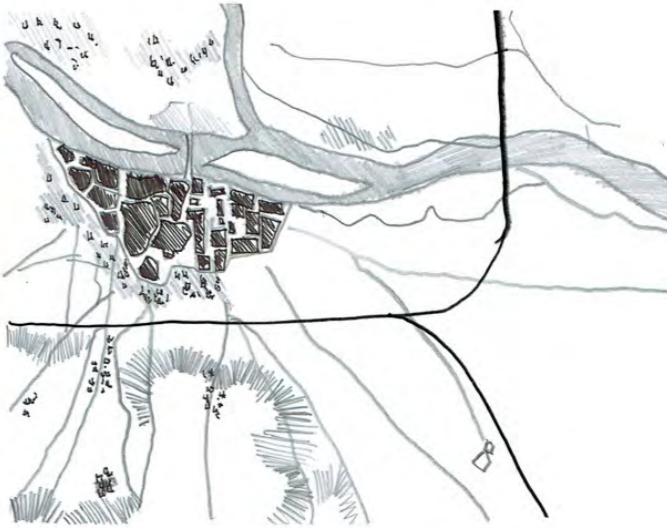


EL DANUBIO COMO BASE DE LAS RUTAS COMERCIALES

### STADTLAGERHAUS REGENSBURG



APARECE EL FERROCARRIL Y, CON ELLO, LAS RUTAS COMERCIALES CON HUNGRÍA, RUMANÍA, UCRANIA E INCLUSO RUSIA.



ESQUEMA PLANIMETRIA 1856



MAXIMILIANSTRASSE 1850



FERROCARRIL REGENSBURG EN LA ACTUALIDAD

## STADTLAGERHAUS REGENSBURG



### WESTHAFEN

EL PUERTO (ANTIGUAMENTE LUITPOLDHAFEN) DE REGENSBURG SE CONSTRUYE ENTRE LOS AÑOS 1910 Y 1911 PARA DAR RESPUESTA AL MASIVO ENVÍO DE BARCOS DE VAPOR POR EL DANUBIO. LA CONEXIÓN CON OSTBAHN, LA LÍNEA DE FERROCARRIL DEL ESTE FUE CLAVE PARA SU MATERIALIZACIÓN. POR PRIMEIRA VEZ ERA POSIBLE LA CONEXIÓN ENTRE BARCO Y FERROCARRIL. LAS DIMENSIONES ORIGINALES DE ESTE ERAN 580m DE LARGO Y 80m DE ANCHO PERO ENTRE 1919 Y 1923 SERÍA AMPLIADO UNOS 220m HASTA LOS 800m EN TOTAL.

DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EL PUERTO FUE MAYORITARIAMENTE DESTRUIDO, POR LO QUE SUFRIÓ UNA RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN CARA EL

OESTE. EL DESARROLLO URBANÍSTICO DE REGENSBURG SE SITUABA AL ESTE, MOTIVO POR EL CUAL EL PUERTO CRECE HACIA EL LADO OCCIDENTAL.

EN 1992 SE INAUGURARÍA EL CANAL RIN-MENO-DANUBIO QUE PERMITE LA CONEXIÓN DE BARCAZAS DESDE EL MAR NEGRO AL MAR DEL NORTE. ESTO MARCARÍA UN PUNTO DE INFLEXIÓN, PUESTO QUE HASTA ESTOS MOMENTOS LA FUNCIÓN PRINCIPAL DEL PUERTO ERA LA DE INTERCAMBIO CON EL FERROCARRIL. TRAS ESTO, SE CONVIERTE EN EL PUNTO MEDIO DE ESTE CANAL QUE CRUZA EUROPA. LAS MEJORAS TECNOLÓGICAS Y LA EVOLUCIÓN EN ESTOS CAMPOS HACEN QUE ESTE PUERTO AUN A DÍA DE HOY SEA DE LOS MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO.



Imagen antigua carga-descarga de madera Westhafen



Imagen actual Westhafen

Canal Rin-Meno-Danubio

Puerto actual Regensburg



## STADTLAGERHAUS REGENSBURG

### ARQUITECTURA ALEMANA

LA CASA TÍPICA O VIVIENDA CAMPESINA PODEMOS DIVIDIRLAS EN DOS TIPOS. ESTAS SON LA EINBAU QUE CONSISTE EN UN ÚNICO VOLUMEN ARQUITECTÓNICO Y LA VIELBAU QUE SON VARIOS PABELLONES ALREDEDOR DE UN PATIO. EN NUESTRO CASO LA STADTLAGERHAUS TIENE GRAN SIMILITUD CON UNA CASA CAMPESINA DEL PRIMER TIPO.

