

El puerto de Oslo

La evolución de Pipervika y un posible desarrollo para Bjørvika

La ciudad de Oslo se asienta sobre dos ensenadas, las bahías de Pipervika y Bjørvika. La primera presenta en la actualidad, tras un largo proceso de planificación, la imagen y riqueza de un distrito completo. En Bjørvika se estudia la forma de reducir el lastre que la infraestructura de transportes supone para su desarrollo urbano.

En la ciudad de Oslo, que está situada en una región cuya población es de alrededor de un millón de habitantes, residen aproximadamente 490.000 personas. La ciudad se levanta en la cabecera del Fiordo de Oslo. Aunque se encuentra a una latitud de 60°N, gracias a la corriente del Golfo en el Atlántico, el clima es templado durante una parte del año.

Oslo ha ocupado siempre el primer puesto como ciudad portuaria y puerto de Noruega. Está rodeada de un paisaje magnífico formado por colinas boscosas y un hermoso fiordo. El centro de la ciudad se caracteriza por dos profundas ensenadas, Pipervika al oeste y Bjørvika al este. Al fondo de Pipervika se alza el monumental y modernista Ayuntamiento de la ciudad, que fue planificado en la década de 1930 y construido después de la Segunda Guerra Mundial.

Bjørvika fue el primer puerto de la ciudad y una zona de paseo, pero en la actualidad está surcada por autopistas y construcciones de ferrocarril que constituyen grandes barreras y producen ruido y contaminación ambiental. Hasta 1990, el desarrollo urbano de Pipervika estuvo limitado por el transporte, ya que la autopista más importante que atravesaba Oslo se situaba cerca del puerto y constituía una barrera casi infranqueable entre la ciudad y el fiordo.

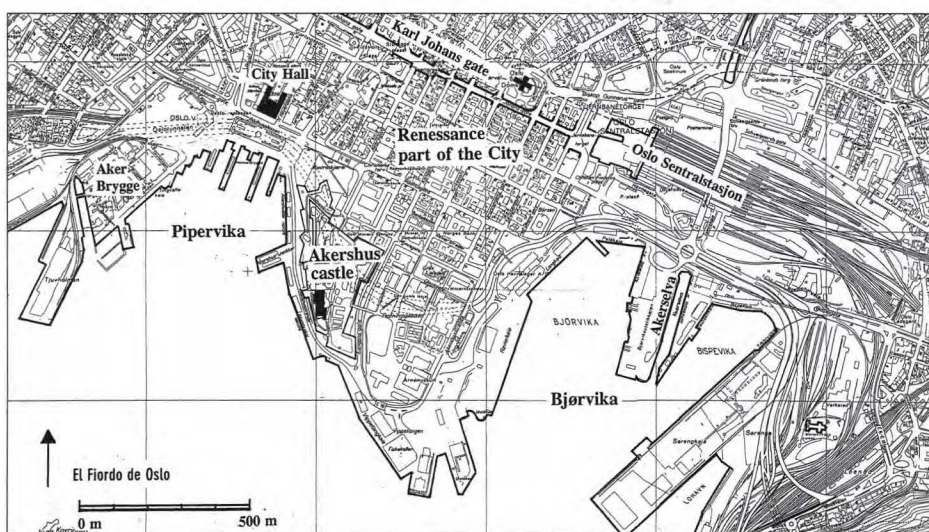
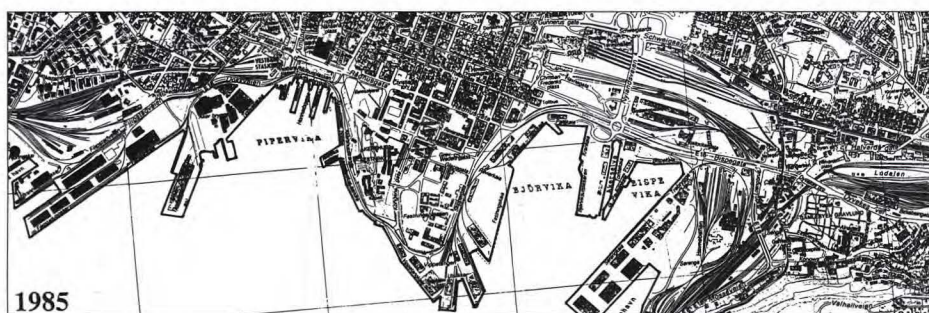
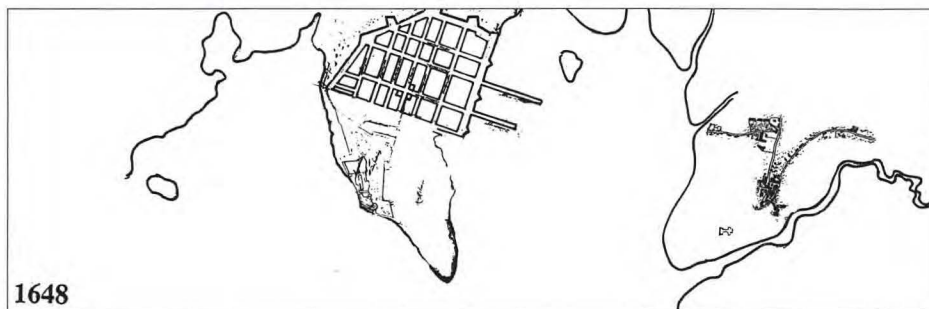
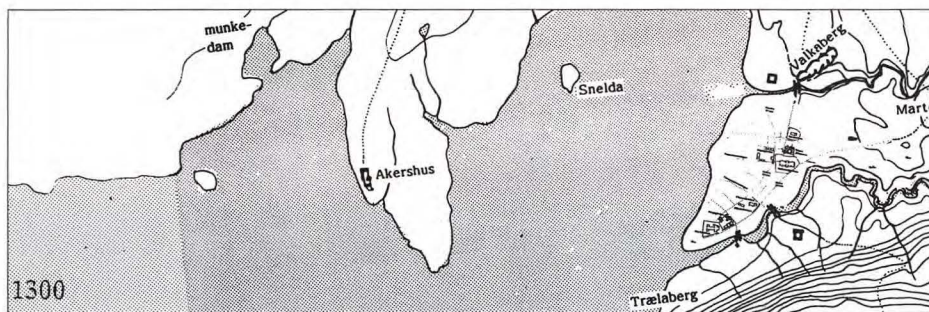
Durante los últimos 15 años, toda la zona fue radicalmente reestructurada como parte de una planificación a largo plazo en la que se combinaron inversiones públicas y privadas. En la actualidad es un distrito atractivo con una armónica interacción entre el fiordo y la ciudad, con amplias zonas recreativas, sin contaminación ambiental por tráfico de coches y trenes. Hay espaciosas zonas de desarrollo urbano con oficinas, centros comerciales, atracciones culturales y viviendas, un sistema adecuado de transporte público y un fácil acceso en bicicleta.

Stein Kolstø





Área central de la ciudad de Oslo vista desde el sur en la que se distinguen Pipervika y Bjørvika. Cuando fue tomada esta fotografía, en agosto de 1995, estaba en marcha la reconstrucción de la Plaza del Ayuntamiento y finalizadas tres fases de la construcción del proyecto Aker Brygge. En Bjørvika las autopistas y los almacenes de contenedores dominaban la zona.



Bjørsvika sigue siendo hoy día una zona dominada por el transporte, el puerto, las autopistas y el ferrocarril. Actualmente se desarrolla una solución nueva en materia de transporte capaz de dejar libres áreas realmente importantes que permitan el ensanche de la ciudad. De esta manera, esta ensenada podrá recuperar su relación directa con el mar y el fiordo. Puede conseguirse un ensanche urbano con un grado máximo de localización por lo que respecta al sistema de transporte público y podría mejorarse significativamente el medio ambiente de la zona, lo cual redundaría en beneficio de la población del distrito de la Ciudad Vieja.

HISTORIA URBANA DE PIPERVIKA Y BJØRSVIKA

Fundación, florecimiento y desintegración del Oslo medieval

Oslo fue fundada a fines del siglo X, al este de Bjørsvika, donde el río Alna desemboca en el Fiordo de Oslo. El puerto siempre ha sido importante para la ciudad y en la antigüedad se podían arrastrar los botes hasta las riberas del río. Pipervika no era más que una zona pantanosa surcada por múltiples arroyuelos. Oslo se convirtió en ciudad catedralicia y a continuación en la capital de Noruega. Hacia 1349, la población llegó a los tres mil o cuatro mil habitantes y se convirtió en gran centro comercial con contactos internacionales. Fue aquella la época de mayor esplendor de la ciudad medieval, que contaba con seis iglesias, tres monasterios, la residencia del obispo y el palacio del rey. En Akersneset se construyó el palacio y fortaleza de Akershus. En Pipervika no había más que un pueblo de pescadores con sencillas casas de madera.

En 1349 la plaga fatal, la "muerte negra", acabó con más de la mitad de la población de la ciudad. Siguió a esto un período de decadencia. Tras varios incendios que afectaron a edificios civiles e iglesias —a cuya reconstrucción se dedicaron recursos insignificantes—, la ciudad, ya debilitada, fue arrasada por el gran incendio que acabó con ella en agosto de 1624.

Construcción de la ciudad renacentista Christiania en 1624

El rey Christian IV de Dinamarca/Noruega decidió construir una nueva ciudad que respondiese a los cánones ideales de la urbe renacentista. Christiania se asentó al oeste de Bjørsvika.

El conjunto de los cuatro primeros planos, comenzando por la parte superior de la página, muestra la evolución de Oslo desde la Edad Media hasta nuestros días. (Los planos tienen la misma dirección y escala.) Sobre estas líneas, el centro de la ciudad de Oslo con Pipervika y Bjørsvika.

