


ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author



**Nuevos espacios colectivos de la ciudad
vertical contemporánea. El caso de Hong Kong**

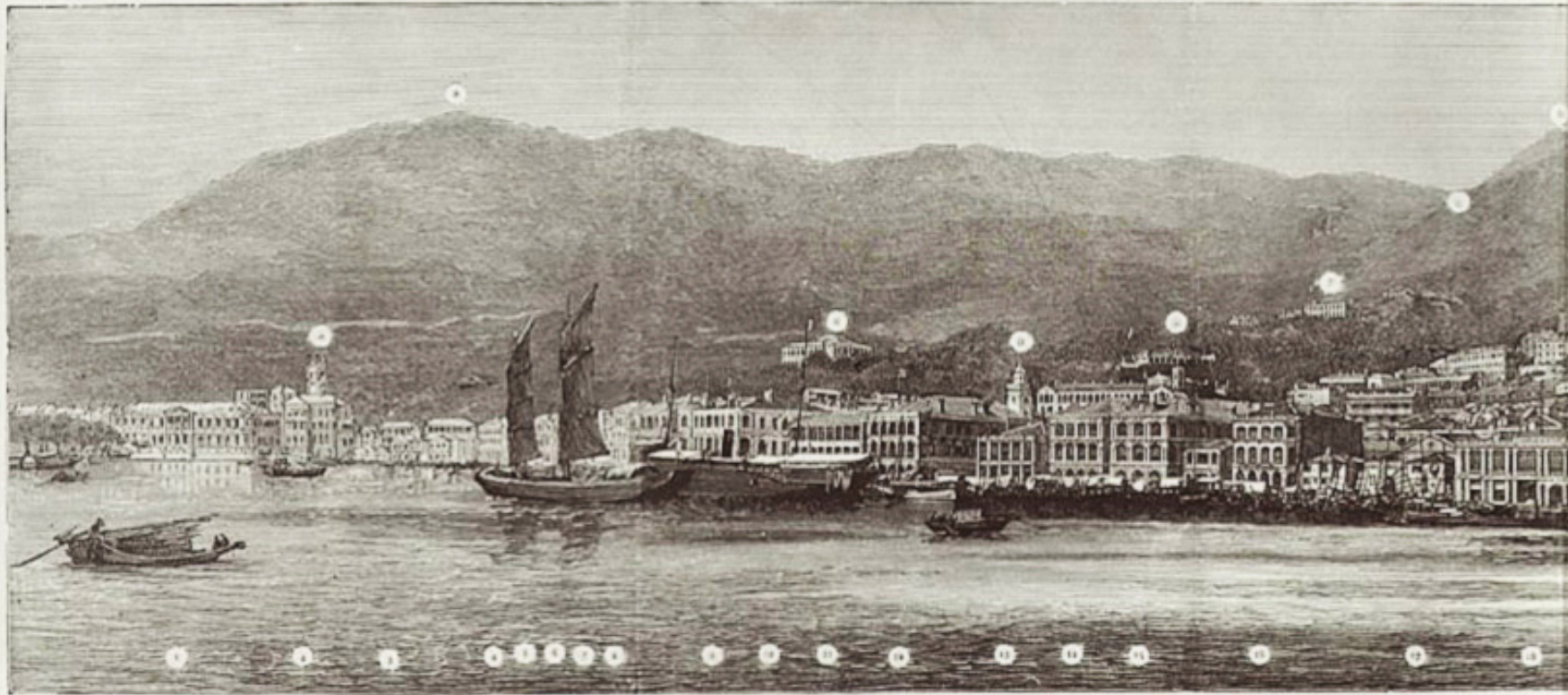
Tesis Doctoral

FRANCESCO ROSSINI
Director: Dr. Estanislao Roca Blanch

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori (DUOT)
Universitat Politècnica de Catalunya (UPC-BarcelonaTech)

Junio 2014

4. Desarrollo de la estructura urbana



A. St. John's Cathedral (Protestant)
 B. Mount Gough, 1,525 feet above Sea
 C. Government House
 D. Clock Tower
 E. College Gardens

F. Albany
 G. Victoria Gap, 1,500 feet above Sea
 H. High West, 1,774 feet above Sea
 I. St. Joseph's College
 K. Roman Catholic Cathedral

L. Victoria Peak, 1,825 feet above Sea
 1. City Hall
 2. Hongkong and Shanghai Bank

3. Siemssen and Co. Estab. 1848
 4. David Sassoon, Sons, and Co.
 5. Schribbass and Co. Estab. 1850
 6. W. R. Loxley and Co.
 7. Russell and Co.

PANORAMA OF THE TOWN OF VICTORIA,
 WITH THE CHINA SQUADRON

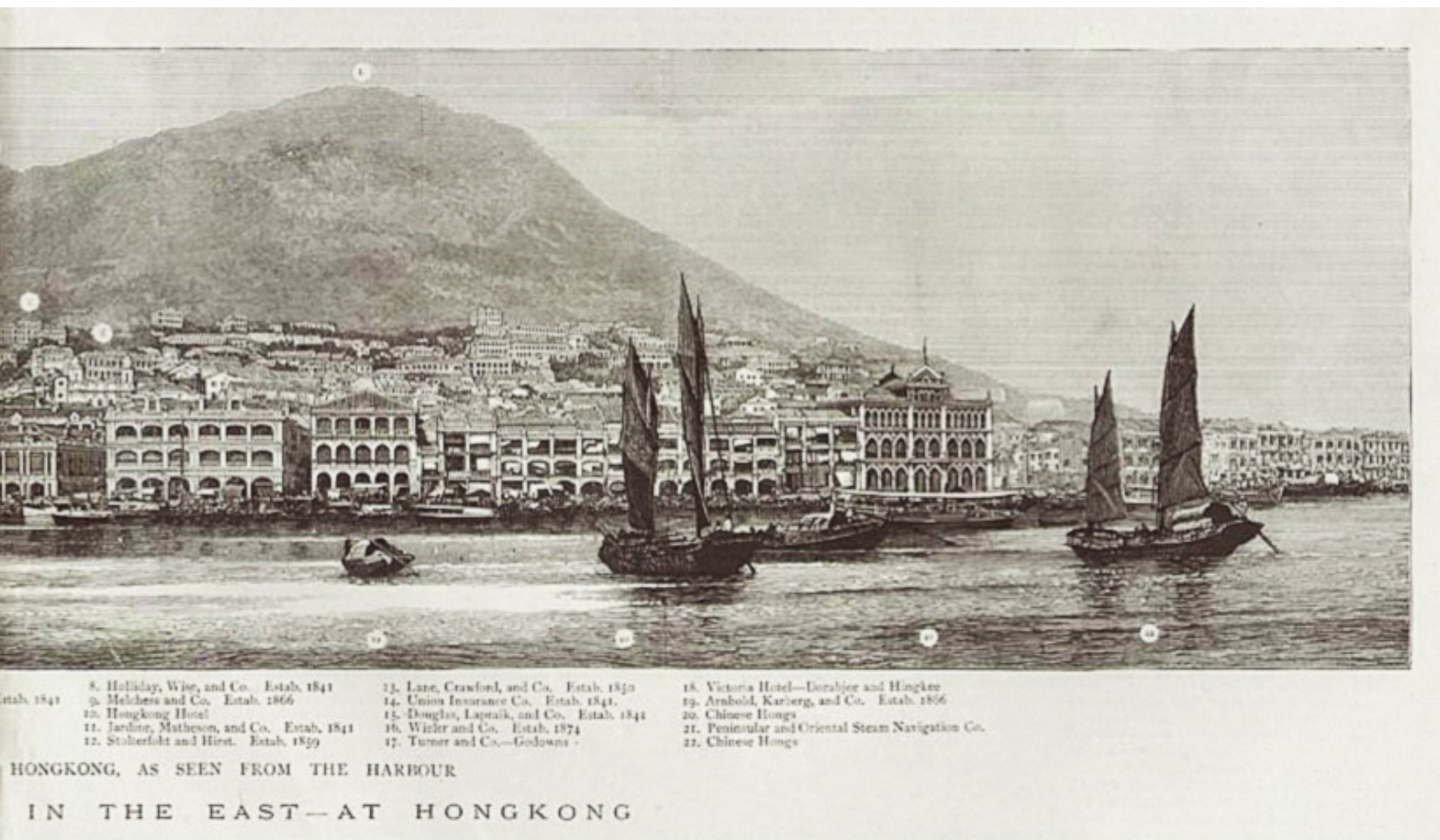


fig 4.2 El perfil de Hong Kong desde Victoria Harbour en una ilustración del 1887.

