

1. HELSINKI WEST HARBOUR. INFORMACIÓN DE SÍNTESIS



PLAN GENERAL	(Helsinki Master Plan 1992) / Ruoholahti Projekti - Jatkasaari Projekti - Munkkisaari Projekti	
FECHA DEL PLAN	1990 / en curso / en curso	
AUTORES	Helsinki City Planning Department	
URBANIZACIÓN / EDIFICACIÓN	1991 / -	
ENTIDAD PROMOTORA	Helsinki City Planning Department	
PROPIEDAD DEL SUELO	Publica: 100% / Privada: 0%	
TIPO DE FINANCIACIÓN	-	
EJECUCIÓN POR FASES	Si: Ruoholahti, Jatkasaari, Munkkisaari	
ÁREA DE LA OPERACIÓN	198 ha (1)	
SUPERFICIE DE SUELO	198 ha (1)	
SUPERFICIE DE AGUA	- ha (1)	
ESPACIOS PÚBLICOS	ha (2)	
VIARIO Y FERROVIARIO	ha (2)	
PEATONAL E ÁREAS VERDES	ha (2)	
ESPACIOS VERDES	ha (2)	
ESPACIOS LIBRES PRIVADOS	ha (2)	
EDIFICACIÓN	TOTAL	1.168.000 m2 (1)
	RESIDENCIAL	743.000 m2 (1)
	RESIDENCIA PERMANENTE	(743.000) m2 (1)
	RESIDENCIA TEMPORAL	(0) m2 (1)
	COMERCIO / OFICINAS	305.000 m2 (1)
	EQUIPAMIENTOS	120.000 m2 (1)
	INDUSTRIA	n/d m2 (3)
INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	ha (2)	
OTRAS INFRAESTRUCTURAS	- ha (1)	
	(1) plan general, 1992	(2) medición del autor, 2001
		(3) información no disponible

imagen 1 - Foto aérea del West Harbour después de la intervención de renovación urbana, Helsinki

2. ANTECEDENTES A LA OPERACIÓN DE RENOVACIÓN URBANA

2.1 Orígenes y evolución de la ciudad y de su puerto

La ciudad de Helsinki tiene sus orígenes vinculados a los intercambios comerciales marítimos en el mar Báltico: en 1550, todavía integrada en Suecia, el Rey *Gustav Vasa* decidió crear la ciudad como forma de controlar y regular los intercambios que se daban entre los campesinos locales y los mercaderes de la ciudad de *Reval* (hoy Tallin) y de competir con ella en el comercio lucrativo entre el este y el oeste.

Los terrenos al lado de los rápidos, alrededor de la desembocadura de río *Vantaanjoki*, fueron donados por la corona y los habitantes de los burgos de *Rauma*, *Ulvila*, *Porvoo* y *Tammisaari*, en el sur de Finlandia, se despalzaron hasta la nueva ciudad portuaria.

Helsinki no cumplió las expectativas como puerto utilizado por los comerciantes holandeses y alemanes del norte; al contrario, su puerto ganó importancia como puerto militar.

Cuando Tallin cayó en manos de los suecos en 1561, la competencia por el comercio perdió sentido y la corona perdió interés por el puerto de Helsinki.

Además, la localización del puerto no era favorable. Por ello en 1640, cuando la ciudad tenía aproximadamente 500 habitantes, el puerto tuvo que buscar una nueva localización y cambió a la península de *Vironniemi*, hoy *Kruununhaka*, más cerca del mar.

La primera ciudad entró en declive y muy poco resta hoy del aglomerado original de madera.

La nueva localización escogida fue el lado naciente de la ciudad, donde hoy está el *Pohjoissatama Harbour*; el puerto tenía entonces un largo muelle que servía simultáneamente como

punto de carga y descarga de embarcaciones y como ancladero para navíos militares, almacenes y un edificio aduanero.

El muelle de este puerto era insuficiente para los navíos de mayor dimensión, que tenían que fondear, cargar y descargar en el mar.

Al sur de la ciudad había también una bahía con muelles, que era utilizada para tráfico militar y para embarcaciones costeras.

En el año de 1700 la ciudad tenía aproximadamente 1.000 habitantes, en su mayor parte residentes en casas de madera con una o dos plantas.

Pero la historia atribulada de la ciudad portuaria no había aún terminado y, cuando, en el inicio del siglo XVIII, *Pedro el Grande* decide conquistar las zonas de costa a poniente de San Petersburgo, en dirección a Estocolmo, la ciudad volvió a ser destruida.

Durante el siglo XVIII, en el periodo de campañas de paz y guerra entre los suecos y los rusos, la ciudad se fortificó; el fuerte de *Suomenlinna*, localizado en dos islas al sur de la ciudad fue la primera ocupación duradera con sus murallas de granito y sus construcciones de ladrillo y piedra.

La construcción del fuerte significó también mayor seguridad para la ciudad, que así llega rápidamente a los 4.000 habitantes a finales del siglo XVIII.

Todavía en el siglo XVIII hay referencias de navíos de comerciantes de Helsinki en el Mediterráneo y de la llegada de navíos Americanos. [Helsinki Museum, Exhibition about the history of Helsinki's harbours and stevedoring work]

En 1808 el inviolable fuerte de *Suomenlinna* capituló ante las tropas rusas y la provincia de Finlandia pasó a ser territorio Ruso.

2.1.1 LA CIUDAD DE HELSINKI COMO CAPITAL DEL DUCADO RUSO Y EL INICIO DE LA ACTIVIDAD EN LOS PUERTOS SUR Y *SORNAINEN*

Al tomar posesión de la región, el *Zar* decidió crear un ducado autónomo, con gobierno, leyes, ejército y moneda autónomos; la capital provincial sueca (Turku) fue desposeída de tal título y, en 1812, Helsinki fue proclamada capital, transfiriéndose a la ciudad, entre otros, la administración y la universidad.

En noviembre de 1808 la ciudad de madera fue destruida una vez más, ahora por un incendio, afectando también a su puerto original, a naciente, lo que posibilitó el diseño de raíz de la nueva ciudad en 1810.

Inspirados en San Petersburgo y financiados por el *Zar Alejandro I, J.A. Ehrenstrom* planeó y *Ludving Engel* diseñó la ciudad neoclásica que es hoy la zona de la Plaza del Senado con sus edificios de piedra – la catedral, el edificio del senado, el edificio de la Universidad de Helsinki, el antiguo Ayuntamiento, etc.

Pero los planes de la nueva ciudad del XVIII incluían también un nuevo puerto, localizado en *Kaupunginlahti* al sur de la ciudad, donde ya había actividad portuaria – el puerto sur.

La construcción del puerto sur empezó con los trabajos de dragado de la bahía en 1813 y continuó con la construcción de los muelles y almacenes en el lado oeste del puerto.

En la década de 1820 los primeros navíos comerciales anclaban ya en el nuevo puerto, y el tráfico regular de embarcaciones propulsadas a vapor empezó en 1838.

Con la nueva función de capital del ducado y con la importante inversión en infraestructura y ciudad hecha desde San Petersburgo, Helsinki ganó una nueva dinámica, llegando a 1850 con una población de 15.000 habitantes.

En esta importante transformación urbana, el viejo puerto este, ahora el *Pohjoissatama Harbour*, continuó a ser utilizado para

tráfico fluvial en el archipiélago, pero progresivamente perdiendo importancia con relación al puerto sur.

La segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX correspondieron en Helsinki, como en muchas otras ciudades del norte de Europa, al periodo de industrialización, caracterizado, entre otros factores por una inmigración hacia la ciudad, la llegada del ferrocarril, el crecimiento industrial y suburbano residencial.

La introducción del ferrocarril en Finlandia se produjo en el año de 1862, permitiendo el transporte de grandes cantidades de mercancías hasta el interior, y, como consecuencia, demandando a los puertos una mayor capacidad respecto al volumen de productos.

Para dar repuesta al comercio de exportación, en crecimiento, se creó un nuevo puerto internacional en la península de *Sörnainen*: el puerto norte.