LA MADERA TIENE EL PREDOMINIO ABSOLUTO COMO MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN TRADICIONAL EN ESTE PAÍS. LA ABUNDANCIA DE LA MISMA JUNTO CON SU GRAN FLEXIBILIDAD Y FÁCIL ESTRUCTURACIÓN SON LAS CLAVES DE ESTE HECHO. ADEMÁS PODEMOS DESTACAR QUE EL PUERTO WESTHAFEN ERA CONOCIDO POR EL PASO DE BARCAZAS CON ESTE MATERIAL.

DENTRO DE LAS EINBAU SE DISTINGUEN TRES TIPOLOGÍAS PRINCIPALES. LA FACHHALLENHAUS, LA MITTELDEUTSCHESHAUS Y LA SCHWARZWALDHAUS PROPIAS CADA UNA DE UNA ZONA DE ALEMANIA PERO CON CARACTERÍSTICAS SIMILARES ENTRE SÍ. ESTAS LAS PODEMOS RESCATAR PARA VERLAS SOBRE EL STADTLAGERHAUS.



### LAS ESTRATEGIAS BIOCLIMÁTICAS

LA MADERA COMO MATERIAL POSEE UNA CONDUCTIVIDAD CALOROSA BAJA Y POR TANTO BLOQUEA LA GANANCIA O, EN ESTE CASO, LA PÉRDIDA DEL CALOR DE LA CASA. POR ESTE MOTIVO SU CAPACIDAD AISLANTE ERA SINÓNIMO DE AHOIRRO ENERGÉTICO INMEDIATO. (1)

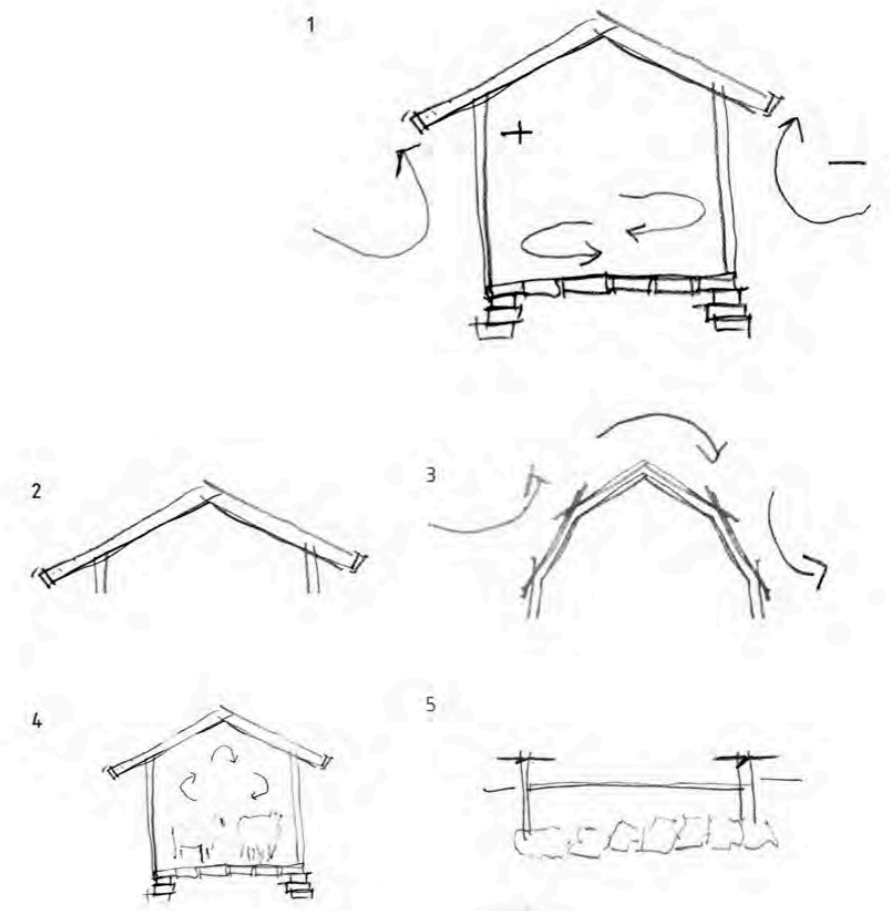
LA CUBIERTA A DOS AGUAS ES POSIBLEMENTE LA TIPOLOGÍA DE CUBIERTA MÁS UTILIZADA A LO LARGO DE LA HISTORIA DE LA ARQUITECTURA. LAS RAZONES PRINCIPALES, QUE ENCAJAN A LA PERFECCIÓN CON LAS QUE TENEMOS AQUÍ, SON LA SENCILLEZ CONSTRUCTIVA Y SU MEJOR ADAPTACIÓN A LAS CONDICIONES DEL LUGAR. PROMORDIAL ES LA EVACUACIÓN DE AGUA Y NIEVE DEBIDO A LA PELIGROSIDAD QUE PODÍA SUPONERLE A LA ESTRUCTURA LA ACUMULACIÓN DE ESTAS ENCIMA. EN EL CASO DE ESTE EDIFICIO LA PENDIENTE ES PRONUNCIADA Y SE APROVECHA PARA CONSTRUIR DENTRO DE LA MISMA PLANTAS CADA VEZ DE MENOS DIMENSIÓN. (2)