香 海 羈 蹤

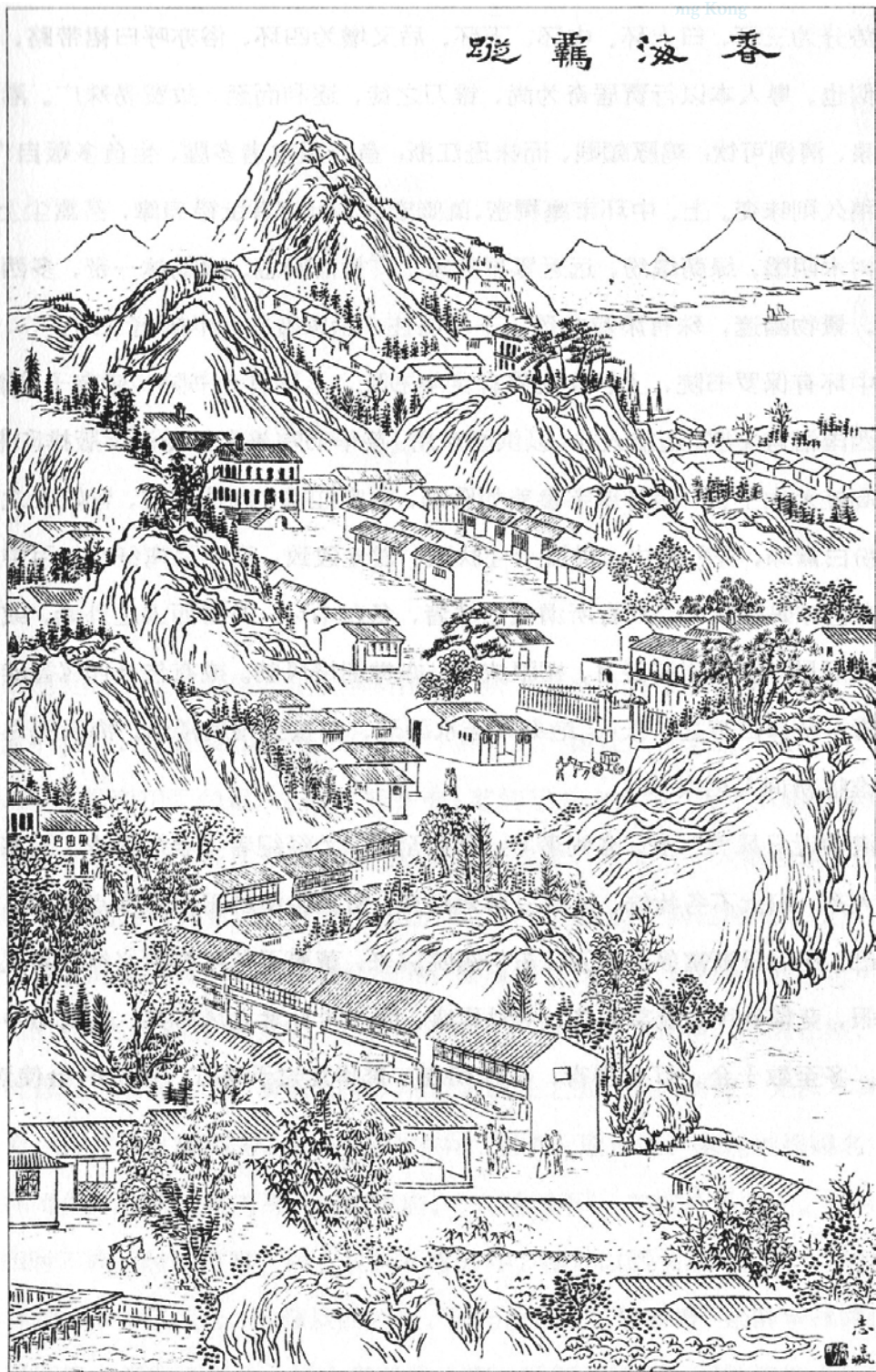


fig 4.3 Uno de los primeros dibujos de la isla de Hong Kong, 1841.

4.1 Evolución histórica

Desde su fundación Hong Kong ha sido caracterizada por ser un centro de comercio y una puerta de entrada estratégica para los negocios con China. Con el tiempo la ciudad ha reforzado la constitución de un modelo económico y de desarrollo urbano que ha plasmado el territorio en 170 años. Durante su historia, Hong Kong ha sido administrada por un Gobierno semi-autoritario que cuidadosamente ha observado la evolución de la ciudad y sus tendencias conduciendo el desarrollo en una forma que tenía en cuenta sus potencialidades. El Gobierno ha considerado, vigilado y reforzado los impulsos que han determinado el crecimiento físico de la ciudad en un territorio caracterizado por las difíciles condiciones morfológicas y por un constante crecimiento demográfico. Inicialmente, sólo la isla de Hong Kong, que abarcaba alrededor de 72 km², estaba disponible para el asentamiento. Los primeros dibujos de la isla muestran una ciudad compacta con edificios de dos y tres plantas que rodeaban las faldas del monte Victoria. (fig 4.3)

Según un escrito del capitán Arthur Cunyngeheme, del junio de 1842:

Tal vez no hay lugar en la historia de todas las edades que puede presumir de un aumento tan rápido como la ciudad de Hong Kong. En agosto de 1841, ni una sola casa fue construida, ni un solo cepillo de madera había sido eliminado de este desolado lugar.

En Junio de 1842, la ciudad era mucho más de dos kilómetros de largo, formada de las tiendas casas y tiendas, que aquí llamamos godowns en el que casi todos los artículos, orientales y europeos podrían ser adquiridos, la mayoría de ellos a precios no muy razonables.¹⁷⁰

La estructura de la ciudad estaba formada por una red de calles muy apretadas que se dividían entre la más amplias rutas este-oeste, y una malla de incontables calles estrechas en la dirección norte-sur que subían hacia las laderas de las montañas y que podían considerarse el corazón de muchos distritos locales. Con el tiempo la ciudad experimentó fuertes aumentos demográficos. En las décadas después de la Segunda Guerra Mundial hubo importantes afluencias de refugiados procedentes de China. Esto llevó, por primera vez, a cambios sustanciales en la tipología de los edificios, en la forma urbana de la ciudad y en las políticas para la provisión de viviendas. Además, esto incluía la expansión hacia nuevas áreas, especialmente al este y al oeste de Kowloon, e incluso hacia la parte norte más allá de las montañas.¹⁷¹

A lo largo del tiempo muchos cambios han interesado el desarrollo de la ciudad,



fig. 4.4 En la imagen se puede apreciar la morfología de la isla de Hong Kong.

170. Lampugnani, et Al. 1993

171. Shelton, Karakiewicz, Kvan, 2011

el aumento casi constante de población y la búsqueda de suelo libre para el desarrollo han representado las principales condiciones para la transformación del territorio.

4.1.1 Primer periodo colonial 1841-1941

En mayo de 1841, cuando los británicos se establecieron en la isla, había unos 7.400 residentes chinos, incluyendo a 2.000 personas que vivían en los barcos en la bahía de Hong Kong. En octubre de ese mismo año la población registrada había crecido a 9.000 personas, y en el 1847 ya era alrededor de 23.900, llegando a los 39.000 en 1853.¹⁷²

Sin embargo, durante los primeros años de la colonia, una serie de inmigraciones de chinos 'refugiados' de la parte continental de China, incrementó la demanda de las viviendas que en aquel momento era mucho más alta que la disposición del Gobierno colonial.

El resultado fue que los refugiados venían desplazados en el distrito de Sheung Wan en la zona este del distrito de Central de la ciudad de Victoria, donde la gente vivía hacinada como las sardinas. Estas condiciones de vida, junto a la falta de 'virtud pública' de los chinos llevaron a serios problemas de higiene y de seguridad. Sin embargo, con el rápido crecimiento de la población, la forma construida de la *shop-house* evolucionó rápidamente para adaptarse a los cambios y mejorar las condiciones generales de vida. A lo largo de los años el Gobierno estableció una serie de ordenanzas para regular las construcciones en el territorio.¹⁷³

La primera ordenanza para los edificios se aplicó en 1856, catorce años después de que Hong Kong se convirtiera en una colonia británica. La ordenanza preveía las normas mínimas para la construcción de las viviendas, así como para garantizar la provisión de áreas adecuadas y seguras para los ciudadanos. En 1878 se emitió otro Decreto con el fin de mejorar la estabilidad estructural y garantizar aún más seguridad contra incendios. El decreto prohibía la construcción de verandas de madera, todas las galerías tenían que ser de obra con el apoyo a nivel del suelo a través de columnas. Estos porches caracterizaban la *shop-houses* en las calles más amplias y regulares. En el informe de Chadwick de 1882, nos encontramos con varias descripciones sobre las difíciles condiciones en las que vivían los habitantes de las *shop houses*. Típicamente las viviendas tenían solo una fachada a la calle, de hecho los edificios eran sin ventilación y con poca luz.

En el 1903 después del segundo informe de Chadwick, fue promulgada la Public Health and Building Ordinance, que establecía la disposición de los espacios abiertos en la parte trasera del edificio, para garantizar una mejor ventilación. El mismo informe regulaba además la altura de los edificios que no podría ser mas que una vez y media el anchura de la calle. Como consecuencia a las limitaciones impuestas por la ley, en los techos de los edificios comenzaron a aparecer

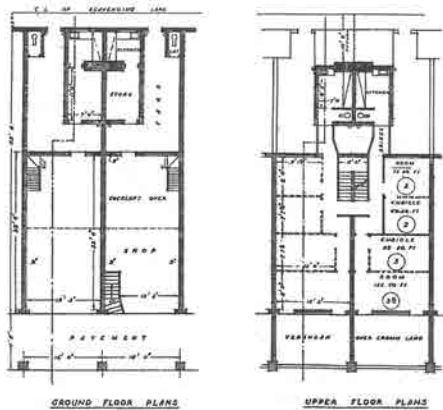


fig. 4.5 Planta baja y Planta primera de la Shop House.

172. Pryor, 1983

173. Shelton, Karakiewicz, Kvan, 2011



fig. 4.7 Una calle de Hong Kong a principios de 1900.



fig. 4.8 Queen's road a principios de 1900.

extensiones ilegales y las actividades como cocinar y lavar se trasladaron a las calles. Sucesivamente, en el 1935, la Ordenanza de Salud Pública y construcción del 1903 se dividió en una Ordenanza de Edificación y una serie de Ordenanzas de Salud Pública. Este pasaje acercó la tipología de la *shop house* a la forma moderna construida en Hong Kong. La ordenanza establecía que la profundidad admisible para los edificios era de 10.7 metros, y que las verandas se podían transformar en espacios habitables cerrados.