Conectado con la red del ferrocarril en 1863, este nuevo puerto permitió, por la primera vez en Finlandia, la estiba y desestiba de embarcaciones directamente al ferrocarril.

La apertura de la línea de ferrocarril que conectaba con San Petersburgo, en 1870, amplió, aún más, el área de influencia de este nuevo puerto.

Su principal vocación, en el inicio, fue la exportación de maderas, pasando a integrar también un puerto de aceites en 1889 y que funcionó hasta 1938.

En el inicio de la década de 1890 el puerto sur llegó a su forma final, con la extensión del muelle en *Katajanokka*, en el lado naciente de la bahía y con la construcción de una grúa fija – la primera en Finlandia.

En este periodo se completó la conexión del ferrocarril con el puerto sur, mejorando su competitividad comercial; en el inicio del siglo también se construyeron un nuevo edificio aduanero y almacenes.

En el inicio del siglo XX, con una población aproximada de 100.000 habitantes, la ciudad asistió a la emergencia de los movimientos nacionalistas, que consiguen sus objetivos aprovechando la revolución Rusa de 1917.

2.1.2 EL NACIMIENTO DEL *WEST HARBOUR*: EL *HIETALAHTI HARBOUR*

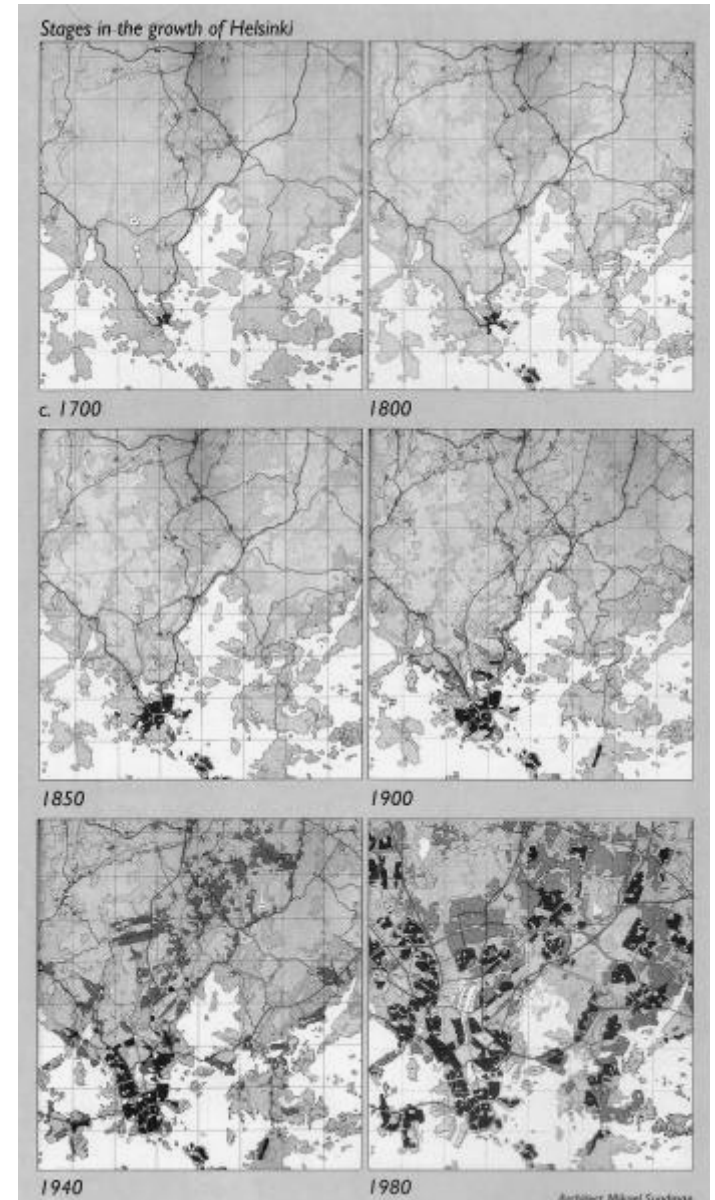
El año de 1830 corresponde al nacimiento de *West Harbour*, con la construcción de una cuenca portuaria destinada al tráfico local en *Hietalahti*, en el lado poniente de la península de Helsinki, que mantuvo esta función durante aproximadamente sesenta años.

A finales del siglo XIX, la necesidad de nuevas zonas portuarias para embarcaciones de mayor dimensión motivó la construcción, en 1893, de un muelle con mayor profundidad en el *Hietalahti Harbour*.



imágenes 2 a 4

Diseño de artista de la ciudad original y del puerto de Helsinki en 1550-1640
Mapa de Helsinki en 1650, con la ciudad original en el norte y la nueva ciudad a sur
Etapas del crecimiento de Helsinki: 1700, 1800, 1850, 1900, 1940, 1980.



La conclusión de los trabajos de construcción del ferrocarril en la ciudad central, en 1895, contornando la península de Helsinki y dando serventia al puerto, introduce nuevas capacidades en el *Hietalahti Harbour*, con relación a su expansión y a su desarrollo para el tráfico oceánico, lo que aconteció algunos años más tarde, en la década de 1910.



imágenes 5 y 6

Vista de la ciudad de Helsinki en 1877, a partir del puerto sur. Pintura de *Oskar Kleinh*
Plan de la ciudad de Helsinki en 1841. Litografía de *G.O.Wasenius*.

imágenes 7 a 9

Vista del puerto este, el *Pohjoissatama Harbour*, en 1816, gravado de *C.L.Engel*
Vista de los muelles y almacenes en el lado oeste del puerto sur en 1916
Plan de la ciudad de Helsinki en 1874, sobrepuesto a la línea de costa actual

Hasta esta fecha, la zona del *West Harbour* mantuvo una morfología próxima de la original, con ocupación portuaria en la línea de costa poniente de la ciudad y una ocupación de espacios naturales al norte y en las islas – *Jatkasaari, Hietasaari, Kellosaari, Saukko, Salmisaari, Munkkisaari* y *Hernesaari*.

2.2 El planeamiento en la capital de nuevo país y la expansión del *West Harbour*

La segunda década del siglo XX representa un periodo de gran cambio en Helsinki y en el *West Harbour*: en simultáneo, empieza la realización de los planes directores para la ciudad y la construcción del puerto.

En lo que respecta al planeamiento general de la ciudad, Helsinki tuvo, en la década de 1910, tres planes generales.

El primero fue el plan de 1911, por *Bertel Jung*, considerado como el primer plan general realizado en Finlandia. [Master Planning in Helsinki, 1993, pp.7]

El plan de *Jung* cubría el área de lo que era entonces la ciudad y tenía como idea nuclear la creación de un parque central en dirección al norte, con inicio en la bahía de *Toolonlahti*.

El plan estimaba una población de 350.000 habitantes para 1940, afirmando la necesidad de búsqueda de nuevas áreas para la futura expansión de la ciudad.

El plan de *Jung* fue rápidamente superado con la propuesta de *Elieel Saarinen* para el plan de *Munkkiniemi-Haaga*; este plan fue publicado en 1915 juntamente con una versión actualizada de plan director de la ciudad, realizada por *Saarinen* y *Jung*.

El plan *Jung-Saarinen* centró su atención sobre la resolución de los temas del transporte (el viario y el ferrocarril), proponiendo la expansión de la ciudad hacia el norte, en los dos lados del parque central, y hacia las islas a naciente y a poniente.

En esta fecha la construcción de un gran puerto en *Hietalahti* era ya una realidad (había empezado en 1913, con trabajos de terraplén y de nivelación de tierras) y el plan refleja su presencia, aunque en una forma inicial.

Con los trabajos en el nuevo puerto oeste, incorporando en esta fase las islas de *Hietasaari* y *Jätkäsaari*, se buscaba la creación de una bahía portuaria abrigada con varios muelles

En 1918 se presentó al público el *Great Helsinki Master Plan*, el primer plan de la capital del nuevo país; promovido por *Julius Tallberg* (cónsul comercial y figura importante de la ciudad), y realizado por *Saarinen*, todavía en colaboración con *Jung*.