LA OTRA CLAVE DE LAS CUBIERTAS EN ESTE TIPO DE CONSTRUCCIONES SON LOS QUIEBROS QUE SE LES INTRODUCE. EN LUGAR DE DISPONER LAS DOS AGUAS CON DOS PAÑOS CORRIDOS ESTOS SE QUIBRAN VARIAS VECES PARA CONSEGUIR UNA MENOR CARGA DE VIENTO SOBRE LAS MISMAS. ADEMÁS DE ESTO SE CONSEGUÍA AUMENTAR EL VOLUMEN DEL INTERIOR HACIENDO ASÍ MÁS ÚTIL EL ESPACIO DE LAS DIFERENTES PLANTAS. (3)

EN LAS CASAS EL CALOR GENERADO POR EL GANADO TAMBIÉN ERA CLAVE. LA ESTRATEGIA DE CONCENTRAR TODO EN UN ÚNICO VOLUMEN SE DERIVA EN GRAN MEDIDA A ESTO YA QUE, JUNTO CON LAS ESTUFAS, EL GANADO ERA SU FUENTE DE CALOR. (4)

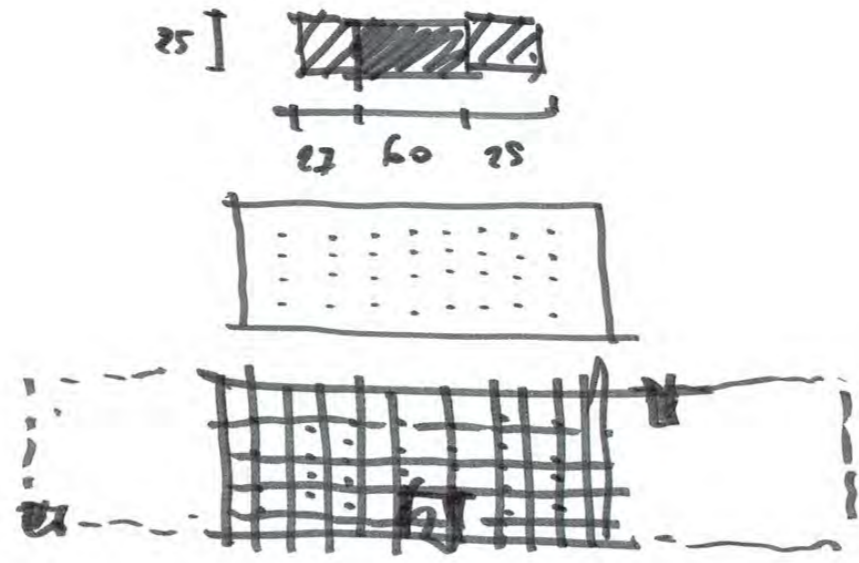
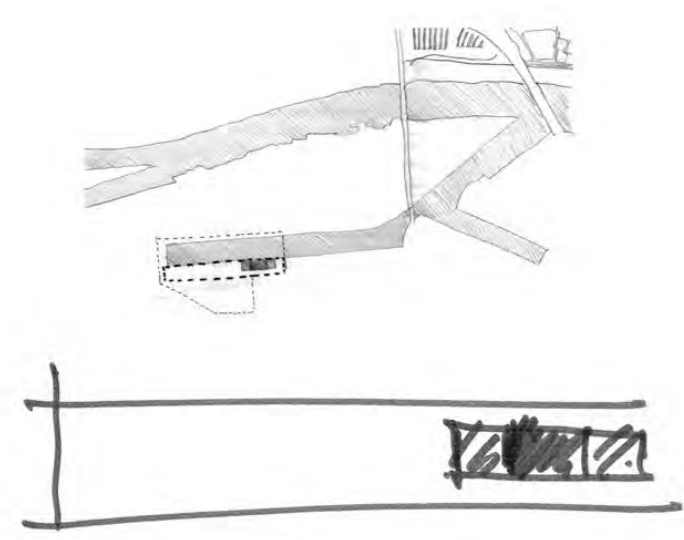
FINALMENTE DESTACAR TAMBIÉN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIMENTACIÓN ERA EN PIEDRA NATURAL. DE ESTA FORMA SE SEPARABA LA MADERA DEL SUELO Y POR TANTO DE LA HUMEDAD. ADEMÁS ASÍ SE CONSEGUÍA UN SITIO EN LA VIVIENDA DONDE MANTENER FRESCOS LOS ALIMENTOS. (5)