En esta primera etapa, a pesar de la incertidumbre sobre el destino político de la colonia de Hong Kong, el Gobierno dudaba en dar un largo plazo a la planificación de las viviendas para los refugiados, que siempre volvían a la tierra natal poco después que se calmaban los tumultos en China.

Además de las normas para regular las construcciones, el Gobierno estableció una serie de normas para regular la forma de vivir de la Colonia. Algunas normas como la *European District Reservation Ordinance* (1887)¹⁷⁴ y la *Hill District Reservation Ordinance* (1904)¹⁷⁵ que prohibían el uso de algunas áreas a los ciudadanos de Hong Kong reservando estos espacios al uso exclusivo de los europeos. Esta forma de actuar tenía influencia en el uso de los espacios abiertos con el intento de imponer a la ciudad una atmósfera típicamente occidental.

Las notas de un visitante en el 1924 describían el hecho de que sólo muy pequeñas áreas tenían un sabor europeo, y lejos de las zonas alrededor del distrito de central, la ciudad se caracterizaba por su atmósfera típicamente china, con su animada vida de calle y sus innumerables letreros.¹⁷⁶

Sin embargo, las calles principales eran los lugares para glorificar el poder del Gobierno británico. La más importante, Queen's road (fig. 4.8) se convirtió en el mejor escenario para hacer las paradas y las declaraciones. Como su nombre indica, Queen's road se dedicó a la Reina Victoria y simbolizaba el poder de la Gran Bretaña como un Estado soberano en Hong Kong durante su dominio colonial desde 1841.

Había sido, naturalmente, el lugar elegido de los eventos importantes que tuvo un significado simbólico y político, por ejemplo: la celebración del quincuagésimo Aniversario de la Reina Victoria en el 1887; la celebración del príncipe Arturo (duque de Connaught) en el 1890; el desfile de la celebración del 50 Aniversario de la colonia de Hong Kong en 1892; el espectáculo de la danza del dragón en la coronación del rey Eduardo VII en 1902; la celebración del Príncipe del Gales (más tarde rey Eduardo VIII) en 1922 y el desfile del reinado de Jorge V en 1935.¹⁷⁷

El espacio abierto políticamente más significativo era Statue Square ubicado

174. <http://www.legco.gov.hk/1887-88/h880327.pdf>

175. <http://webb-site.com/codocs/HillDistrictReservationOrdinance.pdf>

176. Shelton, Karakiewicz, Kvan, 2011

177. Endacott, 1995





fig. 4.9 Esta imagen panorámica fue sacada al principio del 1869 desde Flagstaff House mirando hacia el acampamiento de Murray (Murray Barracks) y el edificio de la City Hall (en Statue Square) en construcción. (Hong Kong a Rare Photographic Record of 1860s)

en centro de la Colonia, en la parte más preciosa de la ciudad, la plaza estaba relacionada con el *Queen's Pier* (el muelle de la Reina) y el *Hong Kong Cricket Club*. (fig 4.13) El conjunto formaba un escenario perfecto para los desfiles militares, la plaza estaba organizada para que la Real bienvenida terminara justo en frente a la estatua de la Reina. (fig. 4.14, 4.15, 4.16)

Aunque se les llamaba 'square' la plaza no funcionaba propiamente como podríamos imaginarnos según el sentido occidental del término. Statue Square no era un lugar de reunión democrática, era un lugar para los militares, y los Gobernadores, la plaza llevaba las características sociales heredadas del siglo XVIII. En el espacio público se representaba una institución pública más bien que servir el público como un conjunto de individuos, era el lugar donde los habitantes de la ciudad se reunían para representar el respecto a las autoridades. *Statue Square* en este tiempo era un lugar perfecto para representar a través de su arquitectura el dominio colonial. (fig. 4.17)

Los otros espacios recreativos no tenían carácter público, eran instalaciones privadas para los miembros europeos. Los deportes favoritos de los británicos, se celebraban en lugares abiertos: las carreras de los caballos se celebraba en *Happy Valley* y el *Hong Kong Cricket club* (fig. 4.10) usaba como campo de cricket el espacio a lado de *Statue Square*, este lugar se usaba, ocasionalmente, para las revisiones militares.

En 1853, se inició la construcción del primer jardín público. El jardín botánico (fig 4.11) estaba cerca de la zona delimitada para la residencia de los europeos, y ubicado en frente a la Casa del Gobernador, este era también conocido como jardín del General. El espacio fue utilizado principalmente para el recreo de los europeos, aunque el acceso no había ninguna reglamentación especial para limitar la entrada de la población local (durante su primera apertura hubo un récord de visitantes chinos) su ubicación pero alejaba implícitamente el uso de parte de la comunidad china. La construcción de este espacio de ocio, fue también necesario por los biólogos para estudiar la gran variedad de la flora tropical en Hong Kong. El segundo jardín público más grande, el jardín Blake, fue abierto en el distrito residencial chino de *Sheung Wan*.

Sin embargo, cabe señalar que la construcción del jardín, originalmente, no estaba previsto en la planificación de la ciudad, y no había ningún jardín público abierto para la comunidad china desde cuando se inició el dominio colonial. Este espacio fue construido sólo por razones de seguridad pública, cuando el Gobierno tuvo que abrir el barrio altamente congestionado, durante el brote de la enfermedad de la Muerte Negra en el 1898.¹⁷⁸



fig. 4.10 Un partido en el césped del HongKong Cricket Club.

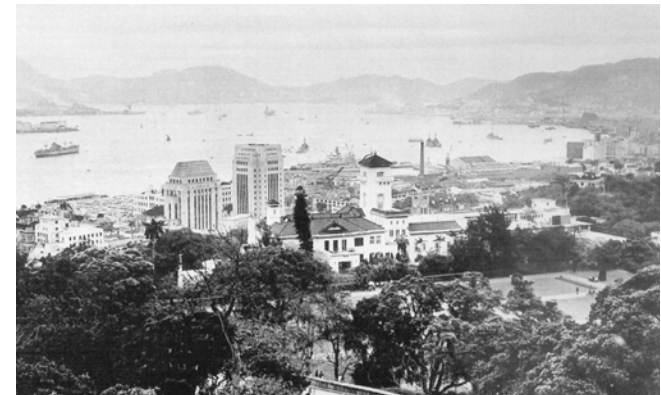


fig. 4.11 El jardín botánico en un foto antigua.

fig. 4.12 Una fotografía del monumento a la Reina Victoria en Statue Square en el 1920.

fig. 4.13 A finales del siglo IX, no existía el espacio ceremonial de Statue Square y la Hong Kong bank se encontraba muy cerca de la línea de costa.

En 1890 Sir Paul Chater convenció el Gobierno y los Bancos a recuperar una parte del suelo frente al mar creando un espacio simétrico decorado con césped y con la estatua de la Reina Victoria en el Centro.

Desde aquel momento la parte del suelo entre el Banco y el puerto fue conocido como Statue Square.

En el 1901 el banco y el Gobierno se acordaron para que Statue square fuera un espacio abierto y simbólico y tenía que ser conservado como un oasis verde en el centro de la ciudad.