Dando forma a las ideas ya lanzadas por *Tallberg* de crear un plan visionario para la ciudad, proponiendo extensas áreas de expansión para un futuro de varias décadas, *Saarinen* abordó una nueva escala para la ciudad, conectando su centro y expansión inmediata con una red de suburbios, cada uno con su centro social, separados entre sí por espacios naturales y

agrícolas y conectados por infraestructuras viarias y de ferrocarril.

El plan de 1918, lleno de conceptos de gran modernidad, pensaba ya en una ciudad metropolitana bien conectada, con una búsqueda de trazados para el tren con el objetivo de no crear efectos adversos dentro de las zonas urbanas – del que se derivaba, entre otras, la propuesta de terraplenar la bahía de *Toolonlahti* y de trasladar la estación central a *Pasila*, creando la *Kuningasavenyy* (la Avenida del Rey).

El tráfico de viario suburbano de la ciudad estaba conectado con el final de la nueva Avenida del Rey, delante de la entrada de la nueva estación central.

El plan dedicó atención especial también a la implantación territorial de los puertos, previendo reservas de zonas industriales al lado de estas infraestructuras con el objetivo de permitir el desarrollo económico de Helsinki.

La bahía a naciente de la península de Helsinki fue la dedicada a la actividad portuaria, proponiendo ya los tres puertos hoy existentes (el puerto sur, el puerto norte y lo que es hoy el puerto de petróleo) y dos otros puertos, aún más a norte.

El *West Harbour* fue la excepción en la entrada de la bahía poniente de la península de Helsinki, a la que se atribuyó el uso del espacio natural, como contrapunto a la bahía naciente.

Después de estos tres documentos inaugurales, la ciudad continuó produciendo planos generales para el planeamiento de su territorio (1923 y 1932), aunque sin reglamentación legislativa.

En este periodo, la *Helsinki Warehouse Company* (que, en 1919 había recibido el derecho de operar en el puerto oeste por 25 años) construyó varios almacenes y compró varias grúas; se creó un puerto de carbón en la isla de *Saukko*, manteniéndose operativo hasta 1977.

En 1938 el puerto norte pierde su función de puerto de petróleo por razones de seguridad contra el fuego, y es trasladado a *Herttoniemi* en 1938, y de ahí a *Laajasalo* en la década de 1950.

Al final de la Segunda Guerra Mundial, con la derrota de los alemanes, Finlandia, además de perder parte de su territorio, fue obligada a compensar la Unión Soviética, lo que implicó aún más industrialización, en particular la construcción naval de rompehielos.

El año 1958 marca la aprobación de la primera *Building Act*, regulando el contenido de los planos generales.

El *Helsinki Master Plan 1960* (empezado en 1953) y el *Master Plan 1970*, constituido por el *Inner Helsinki Master Plan* y por el *Outer Helsinki Master Plan* fueron documentos ya elaborados con base legislativa.

El plan de 1960 refleja las tendencias de su tiempo, todavía con una importante preocupación con las zonas industriales y portuarias, con las redes de infraestructura y con la creación de varias áreas suburbanas como forma de dar respuesta a los extensos programas residenciales.

Como en muchas otras ciudades, en la década de 1960 el papel de la industria como motor de la economía estaba ya perdiendo importancia, en contrapunto a la emergencia de los servicios, administración y educación: Helsinki empezaba su transición a una ciudad pos-industrial.

La actividad portuaria sintió también los efectos de esta transformación económica, con la emergencia de la uniformación global de los contenedores, con la utilización de nuevos navíos de mayor dimensión y la creación de métodos más sofisticados de carga, descarga, almacenaje y conexión con el destino final de las mercancías.

Así, el *West Harbour* cambia rápidamente a un puerto de contenedores completado en 1977.

El efecto de esta transformación en la actividad portuaria se ha hecho sentir también en los otros puertos de Helsinki.

En el muelle este del puerto sur, *Katajanokka* no tuvo capacidad para responder a las necesidades del tráfico de contenedores; debido a su localización central se especializó, con naturalidad, en la década de 1970, en puerto de pasajeros.

El puerto norte, con vastos terrenos libres y bien conectados al ferrocarril crece bastante en éste periodo, especializándose en puerto *Ro-Ro* y en el tráfico de contenedores, función que mantiene hasta hoy.

El puerto norte fue entonces también la base por los primeros ferrys de coches, especializándose más tarde también en centro de importación de frutas y vegetales.

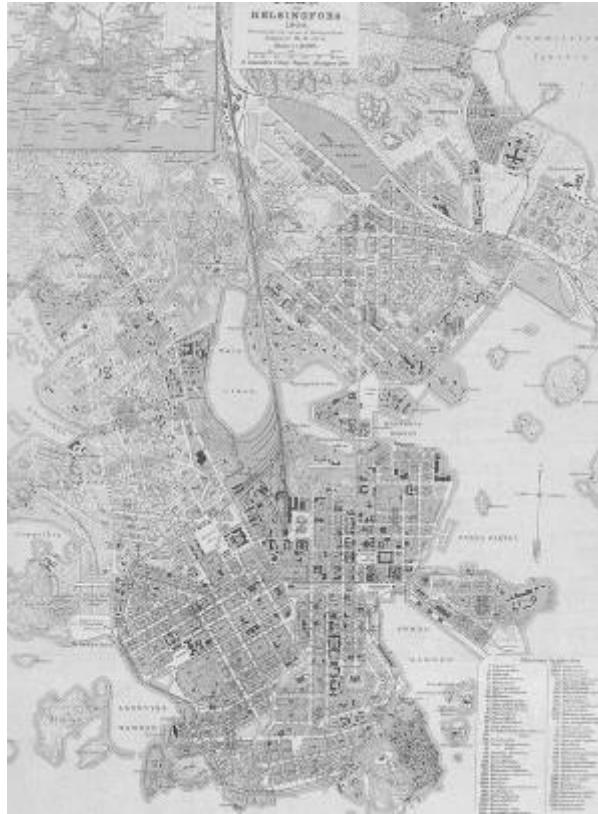
El plan general de 1970 es ya un plan que establece las bases de una ciudad pos-industrial que llega a los 500.000 habitantes.

El *Inner Helsinki Master Plan* propone como tarea principal la problemática del casco interior: preservación de la función residencial, control de los servicios y del tráfico, desarrollo del sistema de transporte público, entre otros.

El *Outer Helsinki Master Plan* concentra su atención en el equilibrio entre el programa residencial y el sistema de espacios naturales y agrícolas, en el ambiente construido de las zonas residenciales y en las redes de infraestructura.

Pasila, el nuevo distrito central propuesto por *Saarinen* en el plan de 1918 es finalmente iniciado en 1972.

El *Herttoniemi Harbour*, después de perder progresivamente importancia, es cerrado y demolido en el verano de 1992.