La capital ha ocupado siempre el primer puesto como ciudad portuaria de Noruega. Su historia y desarrollo están ligados a los de las bahías de Pipervika y Bjørvika.

De esta manera la ciudad quedaba mejor protegida por los cañones de la Fortaleza de Akershus. Además, se pudo construir un profundo puerto moderno y se trazó un sistema de calles con ángulos rectos con solares racionales donde las casas debían construirse de ladrillo o de piedra. Se levantó una muralla, pero ya en 1696 había sido derribada por la presión de las necesidades edilicias. Por aquel entonces, Pipervika era una aldea de casas de madera situada extramuros. Desde el 1600 aproximadamente, las exportaciones dieron a la ciudad un período de prosperidad. En Bjørvika floreció la industria maderera. Su zona oriental estaba destinada a tierras de labranza y pastoreo.

Carácter industrial

En 1814 Christiania, con 14.000 habitantes, se transformó en capital del nuevo Estado de Noruega. Se construyó la calle de Karl Johan, que se erigió en la más importante de la ciudad. Surgieron importantes instituciones públicas que levantaron allí sus sedes: el Parlamento, el Palacio Real, la Bolsa, la Universidad, el teatro y los edificios del Gobierno. La ciudad renacentista quedó reducida a un distrito y Pipervika se transformó en el auténtico centro.

El desarrollo industrial dio lugar a un importante crecimiento demográfico. En 1890, la población era ya de 151.000 habitantes, habiéndose multiplicado por diez la de 75 años antes. En Pipervika se construyeron casas de ladrillos para los trabajadores. En Bjørvika se establecieron la estación de ferrocarril del Este en 1854 y la del Oeste en 1872, lo más cerca posible del puerto. Tres años más tarde, la línea de tranvías de 1875 conectó ambas estaciones, atravesando lo que sería más tarde la Plaza del Ayuntamiento, hasta 1961, año en que los coches privados se adueñaron de la plaza.

La parte interior de Pipervika fue reconstruida entre 1930 y 1950. Se destruyeron todos los edificios y calles y se levantaron un nuevo Ayuntamiento y una Plaza del Ayuntamiento, rodeados por bloques de oficinas y edificios comerciales. En la década de 1960, las viviendas de Ruseløkka fueron reemplazadas por bloques de oficinas.

Donde actualmente se encuentra el Aker Brygge estaba antiguamente el astillero de Aker, creado en 1854. Este fue una de las empresas clave de Oslo; contaba con dos mil empleados.



En la década de 1970 se produjo una crisis en la industria naval y en 1978 salió de Aker el último de una flota de 551 barcos. El astillero se transformó en un taller técnico y el grupo Aker pasó a dedicarse a industrias instaladas en tierra y a actividades relacionadas con el petróleo.

El litoral de Bjørvika ha sufrido una transformación radical. Continuamente se levantan edificios y se ganan terrenos al mar. Hasta la Segunda Guerra Mundial en Bjørvika se encontraban los muelles más importantes. En la actualidad, grandes áreas han sido rellenadas y en ellas se han construido carreteras y almacenes de contenedores. Los cimientos son complicados. Bjørvika ha perdido su importancia para el público y casi no tiene significación para la población de Oslo.

Infraestructura de transporte

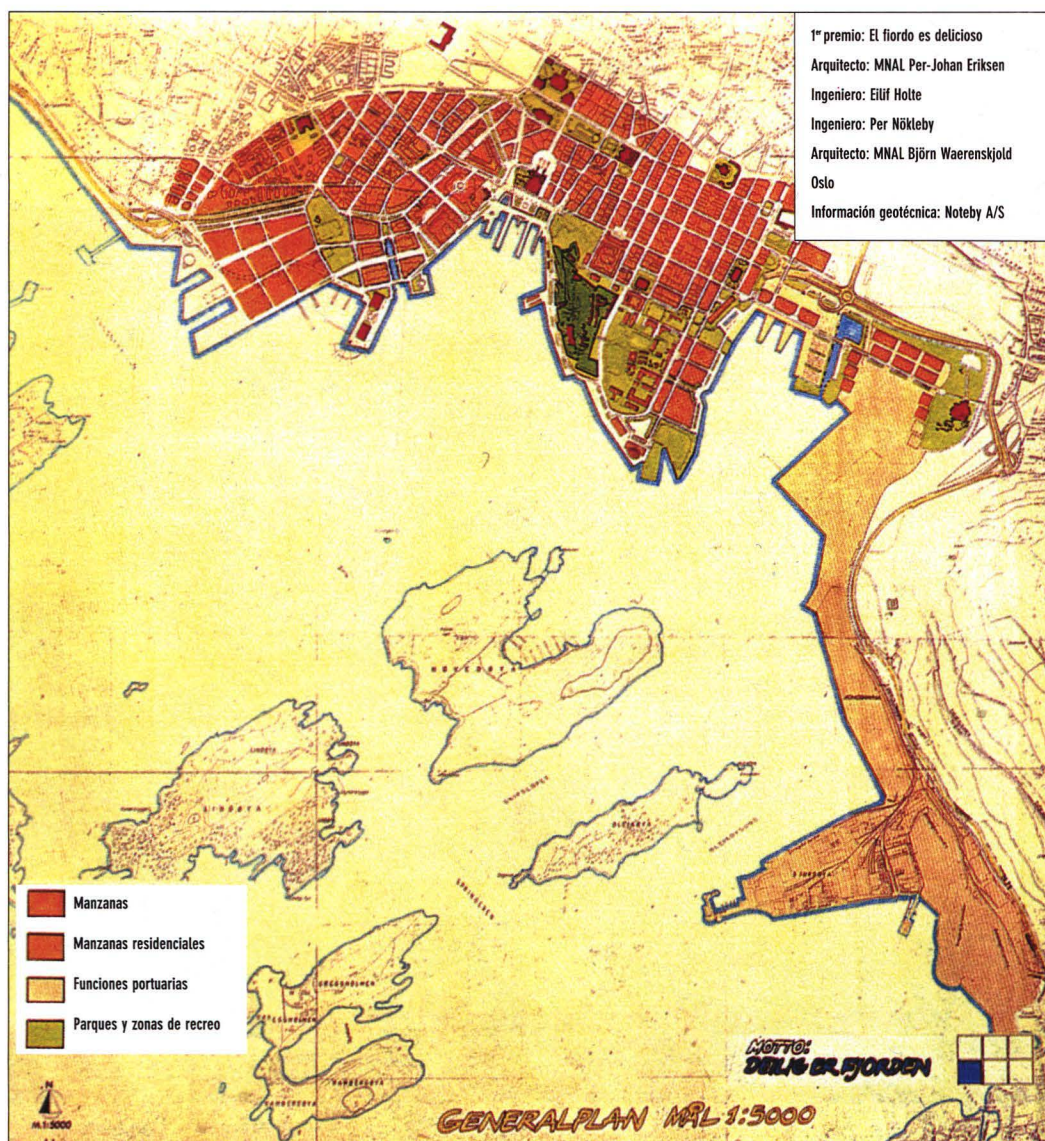
El de Oslo es un buen puerto y una parte sustancial de las importaciones noruegas pasan por él. En la década de 1930, sus empresas navieras poseían una de las marinas mercantes más importantes y modernas del mundo.

En los años 70, la utilización de los coches aumentó y se amplió el sistema viario. El tráfico de paso tenía que atravesar el centro de la ciudad por el sistema de carreteras principales de la región. Las soluciones que se adoptaron dieron lugar a múltiples problemas porque no sólo constituyeron una barrera, tanto visual como estética, sino que producían ruido, polvo, contaminación y requerían una utilización importante de terreno.

En Pipervika se construyó una autopista junto al mar que soportaba un tráfico diario de entre 60.000 y 70.000 coches. En la década de 1970, el movimiento ecológico, que iba cobrando cada vez más fuerza, empezó a exigir soluciones más apropiadas.

En 1990 se inauguró un túnel que eliminó la mayor parte del tráfico rodado de la Plaza del Ayuntamiento; costó algo más de mil millones de coronas. Esta construcción se completó con el intercambiador ferroviario del oeste en 1994. Esto permitió cerrar la Plaza del Ayuntamiento al tráfico de todo tipo. En 1980 se había abierto un túnel que establecía una conexión directa y gracias al cual la estación del ferrocarril