A CONTINUACIÓN SE MUESTRAN ESTAS ESTRATEGIAS A TRAVÉS DE BOCETOS EXPLICATIVOS PARA SU CORRECTA INTERPRETACIÓN.



Imagenes antiguas del Stadtlagerhaus

## STADTLAGERHAUS REGENSBURG



REGENSBURG SIEMPRE HA SIDO UN IMPORTANTE CENTRO DE COMERCIO DE BIENES. ESTO SE REFLEJA EN LA HISTORIA DEL PUERTO:

EN 1890, LA CIUDAD CONSTRUYÓ UNA INSTALACIÓN DE ALMACENAMIENTO EN EL RÍO DANUBIO. DADO QUE EL EDIFICIO POCO DESPUÉS DE SU PUESTA EN SERVICIO YA NO TENÍA LA CAPACIDAD REQUERIDA, TUVO QUE REPROGRAMARLO.

EN EL NUEVO PUERTO DE LUITPOLD (LLAMADO ASÍ POR EL PRÍNCIPE REGENTE LUITPOLD), EL PUERTO OESTE DE HOY, SE CONSTRUYÓ EL ALMACÉN DE LA CIUDAD, QUE CORRESPONDÍA AL MODERNO ESTADO DE LA TÉCNICA.



EL STADTLAGERHAUS ES CONSTRUIDO EN 1910-1911, DEL MISMO MODO QUE EL PUERTO EN EL QUE SE INCLUYE (LUITPOLDHAFEN, HOY WESTHAFEN). EL EDIFICIO CONFORMADO POR UNA ESTRUCTURA DE HORMIGÓN DE CUATRO PISOS DE 60 M DE LARGO Y 25 M DE ANCHO. DISPONÍA DE UNA ALTURA TOTAL DE 37 M, DEBIDO A LA TORRE EN LA SECCIÓN CENTRAL.

ESTA EDIFICACIÓN FUE REALIZADA POR LA SEDE DE FRANKFURT COMPAÑÍA SIMON, BUEHLER Y BAUMANN. DESAFORTUNADAMENTE, EL ARQUITECTO ES DESCONOCIDO.

EL EDIFICIO EN SÍ FUE CONSTRUIDO EN UN LENGUAJE ARQUITECTÓNICO TRADICIONAL CON RELACIÓN CON EL ACTUAL ESTILO RACIONAL ART NOUVEAU DE DARMSTADT MATHILDENHOEHE



DESPUÉS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL, EL PUERTO DE REGENSBURG SE CONVIRTIÓ EN UN PUNTO VITAL PARA LOS ENVÍOS COMERCIALES EN EL RÍO DANUBIO.

EN 1935 Y 1939, DOS SILOS EN LA TRADICIÓN DE ALMACENES ESTADOUNIDENSES COMPLETÓ EL STADTLAGERHAUS DÁNDOLE SU SILUETA ACTUAL. LOS DOS SILOS, SILO WEST Y SILO EAST, REPRESENTABAN EL RECLAMO NAZI DE PODER EN SU PODEROSO, CASI LENGUAJE ARQUITECTÓNICO BRUTALISTA Y LIBRE DE ADORNOS

DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, EL STADTLAGERHAUS NO SUFRIÓ DAÑOS Y CONTINUÓ SIRVIENDO COMO UN ALMACÉN ESPECIALIZADO Y REPRESENTA HOY UNO DE LOS RAROS EJEMPLOS DE UN ALMACÉN EN PROPIEDAD MUNICIPAL.



ENTORNO DEL PUERTO WESTHAFEN



STADTLAGERHAUS 1910



STADTLAGERHAUS 1935- 2018