

Tallinn Old City Harbour - a New Challenge?

The history of Tallinn as a port city dates back many centuries, if not more. As a member of the Hanseatic League the importance of the connection with the sea cannot be overestimated. The people had an active relationship with the sea and the ships arriving and departing formed the natural landscape of the Tallinn Old Town, which is currently one hundred meters closer to the sea-shore than before. The Old City Harbour has always been a harbour for cargo, modern day passenger ships did not appear until one hundred years ago. Naturally the first regular passenger ships sailed to Finland and Sweden. World War II blocked the free sea-ways between neighbouring countries, and connections were not re-established until 1965. It is needless to mention that during the Soviet occupation regime, free travel was generally restricted and was only permitted for a minority. The seaside area was also closed and access was forbidden to the average citizen: only border guards, military shipyards and a prison stood there. For two generations the openness of the sea has been nothing but a distant dream, or the memory of grandparents who spent their childhood summers playing at the Kalamaja fishermen's harbour. Therefore Tallinners do not have a shared vision of what the seaside should look like in the future. The only common denominator, a word too often used by politicians as well, is openness. Whatever that term means. Until recently the Old City Harbour was mostly a cargo harbour with few passenger lines. Only after independence was proclaimed in 1991 and Russian troops left the country could the passenger port begin to emerge and flourish once again. We can especially rejoice about the interest shown by cruise ships; over 300 visits to Tallinn in 2005 prove that we have become one of the leading cruise harbours in Europe.

The total area of the Old City Harbour is approximately 54 ha and our strategy shows that some 20 ha of these must be reserved for

El puerto del centro histórico de Tallinn - ¿un nuevo desafío?

La historia de Tallinn como ciudad portuaria se remonta como mínimo muchos siglos atrás. Como miembro de la Liga Hanseática, la importancia de su relación con el mar no debe ser subestimada; sus habitantes mantenían un contacto vivo con el mar, y los buques que arribaban y zarpaban en el puerto formaban parte del paisaje natural de su centro histórico, por aquel entonces un centenar de metros más cerca de la orilla que hoy en día. Con todo, siempre se ha tratado de un puerto de carga, ya que las modernas embarcaciones de pasajeros aparecieron hace tan sólo unos cien años. Entre los primeros buques de pasaje, se hallaban lógicamente los que cubrían las travesías a Finlandia y Suecia, rutas libres de comunicación marítima entre países vecinos interrumpidas por la Segunda Guerra Mundial y no reanudadas hasta 1965. Huelga decir que durante la ocupación soviética, la libre circulación sufrió restricciones y era permitida sólo a unos pocos. Además, la zona costera fue clausurada y vedada al ciudadano medio, permitiéndose únicamente la presencia de guardias fronterizos y buques militares, así como la existencia de una prisión. Durante dos generaciones, la apertura al mar ha sido tan sólo el sueño lejano de aquellos abuelos que pasaban los veranos de su infancia jugando en el puerto de pescadores de Kalamaja; no es de extrañar, pues, que los habitantes de Tallinn no posean un único punto de vista compartido sobre la fisonomía que deberá presentar la costa en el futuro inmediato. A menudo, el denominador común demasiadas veces utilizado por la clase política es el de la apertura. Con independencia de lo que ello signifique.

Hasta hace muy poco, el puerto del centro histórico era principalmente un puerto de carga con varias líneas de pasaje, y no fue hasta la obtención de la independencia en 1991 y la retirada de las tropas rusas que fue posible el resurgimiento y florecimiento del puerto de pasajeros. Podemos congratularnos del especial interés mostrado por parte de los buques de cruceros; en 2005, más de 300 visitas a Tallinn demuestran que nos hallamos entre los puertos para transatlánticos más importantes de Europa.