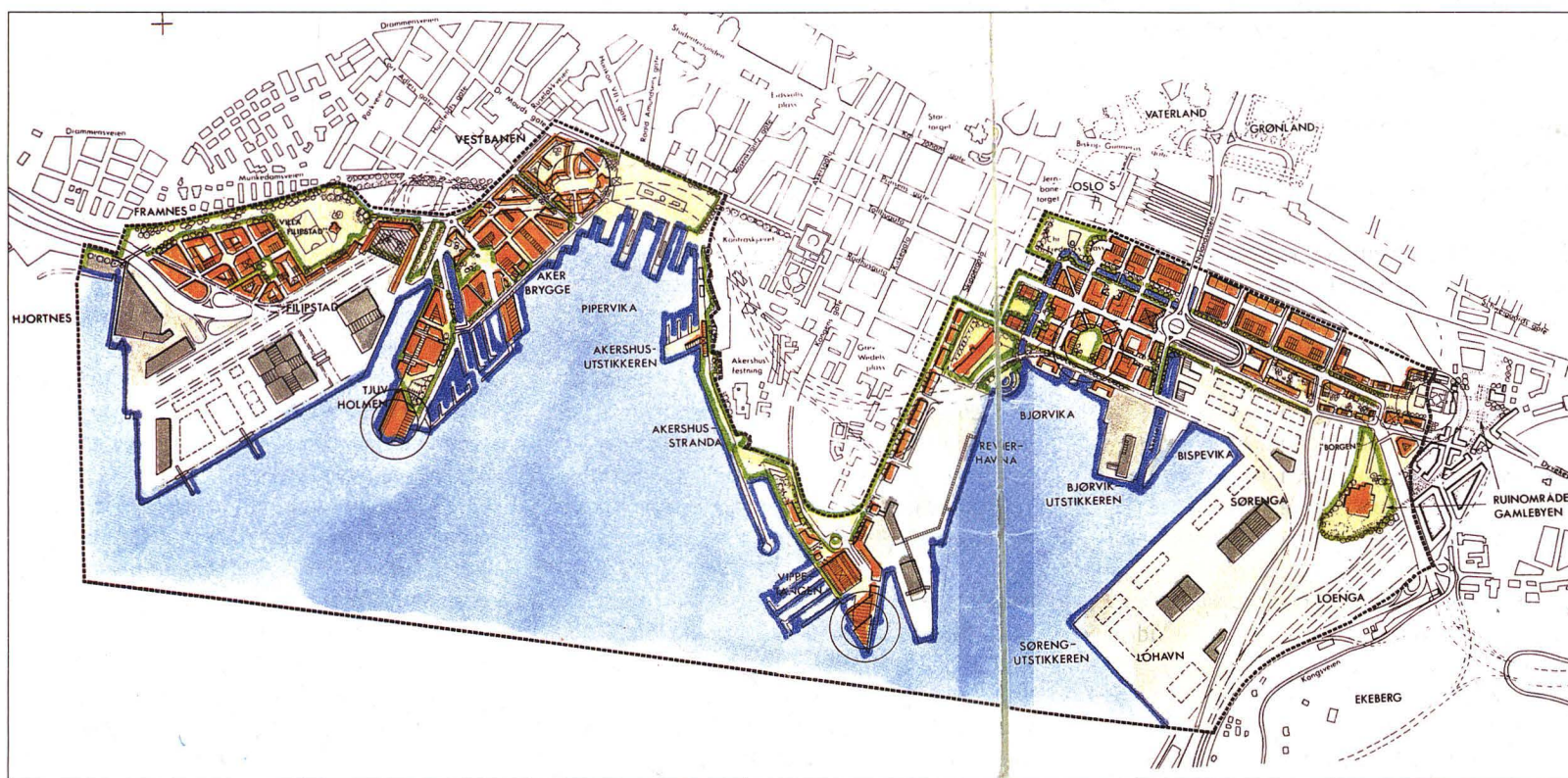
Fotografía aérea de Pipervika tomada aproximadamente en 1980. Entonces la autopista cruzaba la Plaza del Ayuntamiento con tráfico intenso. La estación del ferrocarril del Oeste funcionaba como tal y el astillero de Aker aparecía como era antes de que empezase la transformación, con sus grúas, su dique seco y sus talleres.



del Oeste resultaba superflua. Contando así con un doble túnel para tren y para coches, la hermosa y amplia Plaza del Ayuntamiento pudo dedicarse a actividades placenteras y de recreo. En 1995 se construyó una línea de tranvía que atravesaba la Plaza del Ayuntamiento. Durante las décadas de 1960 y 1970, en Bjørvika se construyeron nuevas autopistas en zonas de relleno situadas entre la ciudad y el fiordo. Las zonas de los muelles estaban dominadas por el tráfico de contenedores que requiere mucho espacio.

LEY DE PLANIFICACIÓN Y EDIFICACIÓN DE NORUEGA

La Ley de Planificación y Edificación de Noruega se basó en la idea de que tanto los intereses privados como los públicos tienen derecho a proponer nuevos planes de desarrollo local. La ley se apoya en el principio de la democracia local, según el cual cualquier interés público o privado tiene la oportunidad de expresar formalmente sus opiniones sobre un plan ya en marcha antes de que se someta a votación en el Ayuntamiento. La aprobación puede denegarse por interferencia gubernamental o como resultado de las quejas de partes afectadas, siempre y cuando



Arriba, la propuesta ganadora del concurso de ideas "La ciudad y el fiordo año 2000". Autor: Arquitecto MNAL Per-Johan Eriksen y otros. Sobre estas líneas, Plan de Área/Punto Neurálgico para el malecón central de Oslo, resuelto por el Consejo de la Ciudad de Oslo en 1988. El plan prevé una mejor relación entre la ciudad y el Fiordo de Oslo.

Durante los últimos 15 años Pipervika ha sido radicalmente reestructurada. En la actualidad es un distrito atractivo, con amplias zonas recreativas y sin contaminación ambiental.

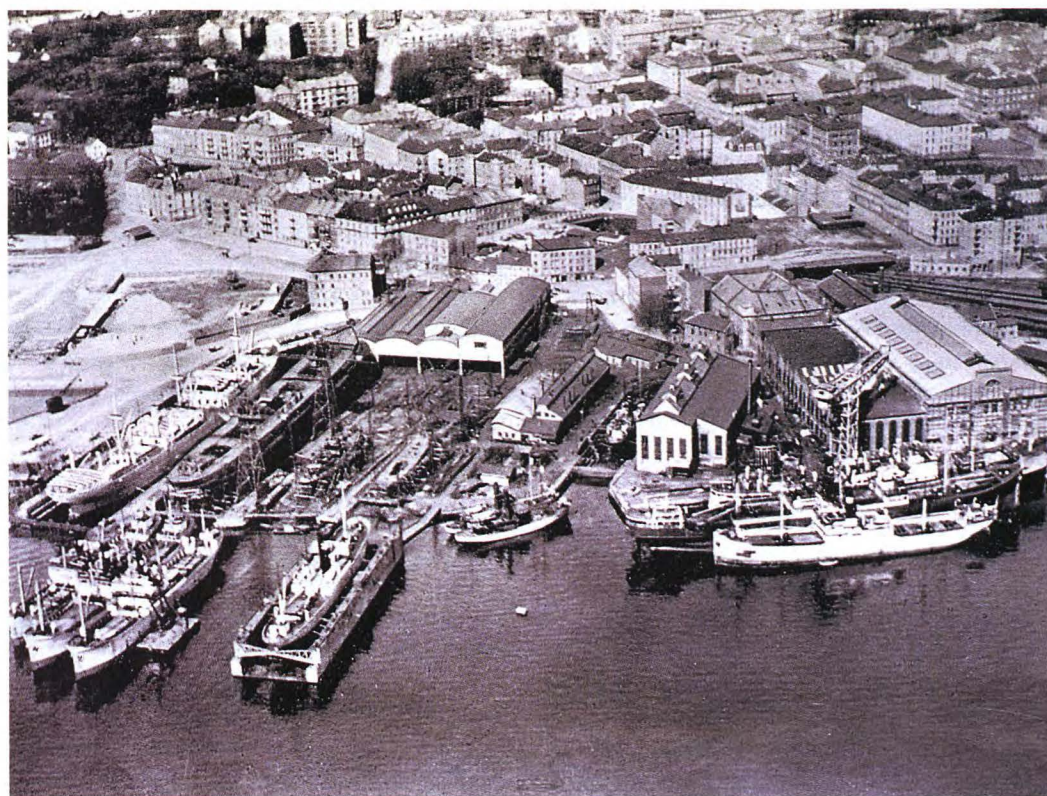
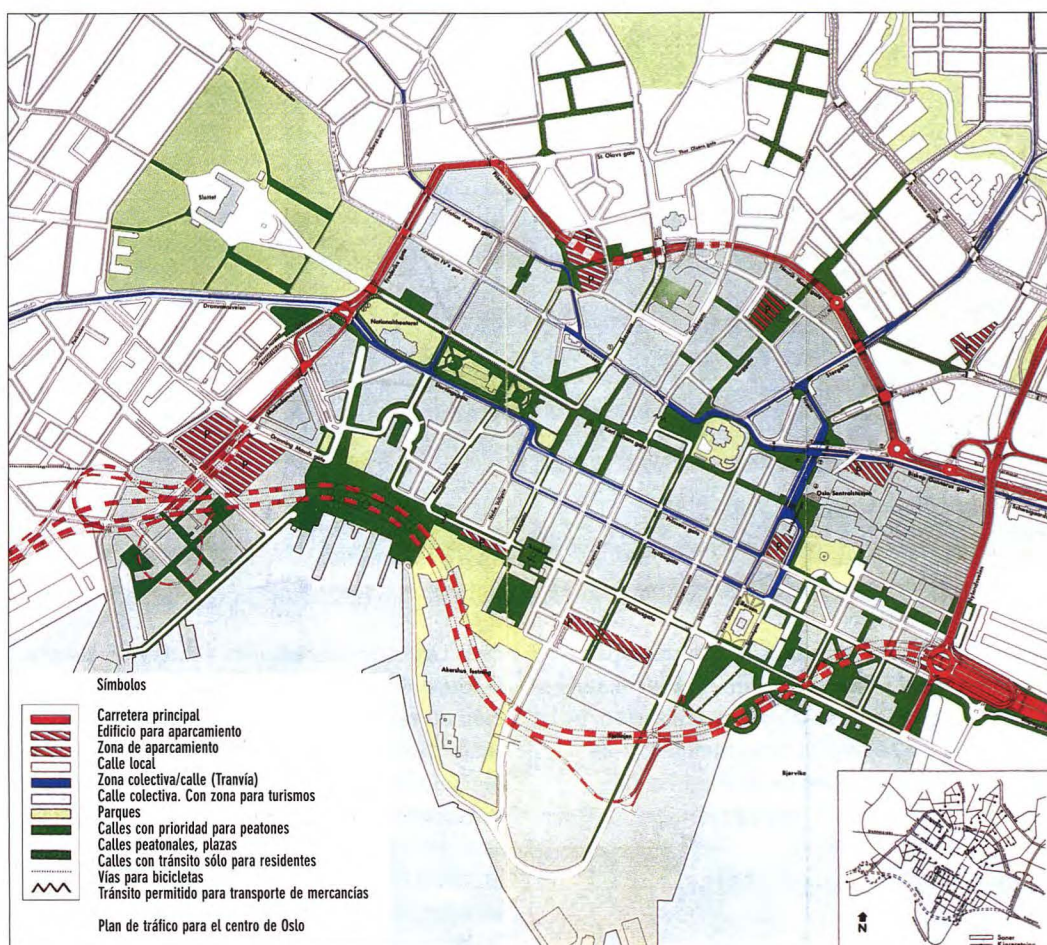
éstas tengan una base sólida. Por ejemplo, si el edificio propuesto tiene una planta contenida dentro de los límites definidos en el plan de desarrollo local aprobado, por lo general el permiso de construcción puede otorgarse sin serias complicaciones.