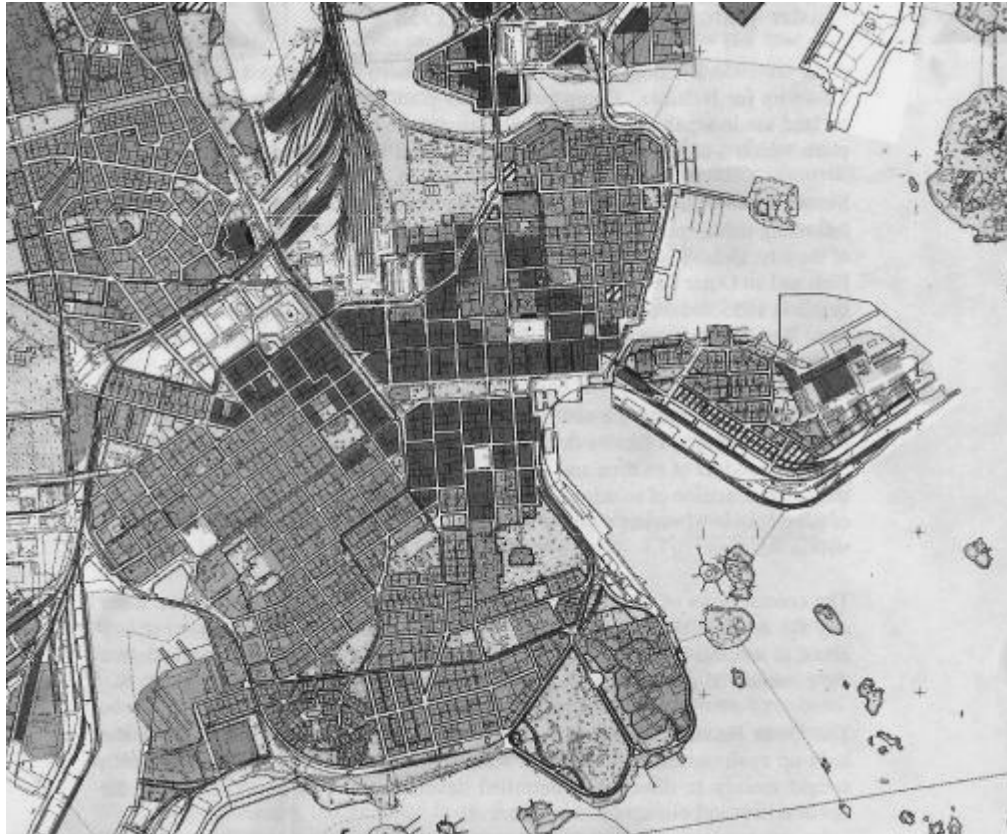
imágenes 10 a 13

Plan de Helsinki en 1909

El Plan General de Helsinki de 1915, por *Bertel Jung* y *Eliel Saarinen*

El *Great Helsinki Master Plan* de 1918, por *Eliel Saarinen* y *Bertel Jung*

El Plan General de Helsinki de 1960



imágenes 14 a 16

El Plan General de Helsinki de 1970: detalle del *Inner Helsinki Master Plan*

Vista del puerto este, el *Pohjoissatama Harbour*, en 1924, con el puerto sur en el fondo

Vista actual del puerto este, el *Pohjoissatama Harbour* (en primer plano), y del puerto sur (a la izquierda)

3. EL PLANEAMIENTO DE LA CIUDAD Y EL PROCESO DE RENOVACIÓN URBANA EN EL WEST HARBOUR

3.1 El plan general de 1992 y la renovación urbana en el *West Harbour*

El *Strategic Planning Advice for Helsinki* y el *Helsinki Master Plan*, ambos de 1992, fueron los primeros documentos de planeamiento de la ciudad que incorporaron la renovación urbana del *West Harbour*.

Los dos documentos, que deben ser entendidos como complementarios, formalizaron un proceso que se había iniciado en la ciudad en 1985, con la decisión de cambiar el uso del suelo de la zona y que tuvo continuidad en 1986 con la realización del *Ruoholahti Component Master Plan*.

En base a estas decisiones, ya en 1987 se inicia la construcción del Metro y los trabajos de aterro en la zona.

El planeamiento de Helsinki en este periodo está compuesto por tres documentos complementarios, los dos primeros aprobados

en el 9 de Diciembre de 1992: (1) el *Strategic Planning Advice*; (2) el Plan General, y; (3) el *Implementation Schedule*.

El *Strategic Planning Advice* es un plan estratégico con el horizonte temporal de 2020, que apunta la visión futura de la ciudad a partir de varios escenarios y que sirve como base a la elaboración del Master Plan.

Este documento apunta para una visión territorial estratégica basada en nueve puntos que se pueden sintetizar en los siguientes principios:

- (1) redes de accesibilidad, transportes, infraestructura y espacios verdes / naturales;
- (2) ciudad central compacta;
- (3) organización de la periferia por núcleos con sub-centros y con imagen propia - retomando las ideas de *Saarinen*;
- (4) organización territorial de las actividades económicas, con la creación de expansiones del CBD - uno en la zona del *West Harbour* - y la creación de zonas económicas especializadas - tecnología, industria y otras;
- (5) reorganización de la actividad portuaria, con:
 - (5.1) la creación de la nueva Terminal portuario de *Vuosari* fuera de la ciudad, a naciente;
 - (5.2) la localización de los terminales de pasajeros y automóviles en las zonas centrales cualificadas - en la Plaza del Mercado y en el *West Harbour*;
 - (5.3) la propuesta de renovación urbana en el *West Harbour* y en el puerto norte, en simultánea a la transferencia de actividades a la nueva Terminal de *Vuosari*.
- (6) ciudad cultural y ciudad marítima, con la creación de barrios residenciales sobre el mar, sea en las operaciones de renovación urbana, sea nuevos barrios construidos de raíz;

El Master Plan 1992 sigue las indicaciones del *Strategic Planning Advice* proponiendo una organización territorial basada en la definición de elementos estructurales y de una zonificación general; las especificaciones de la forma urbana se reservan para el planeamiento más detallado de escala inferior.

La reglamentación de clases de usos del suelo define por áreas, además del uso principal, las otras actividades que son permitidas y necesarias.

En el Master Plan 1992 se concreta la reorganización territorial de las zonas portuarias de Helsinki como parte de la estrategia urbana:

- a) Las zonas de *Ruoholahti* y *Munkkisaari*, en el *West Harbour*, se presentan ya como áreas urbanas, con una definición del uso dominante por zonas y de las infraestructuras principales - el metro y la accesibilidad principal para poniente, a partir del centro de la ciudad;
- b) El frente de agua sur de *Jatkasaari*, en el *West Harbour*, y el puerto sur, cerca de la plaza del mercado y de la ciudad del siglo XVIII, se presentan como zonas de transporte - las terminales de pasajeros y automóviles definidos en el plan estratégico;
- c) El nuevo Terminal de *Vuosari* tiene ya definición territorial, así como sus infraestructuras complementarias: ferrocarril y viario principal, las zonas administrativas, la zona industrial y de almacenes, y la zona de equipamientos, servicios de telecomunicaciones e infraestructuras de transporte;
- d) La zona de *Jatkasaari*, en el *West Harbour*, y el puerto norte, presentados como «áreas a reconvertir en residencia después de que se haya desplazado el uso primario» - después de transferir la actividad portuaria para *Vuosari*.

Para el *West Harbour*, además de esta especificación territorial por zonas de uso dominante del suelo, el plan define las áreas de

construcción por uso para cada una de las zonas, presentadas en el cuadro siguiente:

WEST HARBOUR: ÁREAS DE CONSTRUCCIÓN (M2)				
	RESIDENCIAL	SERVICIOS	EQUIPAMIENTOS	TOTAL
<i>RUOHOLAHTI</i>	283.000	250.000	60.000	593.000
<i>JATKASAARI</i>	430.000	50.000	55.000	535.000
<i>MUNKKISAARI</i>	30.000	5.000	5.000	40.000
TOTAL	743.000	305.000	120.000	1.168.000

Fuente: Helsinki Master Plan 1992.

La *Implementation Schedule* propone balizas temporales para la implementación de las medidas propuestas en el plan general, permitiendo al Ayuntamiento planear sus inversiones urbanísticas a largo plazo.

Contempla cuatro categorías temporales amplias: (1) hasta 2001; (2) de 2001 hasta 2010; (3) de 2011 hasta 2020, y; (4) después de 2021.

«*The Implementation Schedule approved by the city council only covers the time period of implementation of areas and subjects which will change. The purpose of areas and those locations whose land use will change can also be presented in the Implementation Schedule more precisely than in the Master Plan. The accuracy of presentation of land-use depends on the timing. Areas which will change in the near future are presented in greater detail. The Schedule can also present, in addition to changing land use, functional floor area programmes, population plans, and the financial resources required on a general level for implementation over 5-10 year periods.*» [Master Planning in Helsinki, 1993, pp.19]

En lo que respecta al *West Harbour*, *Ruoholahti* se programa en su mayor parte para la categoría temporal (1), con algunas operaciones bajo la categoría (2), *Jatkasaari* es programado para las categorías temporales (2) y (3), y *Munkkisaari* es

programado en su mayor parte para la categoría temporal (4), con algunas operaciones en la categoría (1).