La superficie total del puerto del centro histórico es de aproximadamente 54 hectáreas, y nuestra estrategia consiste en destinar unas 20 al mantenimiento de las embarcaciones y a la logística, principalmente al tráfico de buques transportadores. El resto está abierto a la urbanización, con vistas a su revalorización como "puerta de acceso a Tallinn"; a través de ella, unos 3 millones de personas entran cada año para visitar Tallinn, en contraste con su población de 400.000 habitantes. Confiamos que la tasa anual de crecimiento se sitúe en el 10 %, debido principalmente a la proximidad con Finlandia. Un buque común cubre los 80 km de distancia entre Helsinki y Tallinn en 4 horas, mientras que las embarcaciones más pequeñas lo hacen en 1 hora y media. El puerto del centro histórico registra en temporada más de 80 salidas y llegadas durante las 24 horas del día, lo que lo convierte en uno de los puertos de pasaje más activos de la región. Por todo ello, a la hora de planificar una urbanización masiva de la zona, no debemos olvidar nuestras máximas prioridades: la construcción de servicios portuarios, las



Tallinn's city centre and its port
La ciudad de Tallin y su puerto

ship servicing and logistics, mainly Ro-Ro handling. The rest is open for the development, with the intention of adding value to the port as a "Gate to Tallinn". Through that gate some 3 million people visit Tallinn annually: in comparison the city population is 400 thousand. We expect the growth rate to be some 10 % annually mainly thanks to our proximity to Finland. Regular ships travel the 80 km distance between Helsinki and Tallinn in 4 hours, smaller vessels in 1.5 hours. There are over 80 departures and arrivals at the Old City Harbour within a 24-hour timeframe in season, making it one of the busiest passenger harbours in the region. Thus, when planning an extensive property development, we must always consider our first priority to be the development of port services, new quay lines, parking and logistics areas. Another important factor is the environment – the ships are lovely to watch and travel on, but they also make noise and cause air pollution when the engines are running. These multiple tasks cannot be solved definitively: they must be considered in every master plan and detailed city plan.

This active sea-gate is only a ten-minute walk from the Tallinn Old Town. UNESCO-listed Old Town is a unique experience that preserves the atmosphere of a medieval Hanseatic city with a Townhouse Square, Europe's oldest continuously working pharmacy, lively restaurants, boutiques and of course, the traditional Old Town Days on the first weekend of June. In planning the development of the harbour area, which has a total surface of roughly 200 hectares, including municipal and private lands, it will be very important to stress the historical link between the harbour and the Old Town. The highways and non-pedestrian circulation paths from the harbour to the city do not serve the interest of the visitors, but only the drivers passing by the scene. The new road construction plans, with budgets of tens of millions of Euros, seem to

nuevas líneas de muelles, así como las zonas de aparcamiento y logística. El entorno constituye asimismo un factor importante – es agradable contemplar los barcos y navegar en ellos, pero sus motores en marcha provocan también ruido y contaminación. Estas múltiples tareas no pueden resolverse de una vez, y deben ser tenidas en cuenta en cualquier plan general y detallado.

Esta activa puerta al mar se encuentra a escasos 10 minutos a pie desde el centro histórico de Tallinn. Protegido por la UNESCO, dicho centro histórico constituye una experiencia única, con su bien preservada atmósfera de ciudad hanseática medieval, la Plaza del ayuntamiento, la farmacia en activo más antigua de Europa, sus coloridos restaurantes, boutiques, y, por supuesto, las tradicionales fiestas de la ciudad antigua, que se celebran durante la primera semana de junio. A la hora de planificar la urbanización de la zona portuaria – con una superficie total de unas 200 hectáreas, incluidos los terrenos municipales y privados –, será esencial subrayar ese vínculo histórico entre el puerto y el centro histórico.

Las carreteras y calles que unen el puerto y la ciudad, y por las que se hace difícil caminar, no favorecen a los visitantes, sino únicamente a los conductores de la zona. Los nuevos planes de construcción vial, valorados en decenas de millones de euros parecen anteponer los intereses de los conductores locales a los de los turistas que intentan ir desde el puerto al centro histórico. Personalmente, me gustaría ver más líneas de autobuses, conexiones de tranvía, así como otras soluciones de transporte público que enlacen la zona

portuaria en fase de urbanización con otras partes de la ciudad.