fig. 4.12

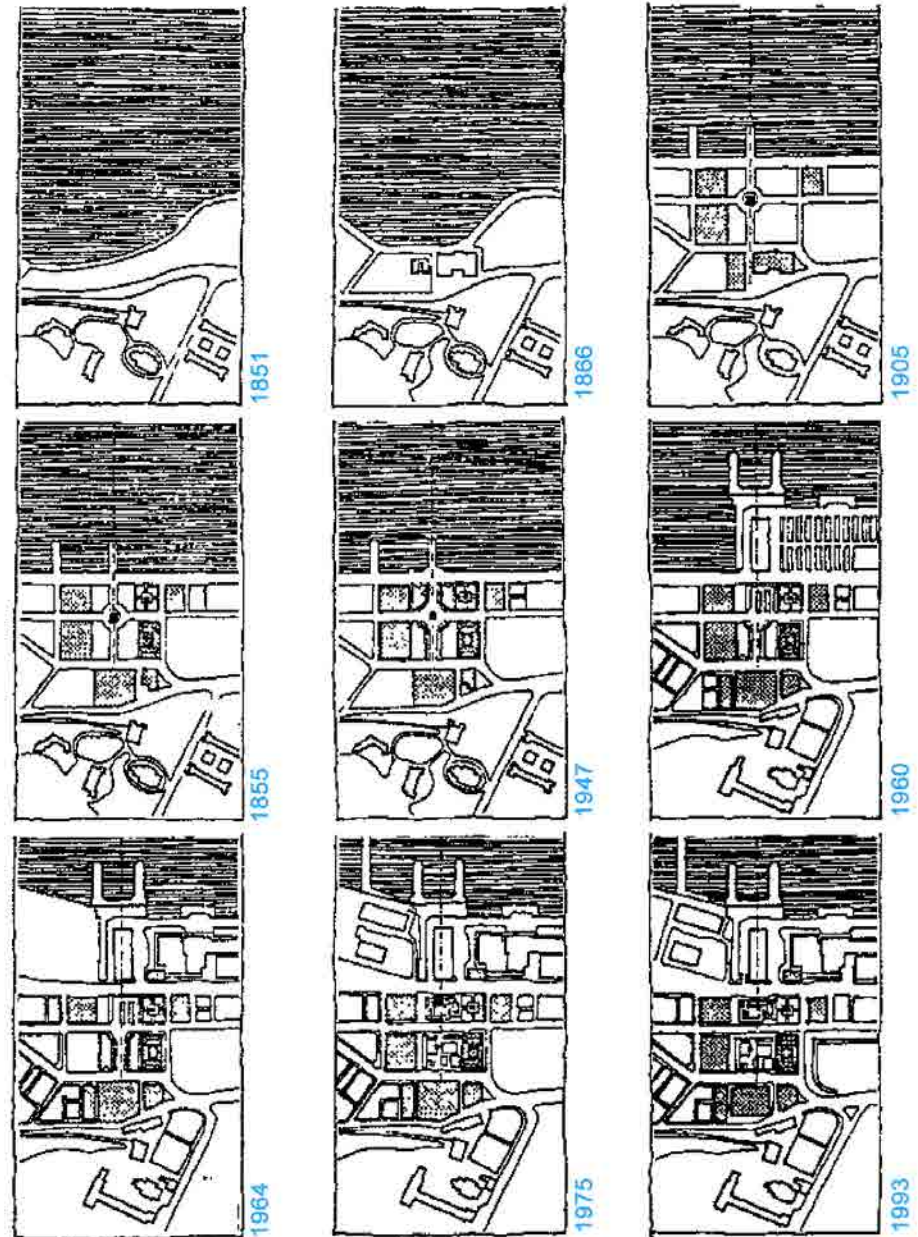


fig. 4.13

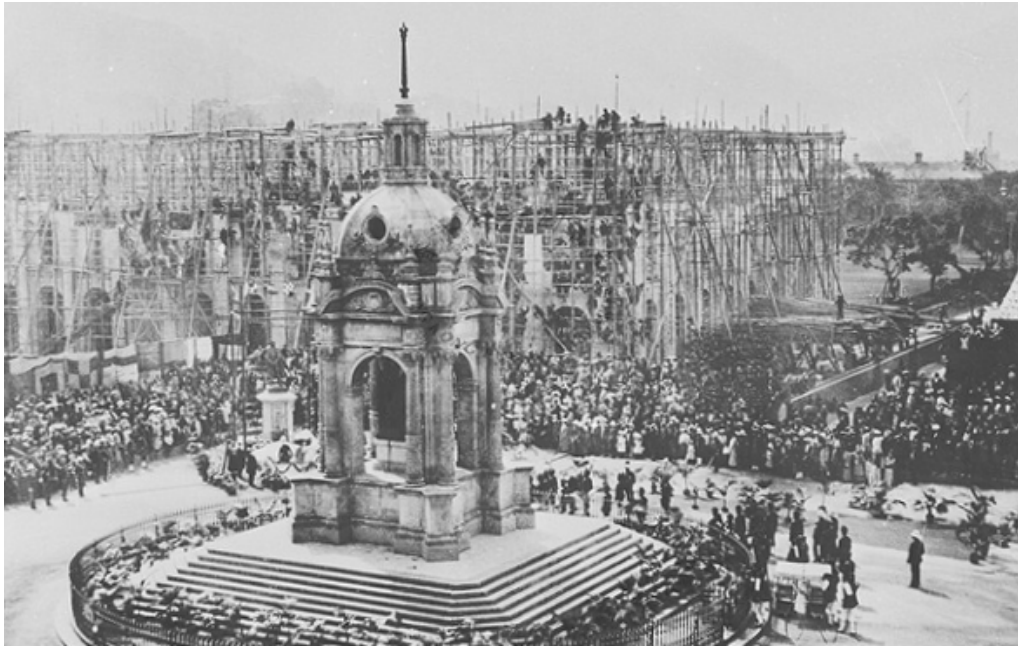


fig. 4.14

fig. 4.14 La ceremonia de la instalación de la nueva estatua de la Reina Victoria en el 1902. Al fondo el edificio de la Corte Suprema de Justicia en construcción.

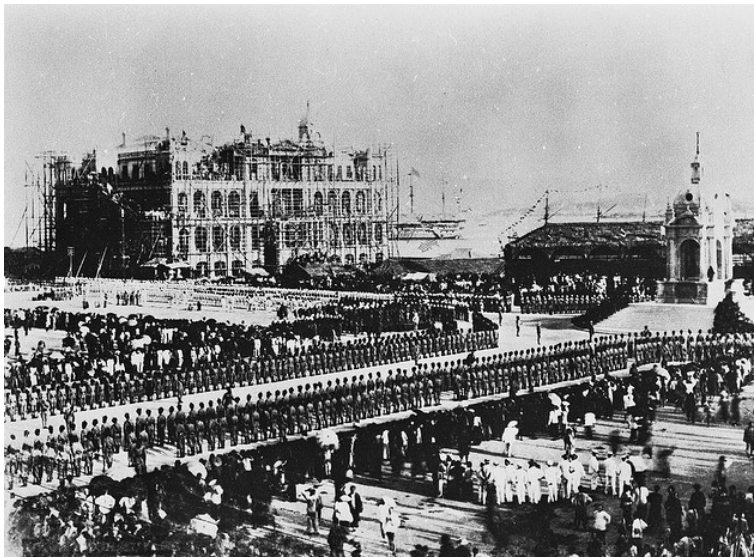


fig. 4.15

fig. 4.15 En esta foto se muestra la gran ceremonia del Golden Jubilee en el 1887. Se puede notar al fondo la construcción del Hong Kong Club casi terminada.



fig. 4.16

fig. 4.16 Esta imagen muestra algunas decoraciones en statue Square con guirnaldas de flores (1911). A la izquierda el Hong Kong Club y a la derecha la Corte Suprema de Justicia. Se puede ver detrás de la estatua el monumento del Cenotafio en construcción.



fig 4.17 El conjunto de Statue Square en una foto del 1920.

Nuevas ordenanzas llegaron en el 1902 a través de la Ley de Salud y construcción. Desde el 1894 la peste visitó Hong Kong con regularidad, y durante los siguientes ocho años, murieron unos 8.600 habitantes. Una de las causas principales eran las precarias condiciones higiénicas en la que vivía la mayoría de la población, por lo tanto la ordenanza establecía dos normas paralelas: una para los suelos arrendados antes de la legislación y un conjunto de reglas más estrictas para los arrendamientos futuros. Las normas se concentraban en controlar la profundidad de las construcciones, la relación entre la altura de los edificios y el ancho de las calles intentando compensar la falta de espacio abierto. De hecho se requería la disposición de espacios abiertos en forma de patios, pozos de luz, y pasillos en la parte trasera de los edificios, igual a no menos de la mitad de la superficie del techo en las nuevas construcciones e igual a un tercio en las construcciones existentes.¹⁷⁹

Hubo una revisión de las ordenanzas de la construcción, impulsado por el rápido deterioro de las condiciones sanitarias de la ciudad, y fue creada una línea de tranvía que corría longitudinalmente a lo largo de la línea de costa, sobre los terrenos recuperados.

Sin embargo, durante la primera parte del período colonial (1900-1918), antes de la primera guerra mundial una serie de elegantes edificios fueron construidos por la *Hong Kong Land Investment Agency Co. Ltd* (ahora *Hong Kong Land Co. Ltd.*) en el distrito financiero, entre *Pedder street* y *Ice House street*.

Estos nuevos edificios constituyeron una nueva referencia, celebrando la imagen neoclásica y elegante de la ciudad. Cabe destacar: la construcción del *Princess Building* en el 1904, del *Western Market* en el 1906, del edificio principal de la *Hong Kong University* en el 1910 (fig 4.18) y lo de la *Supreme Court Building* en el 1912 (ahora, *LegCo Building*)(fig.4.19).

Como hemos visto, el Gobierno colonial dejaba poco o ningún espacio abierto a la comunidad china, y además, no proporcionó ningún tipo de espacio para el recreo de los niños chinos. Casi 80 años después del inicio de la colonia, una organización externa al Gobierno la *Children Playground Association* fundada en 1921 fue destinada a la producción de juegos infantiles y actividades recreativas para los niños de la comunidad china.

Esta forma de uso del territorio no ayudaba a los chinos para cultivar una mentalidad del espacio público porque los británicos se apropiaron de la ciudad para su propio uso. Como resultado del conflicto del uso del espacio público entre el Gobierno y la comunidad china, hubo, como hemos visto, un conjunto de reglas y de ordenanzas.



fig. 4.18 Hong Kong University en una imagen del 1912.



fig. 4.19 El edificio de la Corte Suprema de Justicia.



fig 4.20 Fotografía aérea de Hong Kong en el 1934.



fig. 4.21 Victoria Harbour en el 1936.

En esta primera fase del período colonial, la población china de Hong Kong sigue sin entender lo que debería hacer o lo que no debería hacer en un área pública, incluso en el corazón de la ciudad de Victoria, donde había como por ejemplo la regla que no permitía el cultivo en el césped de *Statue Square*.¹⁸⁰ Por otro lado, el resultado de los esfuerzos del Gobierno para regular el uso de los espacios públicos, como por ejemplo el paisaje urbano de Queen's road, fue muy apreciado por muchos visitantes, y como describía un funcionario japonés de la época, que recuerda la calle de la Reina como “[...] una Calle clara y ordenada, con tiendas y terrazas y tableros de muestra con escritos en chino, con el color rojo prevalente”.¹⁸¹

Después del final de la primera guerra mundial, a pesar de la imposición de las barreras comerciales en el extranjero, Hong Kong volvió brevemente a ser un puerto de re-exportación. Con la llegada de las actividades comerciales, se registró un rápido aumento de la población debido a las nuevas oportunidades de empleo. Una vez más, la cuestión de proporcionar una vivienda adecuada para la comunidad se convirtió en un motivo de preocupación para el Gobierno. Sin embargo la expansión de la ciudad se mantuvo intensa: antes de la Segunda Guerra Mundial, la franja urbana que se había recuperado al mar tenía una longitud de 18 km de largo, casi treinta veces más de su ancho. En la década de 1930, llegó una nueva ronda de revisión de las normas para la construcción de los edificios, la nueva ordenanza pero entró en vigor solo en el 1935.