CONCURSO DE IDEAS: "LA CIUDAD Y EL FIORDO, OSLO AÑO 2000"

Por iniciativa de propietarios privados y de autoridades públicas, en 1982 se anunció un concurso de ideas. Éste constituyó la base para la planificación del malecón de Oslo con Pipervika y Bjørvika y se centró en la elaboración de un plan general para todo el malecón y un plan detallado que sólo abarcara Aker Brygge. Se presentaron 170 propuestas. En la ganadora, Aker Brygge y la estación de ferrocarril del Oeste se dedicaban a ensanche urbano. Se proponía que la autopista que atravesaba la Plaza del Ayuntamiento se enterrase mediante un túnel y la Plaza se transformase en un área de esparcimiento. Las funciones del puerto se trasladaban al este, alejándolas del centro de la ciudad.

A la luz de este concurso se formuló una propuesta para el Plan de Desarrollo Local de Aker Brygge.

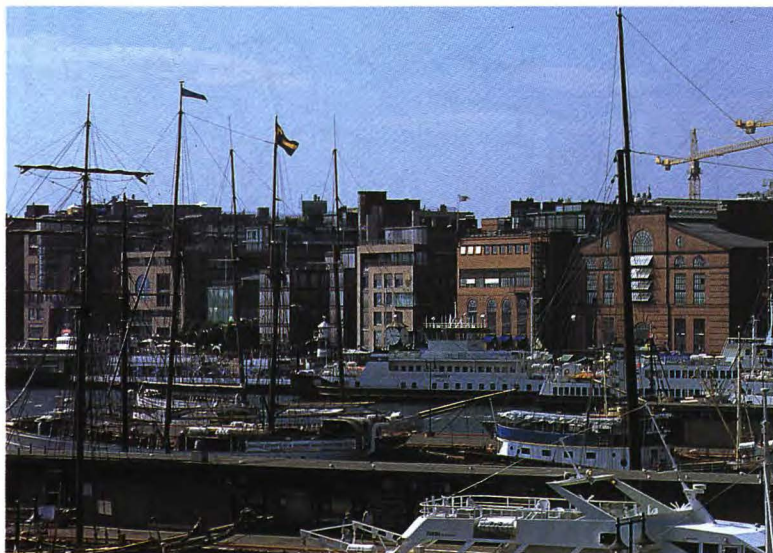
Los planes urbanos globales cubrieron las formalidades en cuanto a intenciones importantes. El Plan Área/Punto Neurálgico para el litoral central de Oslo fue aprobado en 1988. Se trata del primer plan de área legal que dispone la relación entre la ciudad y el fiordo. Aker Brygge aparece como una zona de desarrollo urbano. Se propone el cierre de la estación de ferrocarril del Oeste. Se determina que tanto la Plaza del Ayuntamiento como Akershusstranda se destinen a zonas de esparcimiento. En Bjørvika el plan presenta una solución para las autopistas que consiste, en parte, en túneles subterráneos y se plantea una nueva zona de ensanche urbano al oeste del río Akers. El Plan de tráfico para el centro de la ciudad prevé importantes inversiones públicas, con una carretera de circunvalación en torno al centro de la ciudad que suponga un alivio para las calles atestadas, en parte a través de túneles subterráneos que respeten el medio ambiente. En 1987 el Consejo de la Ciudad aprobó que la carretera que había de atravesar la Plaza del Ayuntamiento se hiciese mediante un túnel subterráneo. Está en marcha un nuevo Plan de Área/Punto Neurálgico



El plano corresponde al Plan de tráfico para el centro de la ciudad aprobado en 1987. Prevé el desarrollo de un nuevo sistema de tráfico con túneles que preserven el medio ambiente. En la fotografía, el astillero de Aker en la década de 1930, en labores de construcción de barcos. El enorme edificio de la derecha y el muelle situado en el margen izquierdo quedaron integrados en el proyecto Aker Brygge en la década de 1980.

EL PUERTO DE OSLO

Frente a los que creen que la transformación de Pipervika ha quebrado el centro de la ciudad, se alzan quienes afirman que contribuye a atraer visitantes al casco urbano.



para el interior de la ciudad. Se centra especialmente en el ensanche futuro de Bjørvika y se ocupa de todo lo relativo a la utilización del terreno y a la mejora medioambiental de la Ciudad Vieja. También preservará las reliquias culturales de la Edad Media.

EL PROYECTO DE AKER BRIGGE EN PIPERVIKA

El astillero de Aker, situado en una parte próspera de la ciudad, se cerró en 1982. Los propietarios lo reconvirtieron dedicándose a obras de ingeniería y a trabajos de consultoría. El grupo de empresas Aker era propietario de terrenos que quedaron vacíos al cerrarse el astillero. Esto hizo que se concibiese la idea de convertir la zona de astilleros en un nuevo distrito donde se pudieran atender las necesidades de oficinas de Aker. Las inversiones en propiedad se financiaron con facilidad. La zona tiene un hermoso emplazamiento con vistas al Ayuntamiento, a la Fortaleza de la Edad Media sobre Akersneset y al Fiordo de Oslo con sus isletas. También se puede llegar fácilmente en coche por la autopista.

Un distrito completo y múltiple

La idea fue transformar el área de Aker Brygge en un distrito completo. Su forma habría de ser la de una zona urbana tradicional donde los edificios, las calles y las plazas formasen un conjunto capaz de alentar a los ciudadanos a desplazarse a pie a las áreas al aire libre. El área habría de presentar un aspecto variado y alegre, con edificios complejos y nada unifor-

mes. Las estancias urbanas habrían de adoptar la forma de simples calles y plazas, pero también de espacios comunitarios, cubiertos de cristal y con aire acondicionado. Habría de contar con oficinas, centros comerciales y tiendas, restaurantes, atracciones culturales y un gran aparcamiento para coches. Las compras y el esparcimiento serían promovidos como una experiencia y una atracción en sí mismos.

El distrito tendría numerosos apartamentos en las plantas superiores, conectados mediante un sistema de galerías. Esta forma de construir apartamentos se utilizó para crear los jardines del tejado de una forma libre y variada.

Actividades culturales

Las funciones culturales se concibieron como una forma de atraer al público. Incluso antes de que se iniciase la transformación de la zona ya se organizaban conciertos y representaciones teatrales en los edificios del astillero. El área adoptó así una imagen dinámica y modernista. La parte cultural comprende salas de teatro y de concierto, escuela de teatro y cines.

Vínculo marítimo

El distrito se planteó como una zona frente al mar donde debía destacar el vínculo marítimo. Aker Brygge está atravesado por calles y avenidas que desembocan en el mar. La construcción tendría que aportar simetría a Pipervika. El volumen edilicio y la masa de la Fortaleza de Akershus al otro lado se equilibran mutuamente y el Ayuntamiento se erige como motivo frontal. La construcción habría de realizarse con materiales homogéneos para resaltar la visión de

conjunto. La elevación hacia Pipervika está formada por esbeltos edificios. La configuración varía según las zonas: en unas es abierta y en otras más cerrada para aportar variedad. La última etapa de construcción se recubre de ladrillos con el objeto de vincularse visualmente a los edificios de los astilleros. Esto contribuye a reforzar la visión de conjunto.

Conexión con el centro de Oslo

Para todo nuevo distrito es crucial estar conectado con la ciudad. Por ello, las obras comenzaron en la parte norte, la más cercana al centro comercial y de esparcimiento de la ciudad de Oslo.

Cuando en 1994 la Plaza del Ayuntamiento quedó totalmente liberada del tráfico rodado y fue reconstruida como zona peatonal y de esparcimiento, Aker Brygge contó con una bonita calle peatonal que lo unía directamente con el centro de la ciudad. La nueva línea de tranvía que atraviesa la Plaza del Ayuntamiento desde 1995 contribuye significativamente a conectar Aker Brygge con la ciudad. La salida de los *ferries* hacia Nesodden, un municipio vecino con 15.000 habitantes, fue trasladada a Akker Brygge en 1986. Desde entonces la zona tuvo una afluencia continua de pasajeros en tránsito de unos 8.000 por día.

Etapas de construcción

La etapa I se inició en 1984 y quedó terminada en el verano de 1986. Abarcaba una superficie de 50.000 m² y constituyó un éxito financiero. Muy pronto se inició la etapa II, que finalizó en septiembre de 1989. Entonces



se construyeron cuatro edificios con un parking subterráneo común, varias calles, plazas y un espacio urbano público, un recinto ferial de 4.800 m². La superficie que abarca es de aproximadamente 110.000 m² sin contar el aparcamiento subterráneo. La etapa III se realizó en 1991 y consistió en un gran edificio con una planta de 20.000 m².