3.2 El plan general de 2002 y la renovación urbana en el *West Harbour*

Desde 1992, el planeamiento de la ciudad ha seguido su trámite normal y, a finales de 1996, el Ayuntamiento aprobó un programa de planeamiento que incluía el inicio de los estudios para la realización del Plan General de 2002.

Los trabajos se iniciaron en 1998, en un contexto en el que la ciudad continuó creciendo (55.000 habitantes llegaron a la ciudad entre 1992 y 1997 [Master Plan 2002 – Programme, 1997]), Finlandia se adhirió a la Unión Europea y la nueva legislación ambiental y urbanística ha aparecido en 1994, 1996 y 2000, poniendo en relieve las cuestiones ambientales y la participación pública [Helsinki City Planning Department, 2000].

«*Master Plan 2002 is intended to be similar in structure to the Master Plan 1992. It will include therefore a Strategic Planning Advice, a master plan with reports in accordance with the Building Act and an implementation plan.*

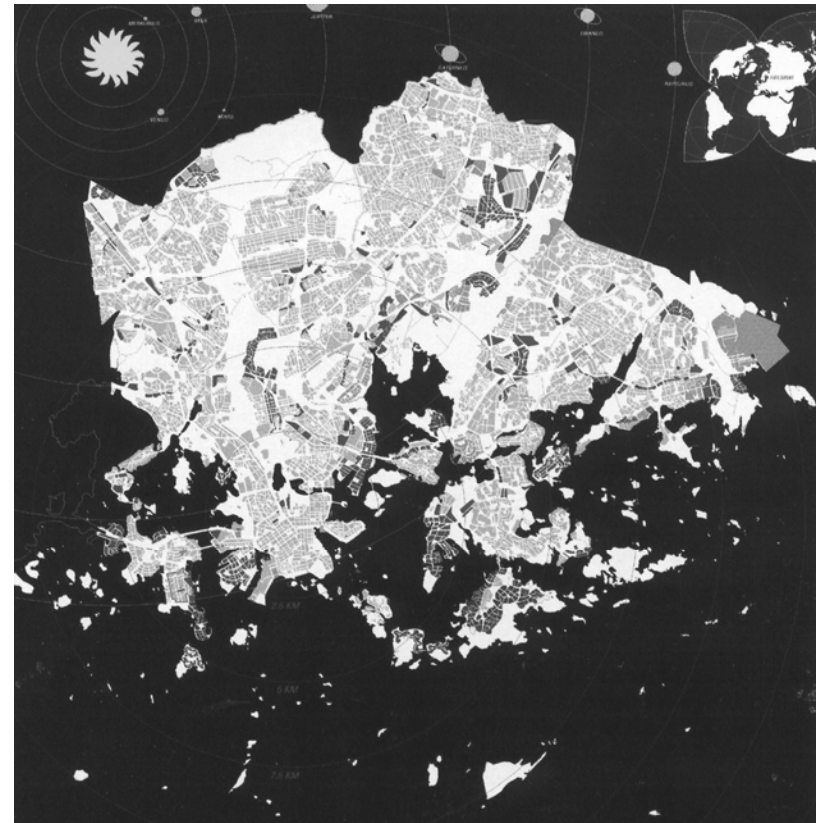
The Strategic Planning Advice will present goals for development in Helsinki as well as operational approaches for the implementation of these goals. The Strategic Planning Advice is an attempt to reflect the views of Helsinki residents. The Strategic Planning Advice will contain of a report and a map.

The Building Act-compliant master plan will determine future land use in the city. It will consist of a master plan map with planning notes and directions as well as a report. The preparation of this will follow a standard format in accordance with the rules and regulation of the Building Act.



imágenes 17 a 19

Plan General de Helsinki de 1992: detalle del *Implementation Schedule*, incluyendo el puerto norte y el *West Harbour*
Plan General de Helsinki de 1992: carta general
El Plan General de Helsinki de 2002: propuesta del plan de usos del suelo



The implementation plan will handle the scale location of new developments and timing of the master plan. At the same time it will act as a link with the programming of operations. The implementation plan will be presented in the form of a report and a map.» [Master Plan 2002 – Programme, 1997]

Los temas principales propuestos para el *Master Plan 2002* son: (1) el crecimiento poblacional; (2) el empleo; (3) el transporte; (4) la segregación; (5) el ambiente, y; (6) la estructura de la ciudad.

De estos temas principales derivan las tareas para la realización del *Master Plan 2002*: (1) objetivos de la residencia; (2) nuevas posibilidades para la residencia; (3) condiciones económicas

para la construcción; (4) preferencias residenciales; (5) cambios en la estructura de terciario y en el uso de infraestructuras; (6) planeamiento para la enseñanza y la tecnología; (7) el sistema de transportes; (8) la ciudad de la logística; (9) prevención de la segregación; (10) soluciones energéticas a largo plazo; (11) áreas de ocio y la ciudad de la naturaleza; (12) decisiones regionales sobre el uso del suelo, y; (13) relaciones entre el uso del suelo y los transportes.

En lo que concretamente respecta al *West Harbour*, la segunda mitad de la década es el momento previsto para la transferencia de la actividad portuaria de *Jatkasaari* para *Vuosaari*.

Respetando las principales referencias temporales del plan de 1992, se programa la renovación urbana de la segunda zona del *West Harbour (Jatkasaari)*, así como la conclusión de su primera zona, con la construcción de su zona norte, al lado de la vía principal de conexión de la ciudad central con su entorno poniente.

El periodo 2002-2012 es también el previsto para la renovación urbana del puerto norte, tal como *Jatkasaari* en relación directa con la liberación de sus terrenos con la transferencia de actividades hacia la nueva Terminal portuaria de *Vuosaari*.

3.3 La nueva terminal portuaria de *Vuosaari*

La necesidad de construcción de una nueva Terminal portuaria deriva, antes que nada, del hecho de que las dos zonas portuarias de la ciudad dedicadas al tráfico de carga, el puerto poniente y el puerto norte, han llegado al máximo de su capacidad y ya no presentan ninguna capacidad de crecimiento futuro.

Los problemas resultantes de la proximidad entre las infraestructuras portuarias y la ciudad central y la demanda de la ciudad de nuevos territorios para su renovación urbana ayudaron a tomar esta decisión.

La renovación urbana de las zonas portuarias oeste y norte está así directamente ligada a la modernización de la actividad portuaria en Helsinki, a través de la construcción, de raíz, de una nueva Terminal portuaria en *Vuosaari*, 14 kilómetros al naciente del centro de la ciudad.

Esta relación no es simplemente una relación de liberación / afectación de terrenos sino, también, una conexión financiera de proyectos que se apoyan los unos a los otros.

En palabras de *Heikki Nissinen*, el director ejecutivo del Puerto de Helsinki, «it is the utilisation of current harbour regions that makes

the Vuosaari Harbour project financially feasible and capable of implementation in the perspective of the owner». [Port of Helsinki Annual Report 2000]

El plan del nuevo puerto está siendo desarrollado en conjunto por el Puerto de Helsinki, la *Finnish Maritime Administration*, la *Finnish Rail Administration*, y la *Finnish National Road Administration*, estando prevista la transferencia de actividades de los puertos oeste y norte, y el inicio de su funcionamiento para 2007 o 2008.

El planeamiento del puerto en *Vuosaari* contempla la realización de varias inversiones paralelas complementarias, que constituyen la base de un puerto moderno con capacidad de crecimiento futuro: (1) la terminal portuaria; (2) una zona administrativa y de oficinas con 50 hectáreas; (3) una zona logística, industrial y de almacenes; (4) una zona de equipamientos, servicios de telecomunicaciones e infraestructuras de transporte; (5) la integración en la red principal de ferrocarril y viario.

Con la creación del nuevo puerto la ciudad no sólo gana nuevos terrenos centrales para su renovación urbana, sino que alivia el tráfico pesado en sus zonas centrales, en el *Ring Road I* y en *Länsiväylä*, mejora sus índices de polución ambiental y aumenta la seguridad de sus áreas centrales.