Siempre en aquellos años, fue creada una Comisión de Vivienda para estudiar el problema del hacinamiento. Según el estudio, había una falta entre 25.000 y 35.000 viviendas respecto al número de personas.

La Comisión, señaló que estas condiciones podían, en gran medida, ser explicadas por el hecho de que muchos de los chinos que se había trasladado a Hong Kong estaban acostumbrados a vivir en comunidades compactas rurales, donde las instalaciones sanitarias eran muy básicas y el hacinamiento era más que una forma de vida.

Con la nueva ley del 1935, la altura de los edificios se limitaba a tres plantas, con la posibilidad de construir (siempre cuando sea posible y a través la solicitud de un permiso especial) hasta a cinco plantas con el uso de materiales resistentes al fuego. Hubo también una reducción de la profundidad máxima (desde 12,2 m a 10,7 m) y más estrictas normas higiénicas. Sin embargo con estas normas el estándar mínimo de espacio por habitante se redujo efectivamente, pero no hubo ningún cambio tipológico significativo en la estructura morfológica de la ciudad.

180. Wing-tak Ken Too, 2007

181. ibidem

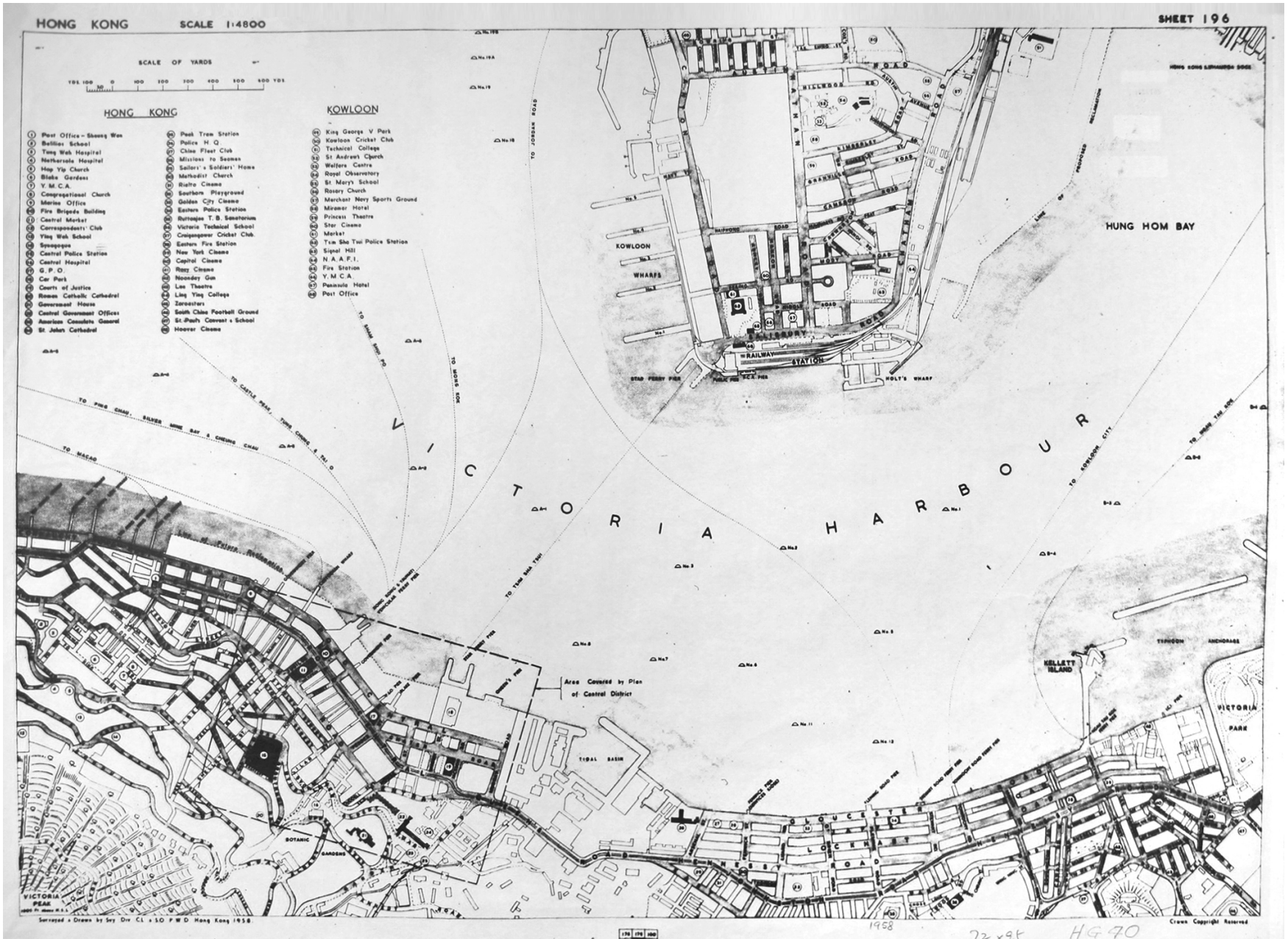


fig. 4.22 Mapa de Hong Kong en el 1958 - Hong Kong Central Library.

4.1.2 La segunda parte del período colonial 1941-1980

La marea de los acontecimientos una vez más había molestado las intenciones del Gobierno. En 1937, el Japón, (cuyo ejército había ocupado Manchuria desde 1931) llevó a cabo una invasión a gran escala al norte de China. En otoño del año siguiente la totalidad de la costa este de China estaba bajo control japonés.

Esta invasión llevó 750.000 refugiados en Hong Kong, dando lugar en asentamientos precarios en la periferia de las zonas urbanas. Sin embargo, en el 1939, una Ordenanza trató de controlar el desarrollo de las nuevas zonas urbanas y la reordenación de los distritos ya desarrollados.

Desafortunadamente, a pesar de la difícil situación política, nada se logró de inmediato. En el diciembre del 1941, los militares japoneses tomaron posesión de la Colonia.¹⁸²

La Segunda Guerra Mundial provocó graves daños a la estructura urbana y muchos edificios fueron destruidos. Por primera vez en su historia la población de Hong Kong hubo una disminución. Entre el 1941 y 1943, tras la invasión japonesa, el éxodo representó más de un millón de personas, y la población se redujo de más de dos tercios, desde los 1,64 millones a sólo medio millón.

Uno de los símbolos del poder británico, *Statue Square* y su alrededor, fueron transformados en la sede central del nuevo Gobierno de la ciudad, conservando pero su función de centro administrativo y de espacio ceremonial. La estatua de la Reina durante la ocupación japonesa fue llevada a Japón para ser fundida. (fig 4.24)

Una vez terminado el conflicto la estatua fue devuelta a la ciudad, restaurada y colocada finalmente en *Victoria Park* en el 1952.

Sin embargo, después del conflicto, las fanfarrias del colonialismo británico estaban desapareciendo y la administración no generaba el mismo respeto después de la derrota militar. La actitud de la ciudad hacia la interacción racial también estaba cambiando: se renunció a la segregación y el *Hong Kong Club*, uno de los clubes más exclusivos en aquella época, comenzó a aceptar, a regañadientes miembros de la comunidad china.

Con la restauración del dominio británico, hubo un nuevo incremento de la población, esta vez reforzado por la llegada masiva de los refugiados que llegaban desde la China que estaba interesada por los disturbios revolucionarios. De hecho, ya en el 1947 la población llegaba a los 1,8 millones.

En los quince años después del 1951, el aumento demográfico registraba aproximadamente un incremento de medio millón de habitantes cada cinco años. El aumento de población fue tan impresionante que puso en crisis el Gobierno,



fig. 4.23 Des Voex Road en el 1941.

182. Lampugnani, et Al. 1993

que no tenía la fuerza de responder con un programa de nuevas viviendas e infraestructuras adecuadas. En estas circunstancias, los asentamientos ilegales se multiplicaron, sobre todo en los márgenes de la ciudad y en las laderas más altas. Los edificios ilegales no aparecieron solo en las partes más altas de las montañas: una buena parte de la población de Hong Kong vivía en viviendas ilegales en los techos de los edificios de la ciudad, que en la mayoría eran formadas por las *shop-houses*. En algunos casos estas viviendas ilegales eran un extensión del edificio, mientras que otra vez parecían más como nuevos edificios construidos en un nuevo plano.

En el 1949 las condiciones de vida empeoraron como consecuencia de la creación de la República Popular de China,¹⁸³ lo que motivó aún más refugiados a buscar protección en el territorio colonial. En 1950 la población se estimaba ya alrededor de 2,1 millones. En aquel tiempo, en Hong Kong ya existían 300.000 asentamientos ilegales, y con la llegada de los refugiados el número de ocupantes ilegales subió en manera sorprendente. La población que vivía en las barracas, era muy variada e incluía personas que por diferentes motivos no tenían más que su habitación. Además, esta parte de la población no siempre se caracterizaba por su pobreza extrema, muchos asentamientos se configuraban como lugares de negocio e industria.