Las zonas al aire libre han representado un factor importante para proporcionar coherencia a la zona. El diseño, los materiales y la mano de obra tienen un nivel elevado. Puesto que casi todo el tránsito rodado circula en el subsuelo, las calles constituyen un gran espacio atractivo para los peatones.

Preservación de los vestigios históricos

Se han conservado cuatro elementos principales del antiguo astillero para no romper la continuidad histórica de la zona. En los talleres de ingeniería y de ensamblaje se ha reconstruido el interior, pero conservando el exterior. Se ha preservado el muro de ladrillos en la entrada principal, aunque hubo que derribar algunas partes. El dique seco del sur se conservó y en la actualidad se usa como puerto deportivo para veleros y motoras. Los muelles que dan a Pipervika conservan su forma original.

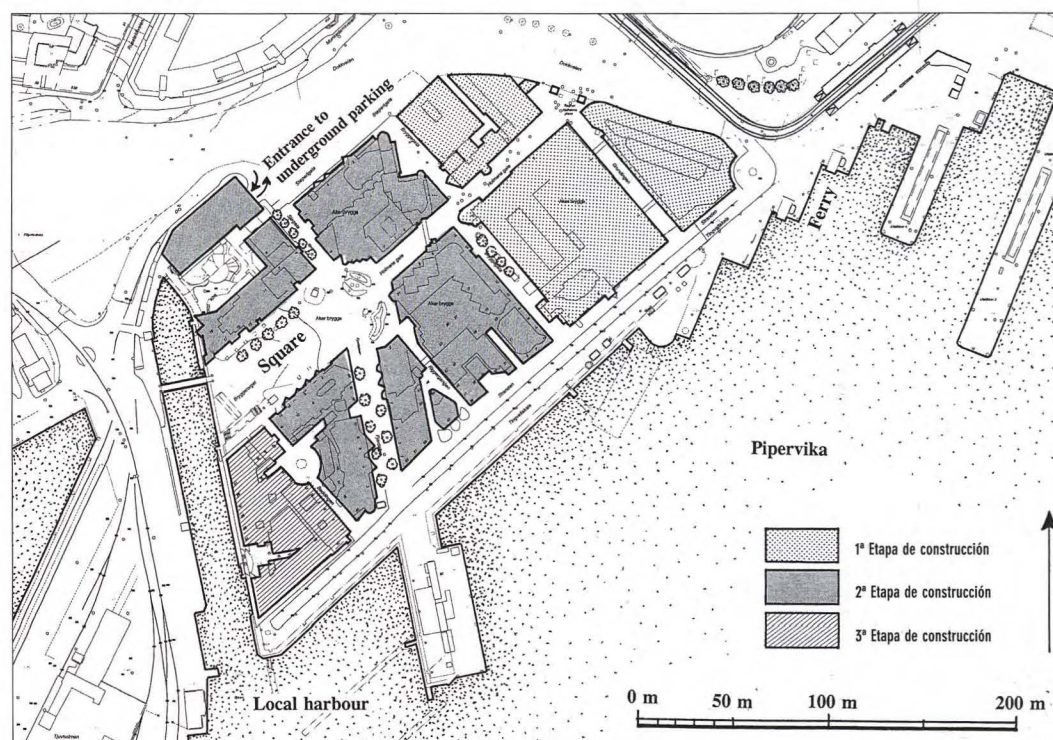
Un proyecto exitoso

El proyecto de Aker Brygge ha constituido un éxito para Oslo, ya que ha aportado a la ciudad un barrio nuevo y atractivo. Como consecuencia del decidido compromiso público, la promoción privada ha representado también

un acierto. Para los visitantes, Aker Brygge constituye una atracción turística, un hito y un punto de referencia. La zona contribuye a la aparición de Oslo en el mapa internacional. Para los habitantes de la ciudad, es un importante punto de encuentro.

Actualmente evoluciona para transformarse en un barrio "normal" de Oslo en cuanto a la estructura de propiedad y a la composición de usos. Durante los primeros años, la zona se caracterizaba por la presencia de tiendas ele-

gantes, pero ahora ya las hay más corrientes. La etapa I fue un gran éxito financiero para los constructores, las inversiones en edificación se amortizaron en pocos años. En las etapas posteriores, el ritmo de amortización se redujo debido a la caída de la Bolsa de Nueva York en noviembre de 1987, a lo que se sumó la construcción desmesurada de edificios de oficinas en la región de Oslo. Gracias en parte a los populares restaurantes y cafés, 50.000 personas diarias acuden a la



Los recintos feriales con un puente peatonal por encima del dique seco —en la fotografía— forman parte de las zonas más transitadas por turistas y habitantes de Oslo.

Los apartamentos de Aker Brygge —en la parte superior de la página— están situados en las plantas altas y conectados mediante galerías. El plano refleja la situación actual de Aker Brygge.

EL PUERTO DE OSLO

Cuando se creó Aker Brygge quedó en evidencia que la zona carecía de un servicio de transportes eficiente. Para solucionar el problema, se planteó la construcción de túneles.

CIFRAS CLAVE

Proyecto de Aker Brygge: etapas de construcción I, II y III

Superficie de la zona	58.200 m ²
Tierra urbanizada	27.900 m ²
Superficie construida	48%
Utilización	309%

Superficie total en construcción	180.000 m ² (100%)
Superficie de oficinas	81.000 m ² (45%)
Centros comerciales/tiendas	18.000 m ² (10%)
Restaurantes	5.000 m ² (3%)
Actividades culturales	4.000 m ² (2%)
Apartamentos	39.000 m ² (22%)
Zonas comunes y demás	33.000 m ² (18%)

Longitud de los muelles	400 metros
Alturas de edificación	6-12 plantas
Puestos de trabajo aproximadamente	5.000

Número de apartamentos	319
Número de residentes (1995)	350
Número de plazas de restaurante en cafés al aire libre	2.500 sillas
Número de restaurantes y cafés	35
Número de centros comerciales/tiendas	60
Número de visitantes diarios en la zona	50.000

Aparcamientos subterráneos	1.766 plazas
Tarifa de aparcamiento	20 coronas/hora
Alquiler de plazas de aparcamiento permanentes	1.800 coronas/mes
Puerto deportivo	100 atracaderos
Alquiler de atracaderos permanentes por año	1.100 coronas/mes
Puerto para huéspedes	160 coronas/mes

Inversión privada en edificios estimada por cifras experimentadas	aprox. 2.500 millones de coronas
Inversiones privadas en calles, árboles, plazas y mercados	35 millones de coronas
Valor de mercado de los apartamentos	15-20.000 coronas/m ²
Zona de oficinas en alquiler coronas/m ² /año	2.000-2.500
Alquiler en zona de centros comerciales/tiendas	1.700-2.200 coronas/m ² /año

ARQUITECTOS PRINCIPALES

Arquitecto Per-Johan Eriksen:
Ganador del concurso "Ciudad y fiordo"
Telje - Torp - estudio de arquitectura de Aasen:
Propuesta de Plan de Desarrollo Local para Aker Brygge.
Diseño y realización de partes de la primera etapa de edificación.

Tom Ottar y Bergersen. Estudio de Arquitectura.
Gromholt y Ottar:
Diseño y realización de partes de la primera etapa de edificación.

Arquitectos Niels Torp A/S:
Propuesta para un Plan de Desarrollo Local de Aker Brygge modificado.
Diseño y realización de la segunda etapa de edificación.

13.3 arquitectos paisajistas A/S:
Diseño y realización de las construcciones al aire libre.

Estudio de Arquitectura Kari Nissen Brodtkorp A/S:
Diseño y realización de la tercera etapa de construcción.



zona en verano. Los apartamentos son quizá la parte menos afortunada del proyecto. Se han construido algunos grandes y muy exclusivos. La composición de la población no es uniforme, predominan las personas de posición acomodada, sin hijos. En las áreas al aire libre, especialmente en los recintos feriales, se instalan restaurantes y lugares de esparcimiento que ocasionan molestias a los residentes. En la actualidad se discute mucho si este proyecto ha "quebrado" el centro de la ciudad al crear una desafortunada competencia entre Aker Brygge y el área comercial tradicional. Desde otro punto de vista, se afirma que Aker Brygge contribuye a atraer más gente al centro de la ciudad, lo cual resultaría beneficioso para todos los negocios allí establecidos.

Cooperación entre empresa privada y autoridades públicas

El proyecto se realizó en una época de importante actividad financiera en Noruega. Esto le dio agilidad e hizo necesaria la toma de decisiones rápidas. Aker Brygge se caracterizó por formas nuevas y nada tradicionales de cooperación entre la empresa privada y las autoridades públicas. Al principio, los planes abarcaban también zonas de propiedad pública en la estación de ferrocarril del Oeste y Tjuvholmen destinadas a funciones públicas tales como la ópera, una



casa de baños públicos y un acuario. Pero la falta de inversores hizo que la zona no se desarrollase. Durante el proceso de planificación se debatió sobre la altura de las construcciones, los aparcamientos, el tráfico rodado, el medio ambiente y la disposición de áreas al aire libre y muelles de acceso público.

El sector público se hizo cargo de la construcción de la enorme infraestructura de túneles en las autopistas y el ferrocarril y del transporte público. Los inversores privados construyeron a nivel local, por ejemplo, calles, plazas y paseos dentro del distrito. La propiedad y gestión de las calles es privada, pero funcionan como espacios urbanos totalmente públicos. La gestión y el mantenimiento de las calles y plazas corre por cuenta de propietarios privados, y Aker Brygge presenta un aspecto agradable y cuidado.

El Plan de Desarrollo Local para la zona fue aprobado por el Consejo de la Ciudad el 18 de junio de 1986. Al parecer, las nuevas ideas para construir la fase II no eran acordes con el uso aprobado de la tierra, de ahí que se replanificara la totalidad de Aker Brygge en 1987. Los contratistas consideraban esencial poder llevar a cabo sus planes con las manos libres para introducir cambios.