El nuevo puerto moderno va a ocupar un área con 150 hectáreas, planeada para funcionar como una plataforma logística de tráfico de carga, con una capacidad calculada en 12 millones de toneladas de carga general por año.

La zona de oficinas complementaria al puerto de *Vuosaari* se estima que va a crear entre 3.500 a 4.500 nuevos puestos de trabajo, directamente conectados a la ciudad mediante el metro.

Los 660.000 metros cuadrados de esta zona, el mayor centro logístico de Finlandia, van a complementar las varias terminales de carga y centros logísticos ya existentes a lo largo del *Ring Road III*, cerca del aeropuerto de *Helsinki-Vantaa*.

La zona al norte del puerto se reserva para el uso industrial, almacenes y zonas de distribución.

El nuevo puerto se integra en una red más periférica de infraestructura principal, conectando su tráfico viario con el extremo naciente del *Ring Road III*.

Para minimizar los efectos ambientales adversos del tráfico pesado en la zona natural de *Porvarinlahti*, integrante de la Red Natura 2000 finlandesa, la sección correspondiente del viario va a correr en túnel; la conexión directa del puerto al resto del distrito de *Vuosaari* esta también prevista.

El progresivo aumento del transporte ferroviario en el puerto, de los actuales diez por ciento del total del volumen de transporte al treinta por ciento, es uno de los objetivos a implementar en *Vuosaari*.

Los 19 kilómetros del ferrocarril del puerto conectan la línea de ferrocarril existente en *Kerava's Savio*; en la bahía de *Porvarinlahti*, la línea cruza también un espacio natural integrado en la Red Natura 2000, por cerca de 200 metros, estando prevista la construcción de un puente con protección de barreras sonoras en toda su extensión, integrando el paisaje de forma cuidadosa.

Después de unos pocos kilómetros corriendo paralelo al *Ring Road III*, el ferrocarril desaparece en un túnel con una extensión de 14 kilómetros, minimizando su impacto en el ambiente y en las poblaciones.

El acceso marítimo a la nueva Terminal portuaria será posible a través de un nuevo corredor, el *Itä-Tonttu Fairway*, una zona canal con 11 metros de profundidad y 150 metros de ancho en su zona más desfavorable.

La utilización de la accesibilidad fluvial implica dragar el suelo y la roca inmersa en cinco zonas, siendo utilizado el material retirado para rellenar la zona portuaria.

El control de los impactos en el ambiente del nuevo puerto ha sido objeto de estudio cuidadoso, siendo una prioridad la minimización de sus varios efectos en *Vuosaari* y en los sitios integrantes de la red finlandesa Natura 2000.

La opción de la Comisión Europea al no pronunciarse sobre el nuevo puerto de *Vuosaari*, en su informe de 15 de noviembre de 2001, es demostrativo del reconocimiento por la cuidada integración ambiental, del respecto por los espacios de la red Natura 2000 y por el cumplimiento de la Directiva Habitat.

La inversión totales en la nueva Terminal de *Vuosaari* es de 444,0 millones de Euros, con la siguiente distribución: puerto y equipamientos 238,8 millones de Euros, viario 59,7 millones de Euros, ferrocarril 129,7 millones de Euros y accesibilidad marítima 16,8 millones de Euros.

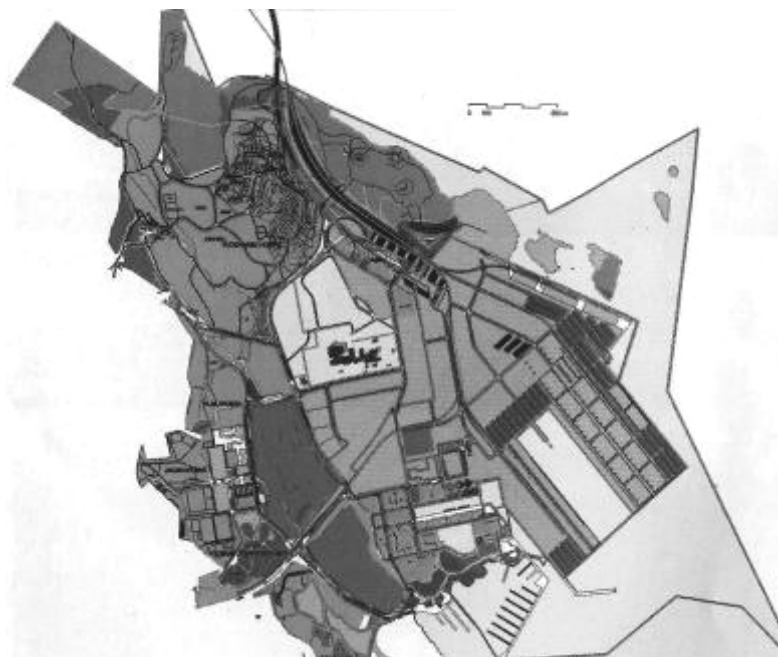
3.4 La renovación urbana en el puerto norte

Como sucede en el *West Harbour*, la renovación urbana en el puerto norte ha integrado los documentos de planeamiento de la ciudad desde el *Master Plan 1992*, en una situación paralela a *Jatkasaari* debido a su afectación por la actividad portuaria.

Estando previsto el inicio de la intervención para la fecha de apertura de la Terminal portuaria de *Vuosaari*, entre 2007 y 2008, los terrenos del puerto norte van a convertirse, también, en el futuro próximo, en nuevas áreas urbanas.

La zona puede acomodar más de 10.000 nuevos habitantes y está planeada la creación de oficinas para aproximadamente 6.000 trabajadores.

Una estación de Metro a construir cerca del puente de *Kulosaari* va a conectar la nueva zona urbana. Se prevé también la construcción de equipamientos y de un parque con una extensión de 5 kilómetros de costa.



imágenes 20 y 21

Simulación tridimensional del nuevo Terminal portuario de *Vuosaari*, en Helsinki
Plan general de la propuesta para el nuevo Terminal portuario de *Vuosaari*, en Helsinki



imágenes 22 y 23

Plan de estructura para la renovación urbana del puerto norte, en la península de *Sornainen*
Vista aérea del puerto norte, en la península de *Sornainen*

4. EL PLANEAMIENTO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL WEST HARBOUR: RUOHOLATHI, JATKASAARI Y MUNKKISAARI

Integrado en este complejo proceso urbano de renovación urbana y de modernización portuaria, el *West Harbour* pretende ser un nuevo barrio marítimo para más de 22.000 habitantes, fijando nuevos residentes y creando una nueva zona de servicios para 12.000 trabajadores muy cerca del centro de la ciudad.

La conexión peatonal con la ciudad central se hace con facilidad a través del *Bulevardi*, uno de sus boulevard importantes (*Hietalahti* es «el centro funcional del *West Harbour*») que continua la *Esplanadi* y la Plaza del Mercado – en el puerto sur, el frente de agua de la ciudad del siglo XVIII.

Al mismo tiempo, la conexión viaria principal de la ciudad central con la región suburbana poniente se hace a través del límite norte del *West Harbour*, lo que proporciona una fácil conexión con las accesibilidades de nivel regional.

El *West Harbour* prevé también dar continuidad a un espacio de parque para uso peatonal y de bicicletas que existe a lo largo de la línea de costa de la península, conectando el frente de agua de las nuevas zonas urbanas con *Hietalahti* y con el frente de agua del distrito sur.

RUOHOLATHI:

Ruoholahti fue la primera de las tres zonas del *West Harbour* a ser renovada para espacio urbano, tal como lo previa el *Implementation Schedule* del Plan General de 1992.

El *Ruoholathi Component Master Plan* data de 1986, habiéndose iniciado sus trabajos de urbanización en 1987, con la construcción del Metro y con los trabajos de relleno de la zona.