El segundo punto que merece nuestra atención es el perfil de las actividades de la zona. Actualmente, los terrenos propiedad del puerto de Tallinn albergan 4 terminales de pasajeros, una docena de viejos almacenes, así como varias áreas de aparcamiento. En su mayor parte, se trata básicamente de un descampado circundado por una red portuaria muy activa, con 23 muelles y una longitud de más de 4 km. Como ya hemos explicado, los habitantes de Tallinn no comparten ningún vínculo emocional con esta parte de la ciudad, y no existe entendimiento o sentimiento alguno hacia la nueva fachada marítima.

Por un lado, se trata de una oportunidad única; en mi opinión, el mayor desafío para los propietarios de los terrenos, los urbanistas y los promotores inmobiliarios a la hora de diseñar una nueva y atractiva ciudad plena con actividades en su sector portuario. El equilibrio entre la obtención de beneficios y el servicio al interés público es un punto de conflicto, pero que puede resolverse trabajando juntos con amplitud de miras por una mejor red urbana. El período de urbanización global se situaría entre 15 y 20 años: ¿por qué no invertir algo más de tiempo en planificar y debatir con la gente sobre qué se quiere ver allí? Un gran hipermercado o centro comercial no serán el mayor de los atractivos para incitar a visitar el mar, ni tampoco un moderno bloque de apartamentos. La pregunta del millón sería qué actividad, o atracción, funcionaría como "imán" marítimo, tanto para ciudadanos como para turistas. ¿Un

serve local vehicular traffic rather than tourists who wish to get from the harbour to the Old Town. I would prefer to see more bus lines, tram links, or other public transportation solutions connecting the developing harbour area to other city parts.

The second issue to focus on is the essence of activities in the area. Currently the area owned by the Port of Tallinn has 4 passenger terminals, dozen of old warehouses and several parking lots on it. Most of the area is basically an abandoned field. It is surrounded by a very active harbour network with 23 quays whose total length exceeds 4 km. As previously explained, people of Tallinn have no emotional connection with that area, there is no mutual understanding or feeling about the new Tallinn seaside. In fact, it represents a unique opportunity. To my mind the biggest challenge facing the landowners, the city planners and the developers is to create a new appealing and working City in the harbour area. The balance between profit making and serving the public interest may represent a conflict, but it can be solved by working together in a wider scope for a better urban network. The development period for the entire area will probably require between 15 - 20 years. Why not spend more time planning and communicating with the people to find out what they really want to see there? A supermarket or shopping mall will not be suffi-

nuevo teatro de la ópera, un museo, un centro científico, un acuario, un recinto para conciertos al aire libre? Probablemente una mezcla de todos ellos. La experiencia de la urbanización de su fachada marítima llevada a cabo en todas las ciudades portuarias nos dice que cuantos más espacios públicos, atracciones, lugares que visitar existan para todas las edades, tanto mejor será la zona.

A fin de combinar los mejores proyectos y experiencias, el puerto de Tallinn tiene previsto convocar un certamen arquitectónico internacional destinado a recibir ideas sobre el plan general del sector norte del puerto del centro histórico.

El cuarto aspecto lo constituye la comunicación y la implicación de la ciudadanía. En 2002, la autoridad portuaria organizó el primer concurso arquitectónico para así reunir propuestas de interés para la zona. Dado que el perfil de la actividad portuaria no estaba bien especificado, las ideas resultaron brillantes, pero no muy realistas, considerando la red logística existente y las actividades en curso en el puerto. Ha sido recientemente cuando la necesidad de comunicación

ha cobrado fuerza en el puerto y el gobierno municipal. Todas las reformas de importancia concernientes al espacio público urbano deben ser comunicadas activamente a la ciudadanía. El proceso estipulado por la ley, relativo a las audiencias públicas de una planificación detallada no resulta del todo satisfactorio tratándose de configurar el uso de cientos de hectáreas en el corazón mismo de la ciudad. La ciudadanía debe estar informada, implicarse y ser escuchada de manera constante; comenzando por los puntos más básicos, como la idea, los grupos de interés, los canales de comunicación, y considerando los recursos humanos y materiales existentes, todo ha de ser planificado y llevado a cabo.