Las autoridades públicas han contribuido de diversas maneras al proyecto de Aker Brygge.

La avenida del fiordo en Aker Brygge con los recintos feriales de fondo.

Decoración artística del recinto ferial. Esta zona se construyó durante la etapa II y se ha convertido en una popular zona de encuentro durante el verano.



Por ejemplo, el desembarcadero de los *ferries* para Nesodden se trasladó a Aker Brygge y se ha construido una nueva línea de tranvía con una parada regular en la zona.

Desde la Plaza del Ayuntamiento, que se encuentra cerrada al tráfico, se contempla una vista excelente de Aker Brygge. En la actualidad esta plaza se transforma en un área de esparcimiento.

La zona del antiguo astillero, que fue remodelada, era y sigue siendo propiedad privada. Esto hizo que la transformación no obligase a las autoridades del Puerto de Oslo a trasladar sus operaciones portuarias.

REVITALIZACIÓN DE ESPACIOS URBANOS EN PIPERVIKA

Una vez que se eliminaron de la Plaza del Ayuntamiento tanto el tráfico de paso como el ferrocarril de mercancías, fue posible recrear esta importante plaza según la concepción con que se construyó en la década de 1930, es decir, como área destinada al esparcimiento y a actividades de ocio.

Cuando se creó Aker Brygge, se puso en evidencia que la zona tenía un servicio de transportes deficiente, a pesar de que contaba con una ruta de autobuses. Sólo cuando el tráfico de paso se pudo dirigir a través de un túnel construido bajo la Plaza del Ayuntamiento y se eliminó la vía del ferrocarril, fue posible emprender la mejora del servicio de transporte público.

Un grupo de empresarios privados, entre ellos los propietarios de Aker Brygge, sugirieron en

octubre de 1989 que el capital privado podría contribuir en este programa aportando una tercera parte de las inversiones necesarias para la construcción de una nueva vía de tranvía.

El municipio de Oslo empezó a planificar esta línea a través de la Plaza del Ayuntamiento con una parada regular en Aker Brygge y en los *ferries* de Nesodden.

En 1993 se estimaron los costes alrededor de 48 millones de coronas. En el momento de adoptar la resolución final, la empresa privada no cumplió su compromiso. Así que el municipio de Oslo se vio obligado a hacerse cargo de toda la inversión, con una contribución bastante significativa del organismo nacional de carreteras.

La Plaza del Ayuntamiento

La Plaza del Ayuntamiento está situada entre el modernista Ayuntamiento de la ciudad y Pipervika. Por su tamaño, es comparable con la de San Pedro, en Roma, y con la Plaza Roja de Moscú. Fue concebida como grandiosa antesala del Ayuntamiento de Oslo con diseño, mano de obra y materiales de primer orden y su finalidad era la de mejorar la relación entre la ciudad y el fiordo.

Era importante decidir si la actuación en la plaza tenía que enfocarse hacia su división o hacia su rehabilitación como una plaza enorme y coherente. Se impuso esta idea pensando en que tenía que someterse al magnífico emplazamiento del Ayuntamiento y en que no es un espacio urbano tradicional definido únicamente por los edificios sino, que está direc-

tamente relacionada con el extenso paisaje que representa el Fiordo de Oslo. Este “espacio urbano nórdico” constituye un vínculo entre la ciudad y el escenario del fiordo. Representa una bocanada de aire fresco: frente al ritmo frenético de la urbe, la posibilidad de encontrar a un tiempo quietud y dimensiones grandiosas.

El motivo central del Ayuntamiento es “el jardín excavado”, un jardín anterior con esculturas y fuentes que se está mejorando en la actualidad. La Plaza del Ayuntamiento está cubierta, en parte, con las losas de granito originales, y en parte con nuevo granito gris. Todas las piedras fueron trabajadas a mano. Esto da vida y variedad al enorme plano de la plaza.

La relación entre la ciudad y el fiordo se enriquece al permitir que desde las calles centrales se pueda tener una vista panorámica del fiordo a través de la Plaza del Ayuntamiento. Una plaza grandiosa, abierta, es un espacio flexible y puede dar cabida a diferentes tipos de acontecimientos tales como celebraciones deportivas, ferias de degustación de productos del mar, culminación del desfile de los niños en el día nacional, etc.

La línea de tranvía de Vika

La línea de tranvía de Vika es la primera que se construye en Oslo en mucho tiempo. Está conectada con las líneas anteriores que circulan en dirección oriental y occidental. Había que considerar tres factores fundamentales: la mejora del transporte público de Oslo, a fin de que el efecto vitalizador llegara

EL PUERTO DE OSLO

El nacimiento de la ciudad está íntimamente ligado a Bjørvika. Sin embargo, en la actualidad la bahía ha perdido su importancia y se encuentra surcada por autopistas y construcciones de ferrocarril.

a más áreas urbanas; la descarga de las otras líneas de tranvía y el aporte de flexibilidad y nuevas posibilidades de combinación entre unas y otras.

Hay cuatro paradas en esta sección de la línea de tranvías:

- Mercado de Christiania: da acceso a las atracciones turísticas de la Fortaleza de Akershus y a zonas del centro de la ciudad.
- Ayuntamiento: llega a las oficinas y vitaliza el malecón de Akershus.
- Aker Brygge: se alarga hasta Aker Brygge y el ferry de Nesodden, y es la más importante para el servicio nocturno y de los fines de semana. Esta parada se caracteriza porque está construida con diseño y materiales de primer orden: granito, acero inoxidable y cristal en un diseño diáfano y transparente.
- Mercado de Vik: se extiende hasta los cole-

gios mayores y a las zonas residenciales.

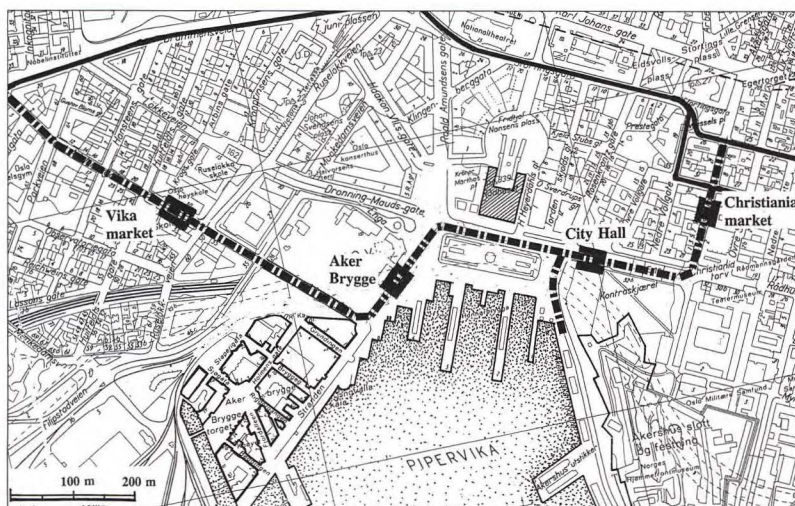
La línea de tranvía discurre por un carril propio —como corresponde a un tranvía urbano—, atravesando algunas instalaciones peatonales, y por las calles de la ciudad. En el lugar por donde atraviesa la Plaza del Ayuntamiento se señala a los peatones la presencia del carril del tranvía mediante una superficie de granito particularmente áspera. En las partes donde el tranvía atraviesa zonas residenciales, las vías están construidas prestando atención especial a amortiguar el ruido y las vibraciones. Debido a la gran afluencia de público hacia Aker Brygge, la parte occidental de la plaza es la que tiene más actividad. Para una mejor utilización de toda la superficie, era preciso revitalizar también la parte oriental que da al malecón de Akershus, junto a la Fortaleza del mismo nombre. Se colocó allí la parada de tranvía

de Ayuntamiento, y un ramal de la línea que se desvía hacia Akershusstranda, en el que se usan los tranvías antiguos, transporta a grupos especiales de viajeros. También hay un puerto para embarcaciones antiguas que, unido a los viejos tranvías, representa una nueva atracción turística. La idea es reemplazar los poco atractivos refugios del puerto por unos pabellones más modernos y luminosos.

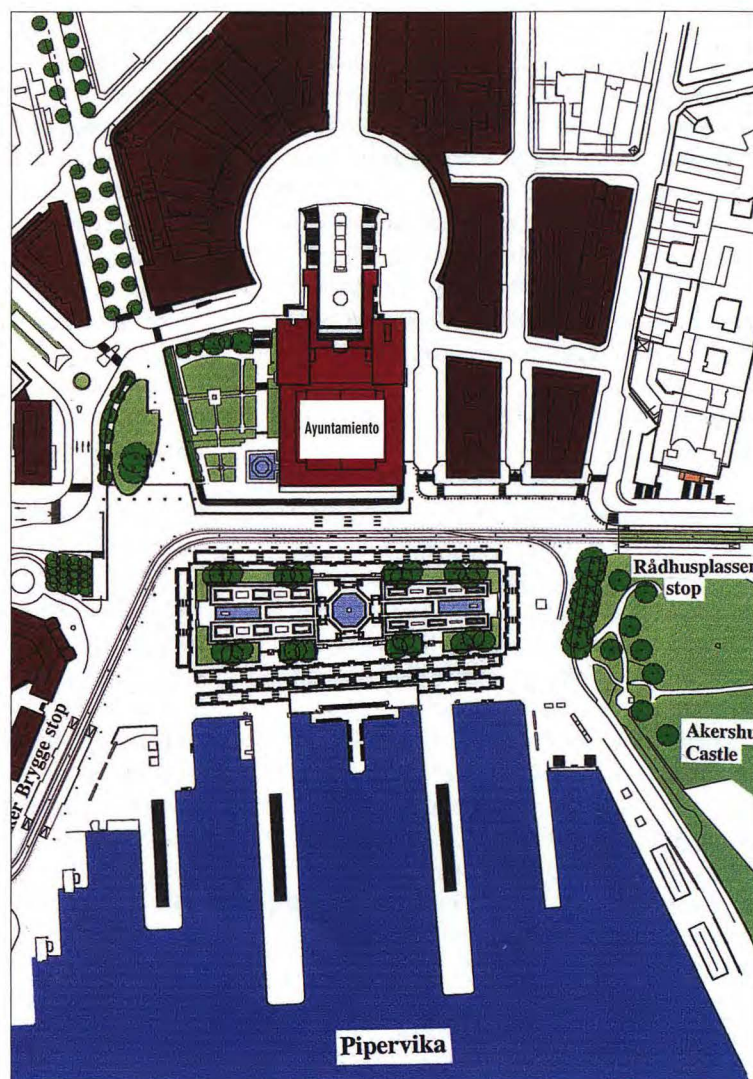
La construcción de la línea de tranvía fue aprobada en el Consejo de la Ciudad el 29 de junio de 1994. Dos meses más tarde empezaron las obras y el primer tranvía ordinario comenzó a circular el 20 de agosto de 1995.