En 1988 se realiza el concurso general de diseño urbano para la zona, definiéndose la base a partir de la que primero en 1990, se



imágenes 24 y 25

Localización de *Ruoholahti*, *Jatkasaari* y *Munkkisaari* en el *West Harbour*, con la marcación de las nuevas accesibilidades a la ciudad: el Metro y el eléctrico de superficie
Plan de la renovación urbana del *West Harbour*, cuando falta definir la zona de *Jatkasaari*

redacta el primer plan parcial para una zona de oficinas y comercio, y, posteriormente, en 1991 el primer plan parcial para una zona residencial.

La zona residencial inició su construcción en 1991 y la zona de oficinas en 1997.

El año de la publicación del Plan General de 1992, correspondió a la fecha en la cual los primeros residentes se mudaron para *Ruoholahti*, empezando a funcionar el Metro al año siguiente.

«In the urban fabric, Ruoholahti is a direct continuation of the inner city area and the buildings form compact, high-density urban blocks in a similar manner. Apartment buildings, schools and parks lie on both sides of the Ruoholahti canal, a water feature in the centre of the area, and are joined by a series of light footbridges. There are blocks of office buildings in the northern part of the area close to Ruoholahti Metro Station, which shelter the housing from the surrounding traffic». [Helsinki City Planning Department, 2000]

Como se cita, la distribución funcional en *Ruoholahti* resulta en simultáneo de la protección de la residencia del tráfico regional (así como de la proximidad de las oficinas a esta accesibilidad), y del aprovechamiento de las potencialidades ambientales del canal interior para los espacios libres de barrio.

Los servicios comerciales están localizados cerca de la salida del Metro y, en las plantas bajas de algunos edificios residenciales; en el futuro, el complejo *Alko Porkkalatalo*, localizado en la parte norte de *Ruoholahti*, albergará también comercio.

Por razones ya mencionadas, las oficinas están localizadas en la parte norte de *Ruoholahti*, concentradas en tres zonas: (1) en la calle norte, la accesibilidad principal de conexión a la ciudad; (2) en el *Ruoholahti Cape*, situado en la entrada del canal interior, y; (3) en el tope norte de *Ruoholahti*.

El *Kaapelitehdas*, una vieja fábrica de cables de la *Nokia* y uno de los más grandes edificios industriales de Europa, es ahora un Centro Cultural propiedad de la ciudad de Helsinki, presentando actividades en el campo de la cultura y el arte.

Otros equipamientos importantes localizados en *Ruoholahti* son dos escuelas profesionales, una de Bellas Artes y otra de Tecnologías de Información, la *Helsinki International School*, y el *Helsinki Music Conservatory*.

La zona incluyó también equipamientos de nivel local, casos de un centro de juventud, un centro infantil, una escuela y un *health club*.

RUOHOLAHTI – DATOS URBANÍSTICOS (1999)			
	ÁREA M2	UNIDADES	%
ÁREA DE RUOHOLAHTI	580.000		
HABITACIÓN	283.000		
nº pisos		7.500	
nº residencias		3.500	
FORMA OCUPACIÓN:			
alquiler subsidiado			50%
otras formas			50%
TIPOLOGÍA HABITACIÓN			
estudio		350	10%
1 residencial		700	20%
2 residencial		1.050	30%
3 residencial		700	20%
4 residencial		700	20%
OFICINAS / COMERCIO	250.000		
puestos de trabajo		5.000	
EQUIPAMIENTOS	60.000		
APARCAMIENTO		4.800	
aparc. residentes		1.450	30%
aparc. visitantes		300	7%
aparc. oficinas		2.900	60%
aparc. cortos periodos		150	3%

Fuente: Helsinki City Planning Department, 1999.

La distribución de los equipamientos y de los espacios públicos en la estructura urbana procura crear varias sub-zonas de centralidad en *Ruoholahti*, mezclando equipamientos y residencia según un patrón regular.

La localización de oficinas, comercio y edificios culturales resultó también de la búsqueda de buenas conexiones de transporte público: el Metro, dos líneas de tranvía urbano y varias de autobús.

Los datos urbanísticos de *Ruoholahti* se presentan en el cuadro de la página anterior.

En publicaciones del año 2000, estos datos sufren algunas correcciones, en particular el número de habitantes y el número



imágenes 26 a 29

Vista de la actividad portuaria en *Ruoholahti*, en la década de 1980

Vista aérea de la nueva zona urbana de *Ruoholahti*, en 1999

Vista de espacios públicos en el canal central de *Ruoholahti*

Vista aérea de la parte naciente de *Ruoholahti*, en primer plano aún en construcción, y de la actividad portuaria en *Jatkasaari*

de puestos de trabajo, que se estiman en 8.000 cada uno [Helsinki City Planning Department, 2000].

JATKASAARI:

En *Jathasaari*, la península central del *West Harbour*, la renovación urbana depende directamente de la posibilidad de la nueva localización para la actividad portuaria, con su transferencia a *Vuosaari*.

El objetivo principal asumido por la ciudad para el diseño y construcción de *Jätkäsaari* es la creación de una nueva zona de frente de agua, dinámica y con actividades urbanas, en el centro

de la ciudad, bien conectada y caracterizada por la calidad espacial.

Así como en las otras dos zonas del *West Harbour*, los puntos de partida para el planeamiento de la zona son los definidos en el *Helsinki Master Plan* de 1992: uso mixto del suelo, con residencia y oficinas, articulados con espacios libres y parques.

El mantener la Terminal de pasajeros en la zona forma parte de una estrategia de turismo y de distribución de actividades portuarias especializadas compatibles con el uso urbano, fijando las terminales en espacios cualificados de la ciudad central.



imágenes 30 a 36

Vista de espacios públicos en el canal central de *Ruoholahti*

Vista de espacios públicos en el margen sur del canal central de *Ruoholahti*

Vista de la salida del Metro y del camino peatonal que conecta con la Plaza de *Ruoholahti*

Vista de la calle longitudinal central de *Ruoholahti* a partir de la salida del Metro, dividiendo los edificios de escritorios, a la izquierda, de los de residencia, a la derecha

Vista de un espacio de plaza peatonal en el lado norte del canal de *Ruoholahti*

Vista de la Plaza de *Ruoholahti*

Vista de espacios públicos de frente de agua en el lado norte del canal de *Ruoholahti*

Las accesibilidades y la movilidad son otros de los principales objetivos del planeamiento de *Jätkäsaari*.

«In planning of the West Harbour, new solutions are sought, which reduce the need for private car traffic and thus a new kind of mobility in the area could be adopted.

New Mobility means a fresh approach to daily traffic; in Jätkäsaari, it means non-dependence of private cars.

Good alternative modes of transport will be available: trams, service bus lines, car share vehicles, taxis, bikes and city bikes and possible future vehicles of transport. In addition, a high quality pedestrian environment is to be built in West Harbour.

From these options, one can always freely choose the most suitable mode of transport. In practice, the new mobility culture will reduce the number of private car traffic in the area.

It is also visible in the use of public space: instead for cars, the space is reserved for people.» [Helsinki City Planning Department, 2000]

La opción del aparcamiento automóvil resulta así en una significativa reducción de número de plazas de aparcamiento, tanto para residentes como para visitantes, medida complementaria a la inversión en carriles de bicicletas y caminos peatonales.

La opción es clara: reducir capacidades para el automóvil (circulación y aparcamiento) y crear alternativas eficaces de transportes públicos, bicicletas y caminos peatonales como formas de movilizar a los residentes y a los visitantes para la nueva cultura de movilidad que se pretende implementar en la ciudad, y de la que el *West Harbour* es, de algún modo, un territorio experimental.

El volumen de nueva construcción y la proporción de los usos del suelo para *Jätkäsaari* son todavía los definidos en 1992, pero son objeto de revisión en los trabajos del «*Helsinki Master Plan 2002*», siendo presentado como posible el escenario del aumento del área de construcción.

El proceso de planeamiento de *Jätkäsaari* se inició hace algunos años, con la presentación de varios estudios preliminares en 1993 (estudio de estructura urbana, usos del suelo y escala, por *Heikki*

Hirvonen), 1996 (estudio de estructura urbana y usos del suelo, por *Anders Adlercreutz*) y 1999 (estudio de estructura urbana, usos del suelo y modelos de manzanas, por *Simon Le Roux*).