Cuando se trata de vender ideas antes de los comicios municipales o las elecciones generales asistimos inevitablemente a un desfile de ideas adornadas con pancartas, pósters, espectáculos televisivos, etc. Quizá no sea la comparación más afortunada, pero, ¿por qué no invertir por una vez algunos de dichos recursos en algo real? Todo empieza por la actitud, pero parece que algo está



cient as an attraction to come and visit the seaside, nor will modern apartment buildings. The “million dollar question” regards what could constitute the activity, the attraction, the “magnet” on the seaside both for citizens and tourists? A new opera house, a museum, a science center, an aquarium, an open-air concert arena? Probably a mix of a bit of everything. The experience of the exciting waterfront development taking place in port cities everywhere tells us that the more public areas, attractions, and places to visit are planned for every age group, the better the outcome will be.

In order to combine the best ideas and experiences, the Port of Tallinn plans to hold an international architectural competition for ideas for the Master Plan of the Northern part of the Old City Harbour.

The fourth issue is communication and public involvement. In 2002 the first architectural competition was held by the port authorities to solicit interesting ideas for the area. Since the program set by the port was not very specific, the ideas were bright ... but not very realistic considering the existing logistics network and ongoing port activities. Only recently has the idea of communication been adopted by the port and the city government. Every major change in the public urban space has to be actively communicated to the public. The necessary process of public hearings to detail the plans required by the law is insufficient when at stake there is the transformation of hundreds of hectares in the most central area of our city. People must be informed, involved and heard on a constant basis. Starting from the very basic things – the idea, the interest groups, the communication channels, and considering the resources in people and money, everything must be planned and implemented. When trying to sell ideas before local or national elections, we are witness to a procession of ideas splashed all over banners, posters, television shows etc. This may not be the best of comparisons, but why not use some of these resources for something real for a change? It all begins with an attitude, but I feel this is about to change as far as the harbour area is concerned. The result depends on the common ground and the understanding between the people, the elected representatives and the developers.

Every participant in the process is energized because this is one of the most intriguing and sensitive areas of urban development in Estonia. The feedback from every city that opens its waterfront for people to live on, work in and have fun is positive. The water itself is the element that confers value to the area. One need only give the water a chance to be seen, felt, touched and experienced in many different ways. In the case of Tallinn, when we add a lively passenger port, the potential to become one of the pearls among the cities on the Baltic Sea is great. As great as the responsibility of the city planners, politicians, developers and authorities working for that development plan to come true. I sincerely hope that in 4-5 years time, the harbour area will already be totally different. It should combine comfortable areas for recreation and leisure, open squares, a seaside boulevard, apartment houses with restaurants, pubs and cafés at the ground level, museums, science attractions and office spaces. The great opportunity for Tallinn is right here on the waterfront.

cambiando en relación con la zona portuaria. El resultado final depende de los puntos en común y el entendimiento logrado entre ciudadanos, representantes electos y promotores.

Todos los participantes en este proceso muestran un gran entusiasmo, ya que estamos ante una de las zonas de desarrollo urbano más fascinantes y sensibles de toda Estonia. Las reacciones que provocan las ciudades que abren sus fachadas marítimas y permiten que sus habitantes residan, trabajen y se diviertan en ellas son siempre positivas.

El mar es por sí mismo el elemento revalorizador; sólo hay que darle la oportunidad de dejarse ver, sentir, tocar, experimentar con él de múltiples formas. En el caso de Tallinn, si a todo ello le sumamos un puerto de pasajeros lleno de vitalidad, su potencial para convertirse en una de las perlas entre las ciudades marítimas del Báltico es enorme, como lo es la responsabilidad de los urbanistas, políticos, promotores y autoridades que trabajan para que ese desarrollo se materialice. Sinceramente, confío en que dentro de 4 o 5 años el entorno portuario tendrá un aspecto completamente dife-

rente. Deberá combinar áreas de esparcimiento y ocio con plazas abiertas, un paseo marítimo, bloques de apartamentos con restaurantes, bares y cafeterías en las plantas bajas, museos, atracciones científicas y emplazamientos para oficinas. La gran oportunidad de cambio para Tallinn se encuentra justo aquí, en su fachada marítima.

The city centre from the sea
View of Tallin's city centre and its port
El centro histórico desde el mar
Vista de la ciudad de Tallin y su puerto