El número de viajes de tranvía aumentó en un 19% transcurrido medio año, lo cual parece indicar que es posible cumplir el objetivo de 900.000 nuevos pasajeros al año.

La nueva línea de tranvía y la reconstrucción



DATOS	
Extensión de la vía	1.600 m
Número de vías	2
Número de paradas	4
Número de salidas	16 salidas/hora en días laborales
Crecimiento del número de viajeros hasta mayo 1996	2.300 pasajeros/día
Inversiones totales en la línea de tranvía	54 millones de coronas
Billete de ida	18 coronas
Billete estacional sin límite de viajes	450 coronas/mes
Superficie de la Plaza del Ayuntamiento	4.500 m²
Iniciación de las obras	marzo de 1995
Costos hasta agosto 1996	52 millones de coronas
Costes estimados hasta finalización de las obras	aprox. 100.000 coronas
ARQUITECTOS PRINCIPALES	
Arkitektskap A/S. 13.3 Arquitectos Paisajistas A/S.	
El escultor Bård Breivik. Depto. de Planificación y Edificación. Municipio de Oslo	
Depto. de Parques, Deportes y Actividades Recreativas.	



La Plaza del Ayuntamiento en su nueva forma, sin coches, pero con una línea de tranvía. La parada de tranvía de Aker Brygge a la izquierda; la de la Plaza del Ayuntamiento a la derecha. (Ilustración: Arkitektskap A/S.)

En el plano se representa la nueva línea de tranvías de Vika con sus cuatro paradas.

de la Plaza del Ayuntamiento es un proyecto de titularidad exclusivamente pública, que no pasa inadvertido. En la actualidad se pueden desmentir las pesimistas predicciones que se hicieron antes de iniciar la construcción. La línea es un éxito indiscutible, tanto por lo que respecta al número de viajeros como a la construcción de las paradas y a los aspectos técnicos. La Plaza del Ayuntamiento está volviendo a ser el hermoso lugar donde se puede respirar el aire fresco del mar y oír a las gaviotas que sobrevuelan el puerto de la ciudad. La planificación de la Plaza del Ayuntamiento y de la línea de tranvía de Vika se inició con un concurso arquitectónico en 1993 al que se invitó a cuatro estudios de arquitectura. El resultado constituyó la base del Plan de Desarrollo Local que obtuvo la aprobación del Consejo de la Ciudad en 1994.

BJØRVIKA. UN FUTURO POSIBLE PARA UN ÁREA PROBLEMÁTICA

En la actualidad, el área Nyland en Bjørvika se caracteriza por la presencia de autopistas y vastas superficies desoladas para aparcamiento y transporte de mercancías que constituyen una barrera entre la ciudad y el fiordo, dificultando el acceso a la urbe.

En 1993 comenzó la planificación de la última conexión de la carretera este-oeste a través del centro de Oslo como parte del plan viario financiado con el dinero recaudado por el sistema del anillo de peaje. Este ramal habrá de conectar el túnel de Oslo, construido en 1990, desde el oeste por debajo de la Plaza del Ayuntamiento con el túnel que atraviesa la colina de Ekeberg hacia el este. Al construir esta unión en un túnel por debajo de Bjørvika, se podrá eliminar el sistema actual de autopistas de Nyland, urbanizar la zona y destinar la tierra a otros usos.

Esta área está próxima al distrito de la Ciudad Vieja, donde se puso en marcha un nuevo proyecto especial en 1992. La intención de este proyecto es atender a la tan esperada mejora medioambiental y de las condiciones de vida de los habitantes; proporcionar al distrito un sistema de transportes más respetuoso con el medio ambiente y proteger importantes vestigios culturales de la Edad Media. El desempleo alcanza una tasa elevada en este distrito y, por lo tanto, lo que se pretende es crear en la zona numerosos puestos de trabajo.



En la fotografía superior, parada del tranvía de Aker Brygge, con su diseño especial, y el Ayuntamiento al fondo.

En la imagen central, Aker Brygge visto desde la Plaza del Ayuntamiento en un día de verano. Sobre estas líneas, fotografía de la Plaza del Ayuntamiento tomada en dirección a Vika.

EL PUERTO DE OSLO

En este momento se estudian las diferentes alternativas para solucionar el problema de las carreteras principales y el posible emplazamiento de una gran empresa de telecomunicaciones en Bjørvika.

Previsiones para el área de Nyland

Al planificar la urbanización de la zona se pretende considerar varias cuestiones importantes. Para responder a las necesidades edilicias de la comunidad en materia de edificios públicos, empresas, comercios y vivienda, se deben liberar amplias zonas que posibiliten el ensanche urbano. Se están adoptando medidas para coordinar la utilización de la tierra y un sistema que reduzca las necesidades de transporte y dé prioridad al de financiación pública. Es preciso mejorar mucho las relaciones entre la ciudad y el fiordo, asegurar un medio ambiente agradable y el acceso a zonas de recreo junto al mar. La estructura verde de la ciudad debe quedar conectada tanto en dirección este-oeste como norte-sur. Hay que intensificar la protección del paisaje, con la desembocadura de los ríos y las boscosas colinas circundantes, manteniendo las perspectivas visuales y controlando la altura de las construcciones.

El centro de la ciudad de Oslo y la Ciudad Vieja, con sus vestigios históricos de la Edad Media, deben quedar unidos mediante una nueva calle urbana donde se considere tanto el aspecto visual como el tráfico. Los vestigios

históricos de la Edad Media tienen valor como documentos de la evolución de la ciudad y de la nación y como fortalecimiento de la identidad local y nacional. Para mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la Ciudad Vieja se debe reducir el ruido y la contaminación, lograr un mejor equilibrio ecológico y crear nuevas zonas recreativas.

El nuevo distrito se convertirá en un ameno trabajo de equipo junto con los distritos colindantes, el trazado renacentista y la Ciudad Vieja. La solución del tráfico tiene que contribuir a un desarrollo urbano capaz de revitalizar estos distritos.