En resumen, los asentamientos de ocupantes ilegales formaba en Hong Kong una alternativa al urbanismo constituidos por las *shop houses*.¹⁸⁴

Para los refugiados chinos, la llegada a Hong Kong representaba la posibilidad de una vida mejor a cambio de tolerar un limitado espacio personal. En estas circunstancias, los que vivían en urbanizaciones públicas se conformaron en vivir en condiciones que la mayoría de los occidentales encontrarían imposible. Las viviendas se llenaron de nuevo al máximo de sus capacidades. Como resultado la gente se desbordó en las calles; desde la noche a la mañana se levantaron grandes asentamientos de ocupantes ilegales en las zonas urbanas de la periferia, en los techos de los edificios y en las embarcaciones en las bahías. Sin embargo, estos asentamientos provisorios planteaban peligros para las condiciones de salud, dando lugar a desastres como el incendio en *Shek Kip Mei* en el 1953.(fig. 4.25)

Este desastre estableció un punto importante en la evolución de la ciudad, en el 1955 el Gobierno introdujo la nueva *Building Ordinance* que remplazo la *Building Ordinance* del 1935 y levantó el límite de altura de los edificios residenciales, permitiendo un uso más intensivo del suelo a través de nuevas disposiciones.

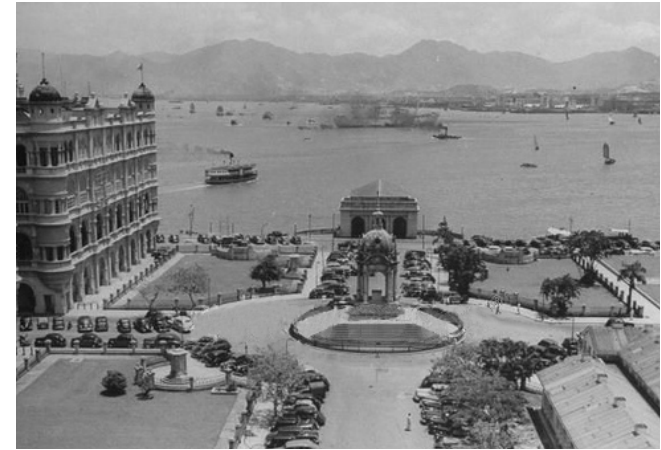


fig. 4.24 En esta foto del 1948 se puede notar la desaparición de la estatua de la Reina en Statue Square durante la ocupación japonesa.



fig. 4.25 El incendio de Shek Kip Mei en el 1953.

183. La República Popular fue proclamada en 1949, cuando las fuerzas del Partido Comunista de China, bajo el liderazgo de Mao Zedong, se impusieron al ejército de la República de China

184. Shelton, Karakiewicz, Kvan, 2011



fig. 4.26 Los primeros edificios multiplantas.



fig. 4.27 La estatua de la Reina Victoria en su colocación actual en Victoria Park.

Como consecuencia se puso en marcha un plan masivo de viviendas con edificios multiplantas, que impulsó además una mayor participación del sector privado en el desarrollo de las viviendas. En este sentido se puede afirmar que la nueva ordenanza del 1955 fue para Hong Kong el inicio de la época de los edificios de gran altura. (fig. 4.26)

El Gobierno como veremos más adelante ha tenido un papel importante en la construcción de la vivienda pública. Sin embargo, aunque la entrada en este campo fue relativamente tardía y motivada por necesidad, no fue sino hasta el 1954 cuando una autoridad de vivienda pública se estableció en Hong Kong. Dentro de poco más de una década (1965) un millón de personas, casi un tercio de los residentes, vivían en viviendas públicas, y en el 1981 esta cifra había aumentado a 2 millones.

En esta época una de las preocupaciones principales del Gobierno era la de resolver la demanda de vivienda, y de como aprovechar al máximo del uso del territorio. En este sentido alrededor de 1950 hubo un cambio significativo, la población de Kowloon y sus extensiones, llegó a ser tan populosa como la que vivía en el la isla de Hong Kong.

Aunque el núcleo del poder político se mantuvo en el distrito de Central, el centro geográfico y neurálgico se estaba trasladando en el centro de la bahía. Otro cambio importante, fue el proceso de industrialización que interesó la ciudad en los años 60. En el 1963 se registró el más alto nivel de exportaciones hasta aquel momento, superando los valores del 1951. En las décadas de los 60, la industria manufacturera constituía el núcleo de la economía de Hong Kong, mientras que en los 70 la producción se hizo más variada y sofisticada incluyendo artículos eléctricos, electrónicos y ópticos, relojes y productos químicos.¹⁸⁴

En términos políticos la Revolución cultural de China puso Hong Kong en una nueva etapa, el Gobierno conocía la dificultad del período de los años 1960 y quería reducir la presión social en el administración de la ciudad, teniendo una actitud más permisiva hacia la población. Los acontecimientos políticos también tuvieron influencia en los lugares donde siempre se había manifestado el poder británico. En 1960, Statue Square se convirtió en un jardín de ocio, la Junta de Urbanismo de la ciudad recomendaba que la estatua de la Reina Victoria, fuera recolocada, en el proyecto de reurbanización del distrito de *Central*.

“La junta recomienda que una vez que el Jardín de Statue Square haya sido acabado la estatua de la Reina Victoria podría ser recolocada en su lugar legítimo, en el corazón de su Ciudad.”¹⁸⁵

Esto nunca ocurrió, la estatua de la Reina, fue restaurada y colocada, como hemos visto, en Victoria Park en su posición definitiva. (fig 4.27)

El parque fue antiguamente conocido como *Causeway Bay Typhoon Shelter* utilizado como refugio para los barcos de pesca y yates durante la temporada de tifones. Solo durante la década del 1950, el refugio fue recuperado y transformado en parque. (fig 4.28)

Sin duda, los espacios públicos de la ciudad permanecieron como símbolos de la separación colonial siendo poblados por el élite y ricos, pero la composición de lo “público” en estos espacios fue seguramente alterada.

Siempre al lado de *Statue Square*, el campo del *Hong Kong Cricket Club* fue transformado en un jardín público después de un debate polémico sobre la demolición del club en el plan del área de *Central*. Como descrito en el *Hong Kong Central Area redevelopment (1961)*

[punto 6:22] *El futuro del campo del Hong Kong Cricket Club en Chater Road es quizás uno de los puntos más polémicos del Plan del Área de Central [...] La mayoría del consejo recomienda la eliminación del campo para mejorar las “condiciones de tráfico” sin embargo, por extraño que pueda parecer, ninguno de los planes de mejora de muchas carreteras considerados por la Junta requiere dicha eliminación, aunque uno o dos requieren un pequeño rincón de suelo ... [punto 6:24] Lo qué es necesario, sin embargo, y esta Junta recomienda firmemente, es que gran parte del suelo, en su forma actual, se mantenga como un espacio abierto permanente independientemente que el uso sea de parte del Cricket Club o que se convierta como una espacio por la ciudad”*¹⁸⁶

En cambio, en las otras áreas de la ciudad una carga siempre más preocupante de tráfico afectaba la vida de la población, empujando los planificadores en encontrar maneras para solucionar el problema. Siempre en el mismo informe se mencionaba que:

*“La Junta (Town Planning Board) ha sido preocupada para no destruir las típicas características de las calles, pero al mismo tiempo, tiene que asegurarse de que el hacinamiento no se transforme en congestión, y que la confusión no se convierta en un caos. Las primeras sugerencias, por lo tanto, han sido separar los automovilistas y peatones y en menor medida, el hombre de negocios y turistas, compradores y empleados. Sólo así se puede mantener la prosperidad de un centro financiero comercial compacto.”*¹⁸⁷



fig. 4.28 Victoria Park in Causeway Bay district.

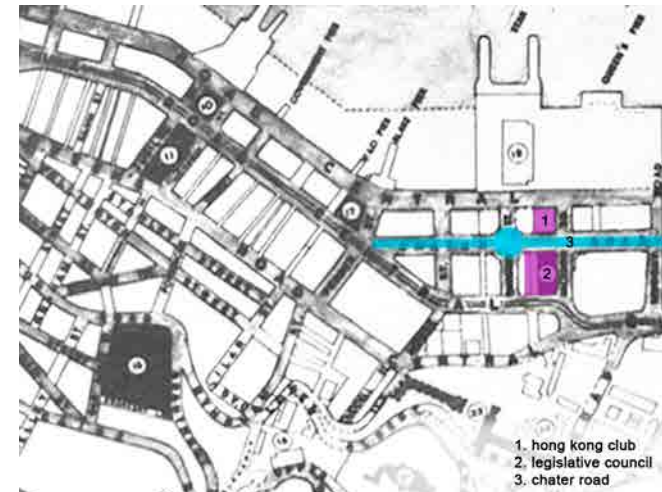


fig. 4.29 La propuesta de modificación de Chater road en el 1970. (elaboración propia)

186. City of Victoria, Hong Kong: Central Area Redevelopment, a report by the Director of Public Works, Hong Kong, August 1961. page 19

187. ibidem, Capítulo I tercer principio.