JATKASAARI – DATOS URBANÍSTICOS (1992)

	ÁREA M2	UNIDADES	%
ÁREA DE JATKASAARI	800.000		
HABITACIÓN	430.000		
nº pisos		12.000	
nº residencias		5.000	
OFICINAS / COMERCIO	50.000		
puestos de trabajo		3.500	
EQUIPAMIENTOS	55.000		

Fuente: Helsinki City Planning Department, 1999.

Los trabajos continúan hoy con la definición de principios para la distribución de usos del suelo y con la realización de estudios preliminares, entre otros, sobre el tráfico, condiciones de polución del suelo, relaciones con las zonas limítrofes e implicaciones sociales de la operación.

«A new comprehensive development plan will first be prepared for Jätkäsaari in 2003, which defines the basic principles for building in the area: the overall town planning and architectural solution, the relationship of the area to the urban structure of the city centre, the total amount of construction, land use distribution, as well as the mobility within the area.

As many different types of design competitions as possible will be arranged during the various planning phases.

The development plans will be started in 2003 and construction at Jätkäsaari can begin in the year 2005 after harbour operations are relocated.» [Helsinki City Planning Department, 2000]

MUNKKISAARI:

Munkkisaari presenta una ocupación de oficinas e industria, estando ocupada una gran parte de su área por los astilleros de la *Kvaerner Masa-Yards*, que van continuar activos y van a influenciar las soluciones de planeamiento en la zona.

Las otras ocupaciones son una antigua estación de tratamiento de aguas residuales, desactivada, y una zona verde a lo largo del frente de agua poniente.

Así como en las otras dos zonas del *West Harbour*, el planeamiento de *Munkkisaari* está vinculado al Plan General de 1992, que previa un uso residencial y de parques para la zona.

Desde entonces, se han realizado algunos estudios iniciales en el *City Planning Department*, culminado, en 1998, con la realización de un concurso de ideas para la zona.

La solución vencedora, de autoría del arquitecto *Matti Anttila*, no ha sido considerada como base de trabajo para el desarrollo para la línea de costa, al tratarse de una propuesta parcial que no atendía a toda la zona.

Aún en 1998, el *City Planning Committee* aprobó las bases para el planeamiento de *Munkkisaari*, haciendo referencia expresa a la intención de reservar el frente de agua para zona verde, dando continuidad al anillo verde formado por los parques de *Kaivopuisto* y *Merisatama*.

MUNKKISAARI – DATOS URBANÍSTICOS (1992)

	ÁREA M2	UNIDADES	%
ÁREA DE MUNKKISAARI	600.000		
HABITACIÓN	30.000		
nº habitantes		900	
nº pisos		300	
OFICINAS / COMERCIO	5.000		
puestos de trabajo		1.800	
EQUIPAMIENTOS	5.000		

Fuente: Helsinki City Planning Department, 1999.

«As set out in the town plan proposal, the shore primarily serves recreational purposes; it will be the site for a park area, a Maritime Museum and a sailing centre. An architect competition will be held for these projects in the year 2001. A walkway extending from the shore of *Merisatama* to the tip of *Munkkisaari*, leading through the *Ursin Rock Park* and *Munkkisaari shore*, will be an essential



imágenes 37 y 38

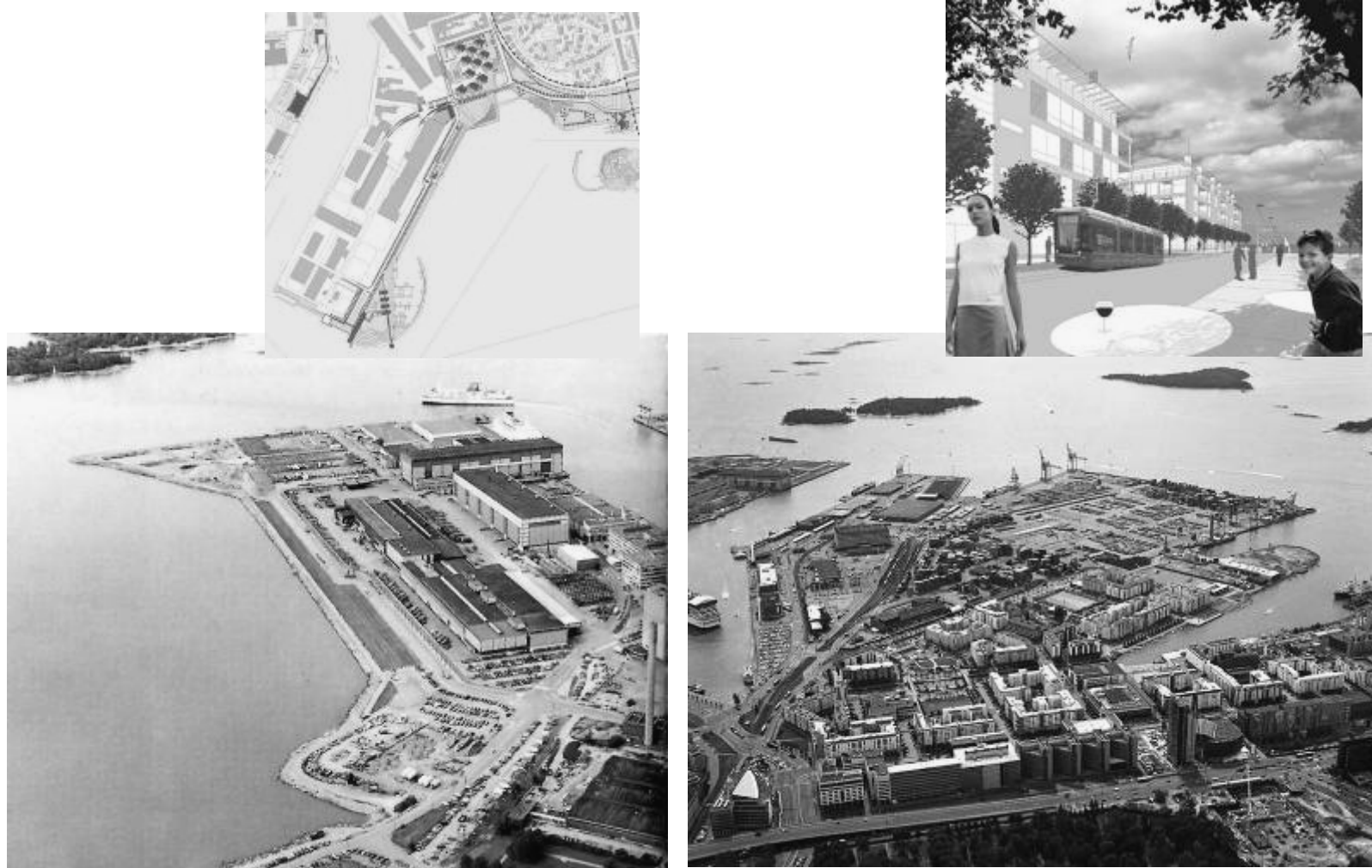
Simulación tridimensional y fotomontaje del *Helsinki High Tech Centre* en *Ruoholahti*

component of the shoreline park.» [Helsinki City Planning Department, 2002]

Un nuevo terraplén que se inició en 1997 ya está concluido, estando prevista su afectación para el parque.

Desde entonces, el planeamiento de la zona se sigue realizando en dos partes separadas.

La zona residencial y los parques a su alrededor tienen un plan parcial en trámite de aprobación desde finales de 1999; el planeamiento de la zona de la punta sur de *Munkkisaari* está aún en una fase inicial.



imágenes 39 a 42

Plan de la renovación de la frente de agua de *Munkkisaari*

Vista aérea de *Munkkisaari* en 1999

Simulación del paisaje urbana de *Jatkasaari*

Vista aérea de parte de la renovación urbana en *Ruoholahti*, en primer plano, y de la actividad portuaria en *Jatkasaari*, 1999