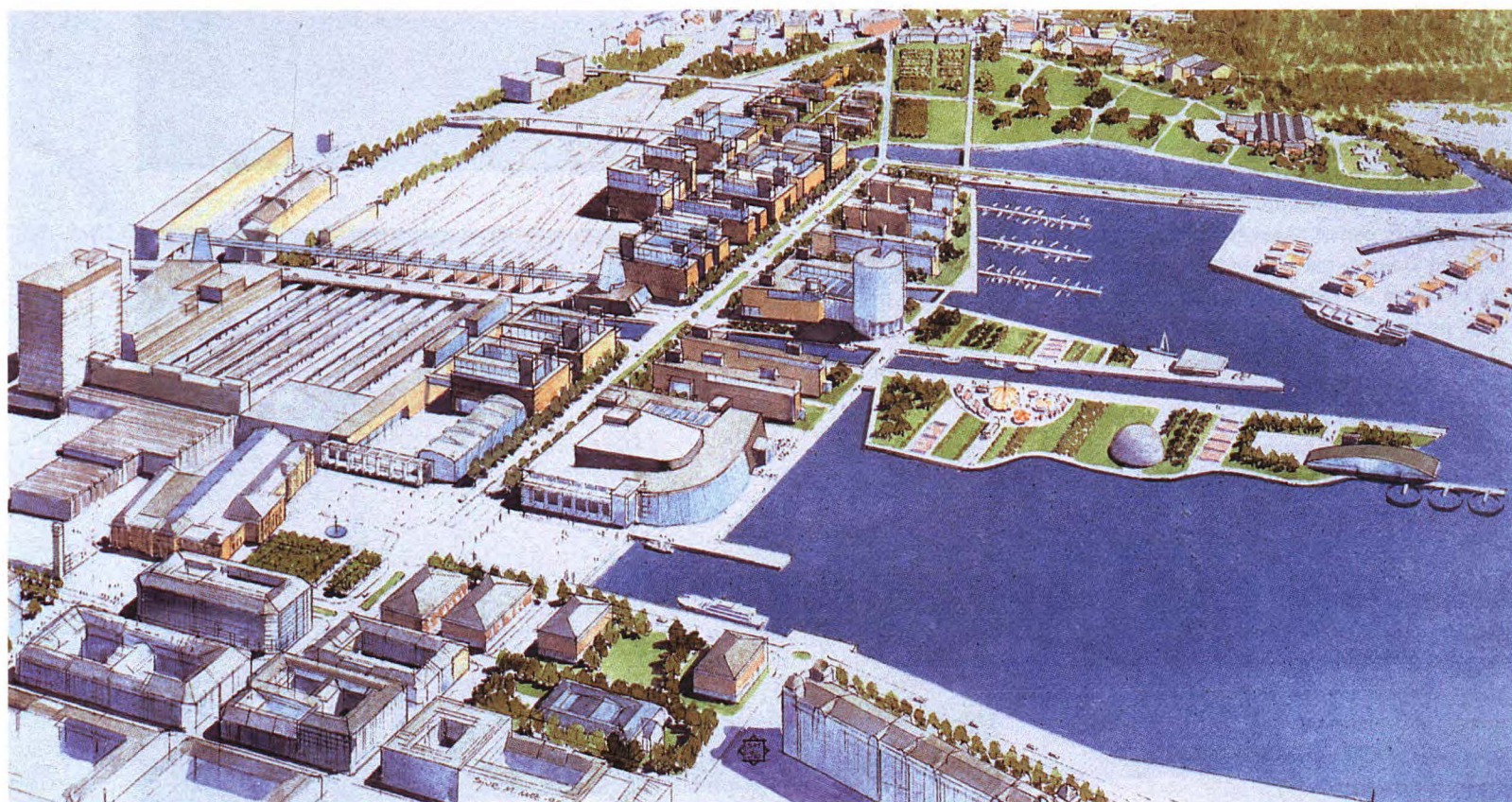
Diferencias entre Bjørvika y Pipervika

Hay numerosos paralelismos entre Pipervika y Bjørvika, pero también se observan varios contrastes esenciales. Una coincidencia es la maravillosa posición entre el área urbana y el paisaje del fiordo. Las dos ensenadas están próximas a la zona comercial y de entretenimiento del centro de Oslo. Son comparables las vistas hacia magníficos edificios monumentales y la Fortaleza de la Edad Media, la cercanía del puerto comercial de contenedores y el buen acceso al sistema de autopistas.

Las diferencias fundamentales se basan en el hecho de que en Bjørvika todas estas áreas son de propiedad pública. La zona tiene acceso a la totalidad de Oslo en coche, ferrocarril y ferry desde el extranjero. De esta manera Bjørvika, al contrario que Pipervika, no puede quedar liberada del tráfico de superficie. Los estudios de la zona demuestran que es posible aprovechar el doble de metros cuadrados en Nyland que en Aker Brygge.

Evaluación del tráfico: base de resoluciones esenciales

En la actualidad está en marcha un estudio de las diferentes alternativas a considerar para solucionar el problema de las carreteras principales. La alternativa A discurre en parte por un túnel y proporciona así un alivio importante para el medio ambiente. En las alternativas B y D, la parte principal de la autopista discurre bajo tierra. En la alternativa D se trata de un túnel de autopista y dos túneles locales combinados que podrán mejorar el medio ambiente en el distrito colindante. La alternativa B se basa en un nuevo intercambiador subterráneo que reducirá el tráfico en los distritos vecinos.



El dibujo ilustra las oportunidades de desarrollo futuro en Bjørvika. La Estación Central de Oslo está a la izquierda y entre ella y el fiordo se sitúa la nueva área de desarrollo. En el fondo, la línea costera de la Edad Media reconstruida, que forma parte de un "parque de la Edad Media".

(Ilustración: Lunde y Løvseth, arquitectos A/S.)

La ópera y el acuario

En la actualidad se está discutiendo el posible emplazamiento de una nueva ópera y de un acuario. Ambas funciones tienen cabida en Bjørvika y pueden atraer público al distrito.

Posibilidades de ensanche urbano

Una gran empresa de telecomunicaciones tiene previsto concentrar en un solo lugar todas sus operaciones. Está en marcha un estudio para ver si este desarrollo puede combinarse con el destino global que se piensa dar a la zona de Bjørvika/Bispevika. La evaluación demuestra que una urbanización de una zona de 240.000 m² de oficinas/empresas puede combinarse con aproximadamente 400 viviendas y un gran edificio público monumental en el caso de adoptarse la alternativa D como solución para el tráfico. Se toman en cuenta así las consideraciones esenciales vinculadas a la relación entre la ciudad y el fiordo, el paisaje general y local y la estructura verde, la preservación de los vestigios culturales y la mejora medioambiental de la Ciudad Vieja. La nueva terminal aérea de Gardemo con un aparcamiento de varias plantas es una de las condiciones de este proyecto.

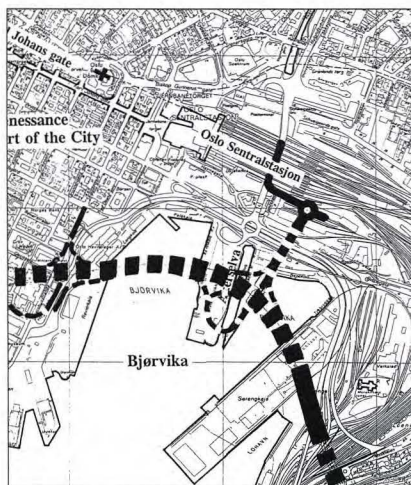
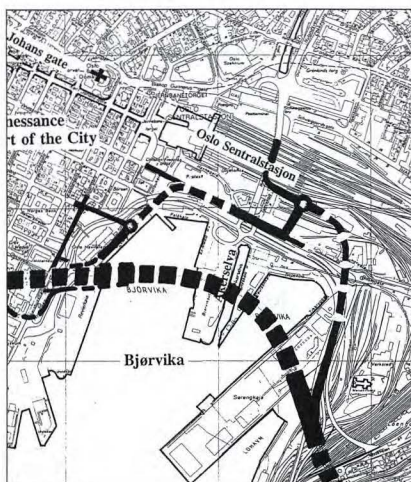
La solución se basa en una nueva y magnífica calle mayor entre el centro de la ciudad y la Ciudad Vieja. Al norte de dicha arteria se construirán edificios para oficinas. Las viviendas se situarán en Bispevika, donde también se construirá un parque prospectivo de la Edad Media. Un edificio público monumental está bellamente situado en el punto dominante de Bjørvika con un antepatio que formará parte de una fila de espacios urbanos públicos desde la calle de Karl-Johan hasta el fiordo.

Las zonas portuarias del muelle de Bjørvika y el muelle de Paulsen delimitan un puerto deportivo en Bispevika y aparecen como zonas de recreo con parques y oportunidades para diferentes actividades de ocio.

Por otros proyectos de desarrollo urbano realizados en Oslo sabemos que las zonas extensas dedicadas a oficinas pueden percibirse como poco propicias. En la evaluación se consideró importante dar al distrito funciones diferentes por lo que hace a la nueva calle mayor. En dirección norte, hacia las nuevas líneas de tranvía, predominarán las oficinas y lugares de trabajo.

Stein Kolstø

*Arquitecto Jefe del Municipio de Oslo,
Departamento de Planificación y Edificación.*



FUENTES

Archivos del municipio de Oslo
Antiguo director de Aker Eiendom A/S. Kjell Wester
Arquitecto Birger Heyerdahl, Arkitektskap A/S
Arquitecto Fredrik Torp, Telje-Torp-Aasen A/S
Director del proyecto Jan R. Kristiansen, municipio de Oslo
La historia de la Ciudad de Oslo, volumen 1-4
Varios números de la revista de arquitectura Byggekunst
Programa para el concurso de ideas "La ciudad y el fiordo, Oslo año 2000"
El Oslo actual

THE OSLO PORT

The port has always been basic to the life of the city of Oslo. After a fire that swept through the city in 1624, King Christian IV of Denmark and Norway rebuilt the city to the west of Bjørvika, using the ideal renaissance city as a model. Until the 19th century, when the city's true center was transformed, Pipervika was no more than a modest village outside the city walls. Between 1930 and 1950, Pipervika was rebuilt and with a new city hall and surrounding square. Bjørvika went on to lose its importance. In the 1970s, with the burgeoning number of cars, the road system was broadened, putting up both a visual and aesthetic barrier and a source of noise, dust and pollution. Also, in Pipervika, a highway was built beside the sea.

In 1982, a competition for ideas known as The City and the Fiord, Oslo in the Year 2000 was called, focusing on the elaboration of a general plan for the Oslo dike and a detailed plan to include Aker Brygge. The winning proposal devoted Aker Brygge and the Western Railway Station to new urban development. In the proposal, the highway running through the city hall square was to be buried with the building of a tunnel, and the port facilities were to be moved to the east. Given the outcome of the competition, a tender was called for the Aker Brygge Local Development Plan, and, in 1988, the Area Plan/Neuralgic Point for the center coast of Oslo was passed.

The Aker shipyard closed in 1982, and the decision was made to turn the area into a new district which was to be a traditional urban area with a varied appearance including complex buildings. Streets, squares and common spaces were developed for this area which was to include offices, shopping centers, shops, restaurants, cultural attractions, large scale parking facilities, and apartments. This project was carried out with cooperation between private enterprise and public authorities. While the public sector took charge of building the enormous infrastructure including tunnels, the highway, the railroad and public transportation, private investors built streets, squares and boulevards working as public urban spaces although they are privately owned and managed.

In Bjørvika, underground tunnels and an area for urban development to the west of the Akers river have been proposed. The traffic plan for the city includes significant public investment. A new Neuralgic Point/Plan for inside the city is underway, focusing on the Bjørvika urban development, zoning and environmental improvements in the Old City. Thanks to one of the tunnels included in the road plan, the highways and vast, desolate parking and merchandise depots in the Nylan and Bjørvika area, currently constituting a barrier between the fiord and the city, will be able to be developed.

Dos soluciones alternativas que se están considerando para la zona de Bjørvika.