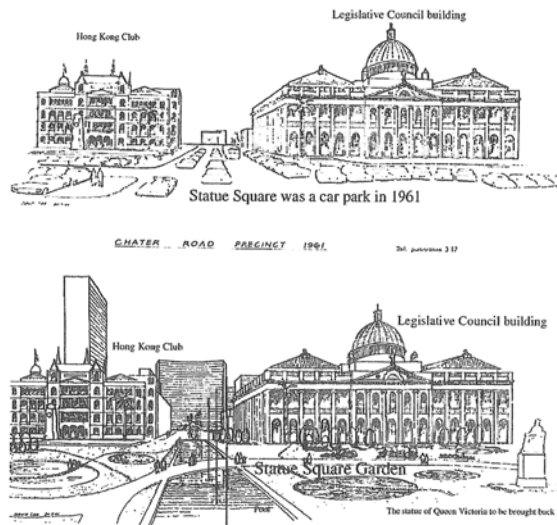


fig. 4.30 Los dibujos de la propuesta de modificación.



fig. 4.31 Las trabajadoras domésticas filipinas en su día libre.

188. Hong Kong Land Ltd. fue fundada en el 02 de marzo 1889 por Sir Paul Chater y James Johnstone Keswick. Actualmente la sociedad es propietaria de una buena parte de los suelos en el distrito de Central.

Como consecuencia, las calles fueron “limpiadas” de los vendedores ambulantes por el bien de una mejor higiene y el medio ambiente. Sin embargo, la vida social en la calle fue completamente eliminada.

Los ambulantes solían colocar asientos para los clientes que se quedaban a charlar durante un tiempo, y esta manera de vivir el espacio ayudaba a reforzar el sentido de comunidad y a crear relaciones sociales entre las personas.

Otro resultado del informe fue que se puso en marcha un plan para crear diferentes niveles en altura para descongestionar la ciudad, capas diferentes para permitir a los peatones cruzar las calles sin problema dejando el tráfico vehicular por debajo y para deshacerse del caliente y húmedo clima subtropical de Hong Kong.

En el 1980 en los distritos de *Central* y *Admiralty* se generó el primero sistema de puentes peatonales, las pasarelas ofrecían un camino alternativo por encima de las calles muy transitadas. Sin embargo, era difícil imaginar que las pasarelas podrían tener la misma intensidad de las calles, desde este punto de vista algunas parecían bastante ‘pobres’, pero el impacto del sistema de los puentes peatonales fue seguramente positivo. Todo el proyecto fue organizado por parte de la *Hong Kong Land Ltd.*¹⁸⁸

El primer ejemplo de la recuperación de las calles peatonales desde el tráfico de Hong Kong fue el proyecto de *Chater Road*. Con respecto al primer informe sobre la reconstrucción en *Central* después de la Segunda Guerra Mundial, *Chater Road* fue pensada para dejar más espacios a los peatones, como se muestra en los dibujos y los planos del informe. (fig 4.29, 4.30)

El área fue embellecida limitando el acceso vehicular, pero desafortunadamente, esta propuesta perdió la intención original. El área fue abierta al público sólo cada domingo, dejando el tráfico como un aspecto predominante durante el resto de la semana como se puede observar fácilmente hoy en día.

Desde 1980, el espacio comenzó a transformarse, cada pieza de suelo en *Central* incluyendo *Chater road*, *Chater Garden* y *Statue Square* estaba ocupada cada domingo por las trabajadoras domésticas filipinas que disfrutaban de su día semanal libre, transformando el paisaje como si fuera una “*Little Manila*”. (fig. 4.31)

El espacio se cargaba de un nuevo aspecto simbólico, una substancial mutación respecto al ámbito colonial con una diferente atmósfera política y social.



fig. 4.32 Hong Kong durante el desarrollo económico de los años '70.

4.1.3 El fin del colonilismo 1980-2006

Al principio de los años 80 empezó una fase importante en el desarrollo económico de la ciudad, el valor de las exportaciones de los servicios financieros superó de 1% el valor de las exportaciones de la industria manufacturera que representaban en aquel momento el 26%.¹⁸⁹

Poco a poco, Hong Kong estaba recuperando su papel de ciudad de servicios y re-exportación. Con estos cambios, con el desarrollo de los servicios bancarios, de las comunicaciones y de los transportes, Hong Kong se estaba preparando para convertirse en uno de los centros financieros más importantes del mundo. Este período marcó la mayor participación democrática del espacio público que Hong Kong nunca había visto hasta aquel momento. El espacio público de *Statue Square*, al igual que muchas zonas del distrito de *Central*, ha sido siempre un espacio para representar el poder de los británicos y no se podía decir que era el lugar que más integraba el espíritu de la democracia en Hong Kong. Hoy en día la plaza sigue siendo uno de los lugares más representativos de la ciudad, para los empresarios, los empleados del Gobierno y para los turistas que llegan desde el muelle *Star Ferry* para fotografiar el famoso paisaje de *Central*. Según la descripción de Lisa Law:

*“[...] Statue Square se ha transformado desde un espacio reservado a las ceremonias del colonialismo en un escenario para los discursos populares, un lugar democrático y de participación ciudadana.”*¹⁹⁰

Las calles que se utilizaban para los desfiles coloniales, se convirtieron en desfiles democráticos para la población de Hong Kong, que siempre se describía hasta aquel momento como políticamente indiferente.

Durante el período de la masacre de *Tienammen* (fig 4.33) en el 1989, el Cenotafio (fig. 4.35) fue el punto de partida de muchas manifestaciones, y en aquellos años de agitación política *Statue Square* y *Chater Garden* fueron a menudo llenadas de parte de organizaciones de trabajadores que contestaban las condiciones laborales.

Después de la cesión de la soberanía de Hong Kong a China en 1997, las actividades democráticas en el espacio público continuaban bajo la política de “50 años de política inalterada” y “*Hong Kong SAR* un Gobierno formado por la población de Hong Kong”. Se discutía por ejemplo, sobre las aplicaciones de la nueva Ley de Orden Público, que afectaba la libertad de expresión y que condicionaba las reuniones en la calle y en otros espacios públicos. Además, después del 1997, las preocupaciones por el desarrollo y la imagen de la ciudad



fig. 4.33 Una imagen simbólica de las revoluciones de los estudiantes en el 1989.

189. Lo, 1992

190. Law, 2002

reforzaron más el sentido de lo que era público en la población de Hong Kong. El concepto tradicional que el ‘público es igual al Gobierno’, se transformó en ‘El espacio público pertenece al público’¹⁹¹

Hubo un incremento de interés para el desarrollo de los proyectos a gran escala de parte del Gobierno en Hong Kong con respecto a los espacios públicos, por ejemplo: el desarrollo del *West Kowloon Cultural District*, la reurbanización del aeropuerto de *Kai Tak*, el nuevo complejo del Gobierno Central en *Tamar*, la conservación de la Estación Central de la Policía, el proyecto de la renovación urbana de *Lee Tung street* y hasta desarrollos privados, como el paseo marítimo en *Sai Wan Ho*. A todos estos planes se les preguntó sobre el ‘carácter público’ de los espacios que se iban a producir, levantando la disputa entre el interés público y los beneficios de los promotores privados interesados en el desarrollo de los proyectos.

Algunos legisladores temían que la conservación de los edificios históricos podría transformarse en un negocio y que los edificios debido a la gestión de los promotores privados podrían transformarse en espacios no propiamente públicos. A remarcar, el concepto en un acta de la reunión del Consejo Legislativo del febrero del 2003 se afirmaba que: “Además de la hermosa *Victoria Harbour*, el espacio y los edificios del Patrimonio empezaran a formar parte de la opinión pública, lugares de la ciudad que pertenecen al pueblo de Hong Kong”¹⁹²

El complejo de la Estación Central de Policía, de la antigua Magistratura Central y de la prisión de Victoria fueron declarados como monumentos patrimoniales en el 31 diciembre de 2003. (fig. 4.35)

El área fue dedicada con el fin de promover el turismo cultural en Hong Kong, sin embargo, la participación del sector privado en el desarrollo del proyecto provocó debates públicos y campañas. Además, los criterios de las adjudicaciones favorecieron las inversiones de los grandes promotores privados, después de aumentar el porcentaje de los beneficios en el grado total de ganancias del 25% al 40%.¹⁹³

En ese momento, los sucesores de la renombrada familia *Tung Ho* propusieron organizar un fondo para convertir el proyecto en un centro por las artes visuales, para conservar y promover la herencia cultural de Hong Kong pero esta contrapropuesta no fue aceptada por el Gobierno.

En el septiembre de 2004, El Colegio de los Arquitectos de Hong Kong y el Grupo de Acción sobre la protección Histórica de la estación Central de la Policía llevaron a cabo protestas y manifestaciones solicitando un justo plan de licitación, así como un mejor plan de conservación. A través de una carta abierta



fig. 4.34 El espacio ceremonial del Cenotafio en el distrito de Central.



fig. 4.35 La Estación de Policía en una foto histórica.

191. Wing-tak Ken Too, 2007

192. Legislative council 13 February 2003.
<http://www.legco.gov.hk/yr02-03/english/counmtg/hansard/cm0213ti-translate-e.pdf>

193. Wing-tak Ken Too, 2007

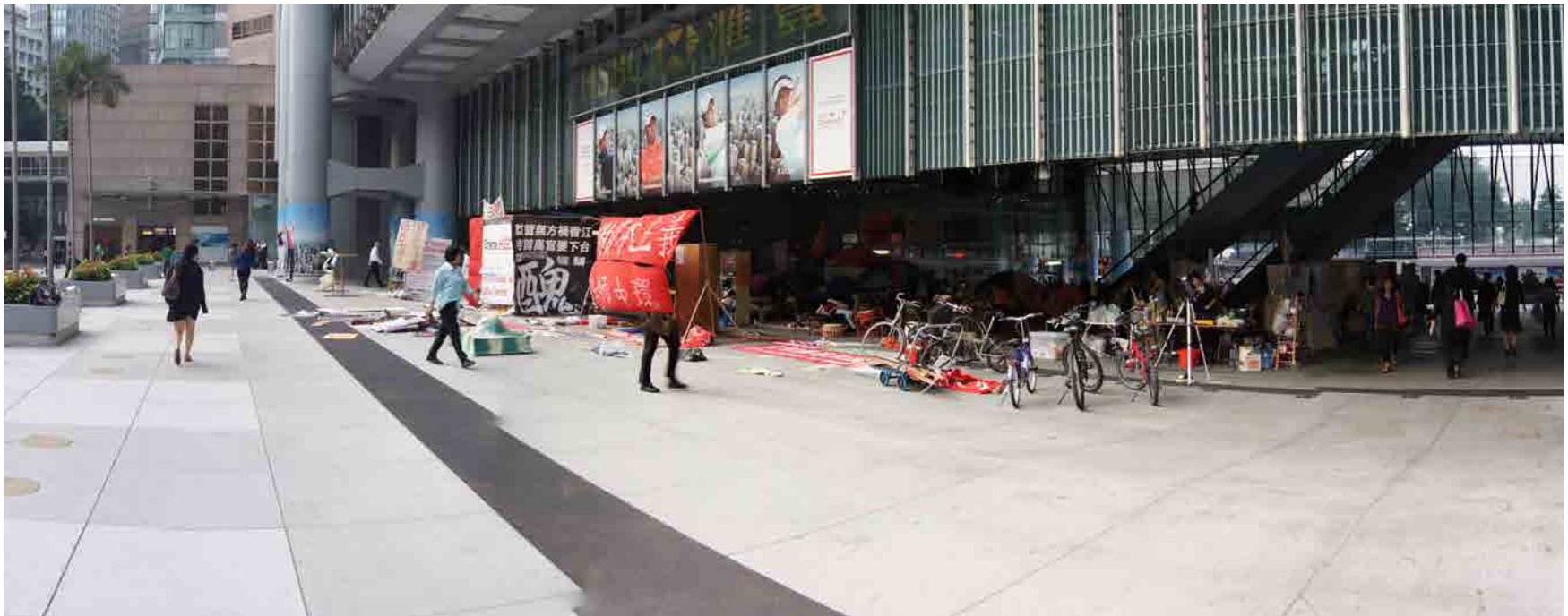


fig. 4.36 El espacio en la entrada del HSBC Bank con un grupo de manifestantes. Este espacio representa el poder capitalista de Hong Kong y a menudo es un punto de reunión para polemizar contra el Gobierno.

al Jefe del Ejecutivo de la junta de planificación, se sugirió que la ejecución del proyecto fuera encargada a una organización sin afán de lucro para evitar que el complejo se convierta en lugar de consumo.

Actualmente el proyecto es coordinado por el *HKSAR* (Gobierno de Hong Kong) y el *Hong Kong Jockey Club Charities Trust*, una fundación sin afán de lucro. El intento es conservar el carácter público del proyecto, transformando el complejo en un centro por las artes y la cultura un lugar de reunión y de atracción a beneficio de toda la comunidad. (fig. 4.37, 4.39)

Según el Gobierno en el proyecto: el 37% de la superficie de construcción será dedicado a las artes y la cultura, el 36% será destinado a uso público, mientras que el 27% será destinado a uso comercial.¹⁹⁴

Otro proyecto que es importante mencionar es el proyecto de renovación urbana en *Wanchai H15*. (*H15* representaba el número de la propuesta)

En el octubre de 2003, la *Urban Renewal Authority (URA)*¹⁹⁵ anunció el proyecto de las obras de construcción que comprendía la renovación de: *Lee Tung Street*, *Amoy Street*, *Spring Garden Lane*, *Tai Yuen Street*, *McGregor Street*, *Cross Street*, *Queen's road East* y *Johnston road*, para un total de 8200 m². (fig. 4.38, 4.40)

Como práctica habitual, la *URA* preveía la expropiación del ámbito de proyecto, compensando a los residentes el coste del suelo y forzándolos en abandonar la zona para desarrollar, con la participación del sector privado, el proyecto de torres residenciales exclusivas y un gran centro comercial.

Este proceso *top-down*, encontró fuertes oposiciones por parte de los residentes que acusaban la *URA* de no proteger los espacios históricos de la ciudad plegándose a los intereses de la economía capitalista.

Las protestas generaron un grupo formado por los residentes y los comerciantes de las zonas, al que se unieron otros disidentes como el grupo de vecinos del *Wanchai District Council* u otros profesionales preocupados por el destino del área.

El 3 de febrero del 2005 después de una serie de foros públicos, consultas, exposiciones, y manifestaciones, el grupo presentó, con la asistencia de unos profesionales, un esquema de plan de participación ciudadana, a la Junta de Planificación Urbana (*TPB*) para su consideración. El esquema conocido como "*Dumbbell Proposal*"¹⁹⁶ quería preservar el carácter del barrio, reforzando la idea de vivienda/tienda en *Tong Lau*, (la parte central de *Lee Tung Street*, y la construcción de 6 nuevos bloques residenciales. (fig.4.41)

El proyecto preveía la transformación del sitio en un lugar de interés cultural para atraer a los turistas locales y extranjeros, y por la misma *Lee Tung street*



fig. 4.37 El proyecto de renovación firmado por los arquitectos suizos Herzog & de Meuron



fig. 4.38 El área del proyecto de renovación H15.

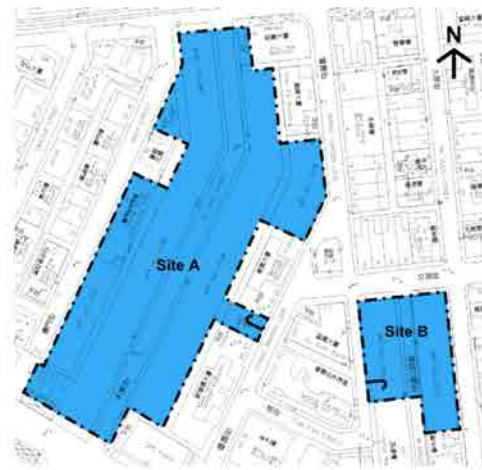
194. <http://www.centralpolicestation.org.hk>

195. El organismo nació en el 2001 para ocuparse más detalladamente del patrimonio histórico de Hong Kong, remplazando la Land Development Corporation (LDC)

196. El plan fue el primero ejemplo de participación ciudadana en la historia de la ciudad.



fig. 4.39 En la página web dedicada es posible encontrar toda la documentación del proyecto de renovación de la Central Police Station. (<http://www.centralpolicestation.org.hk/en/index.asp>)



Project Site Information

Area: 8.220 square meters
 Total GFA: 36.534 square meters
 Affected buildings: 52
 Affected population: 1,613
 Affected property interests: 649

Project Development Information

Total GFA: 79,697 square meters
 Residential flats: 1,313
 Commercial space: 9,637 square meters
 G/IC GFA: 2,112 square meters
 Open space: 3,000 square meters

fig. 4.40 Los detalles del proyecto de renovación de Lee Tung street en el distrito de Wan Chai.



fig. 4.41 Una imagen del proyecto propuesto por las asociaciones, (Dumbell Proposal).



fig. 4.42 Las críticas contra el URA en el proceso de renovación de Lee Tung street.



fig. 4.43 Lee Tung street en una imagen del 2005.



fig. 4.44 El eco de las protestas en los periódicos locales.

fue propuesto el nombre de ‘Calle de las invitaciones de boda’.¹⁹⁷

Aunque el *TPB* rechazó el plan, la Junta propuso que el Gobierno tenía que revisar el esquema original del plan, teniendo en cuenta de los elementos positivos del plan de participación ciudadana.¹⁹⁸

Estos elementos incluían la adopción de un proyecto enfocado sobre las exigencias de los ciudadanos, la conservación del carácter de las calles, la peatonalización de *Lee Tung street*, y la provisión de espacios públicos.

Posteriormente, el proyecto fue examinado en una reunión del *Town Planning Board*, en octubre de 2005. En la reunión, la Junta acordó que el *Wan Chai District Council (WCDC)* debería ser consultado en la preparación del trabajo de planificación.¹⁹⁹

A pesar de las buenas intenciones, los esfuerzos de los ciudadanos y de las asociaciones no sirvieron de mucho. Según un portavoz de la autoridad, hasta finales de junio de 2005, más del 80% de los 647 propietarios de viviendas de *Lee Tung street* había aceptado las ofertas de compensación de HK\$ 13,410 por metro cuadrado. (HK\$4,079 per square foot)²⁰⁰

En el 2007 el Gobierno empezaba la demolición de las calles como estaba previsto. Todos los antiguos talleres, que eran en su mayoría empresas pequeñas y familiares, tuvieron que desplazarse a otro lugar para hacer nuevos negocios, haciendo frente a una renta siempre más alta y a la pérdida de antiguos clientes. Mientras tanto, el proceso de mercantilización de Hong Kong sigue continuando.

197. Wing-tak Ken Too, 2007

198. Town Planning Board Annual Report (2005)

199. Urban Renewal Authority (December 2006) Planning Application for Comprehensive Development at Lee Tung Street/McGregor Street Wanchai (Master Layout Plan).

200. C.K. Law et al. 2010

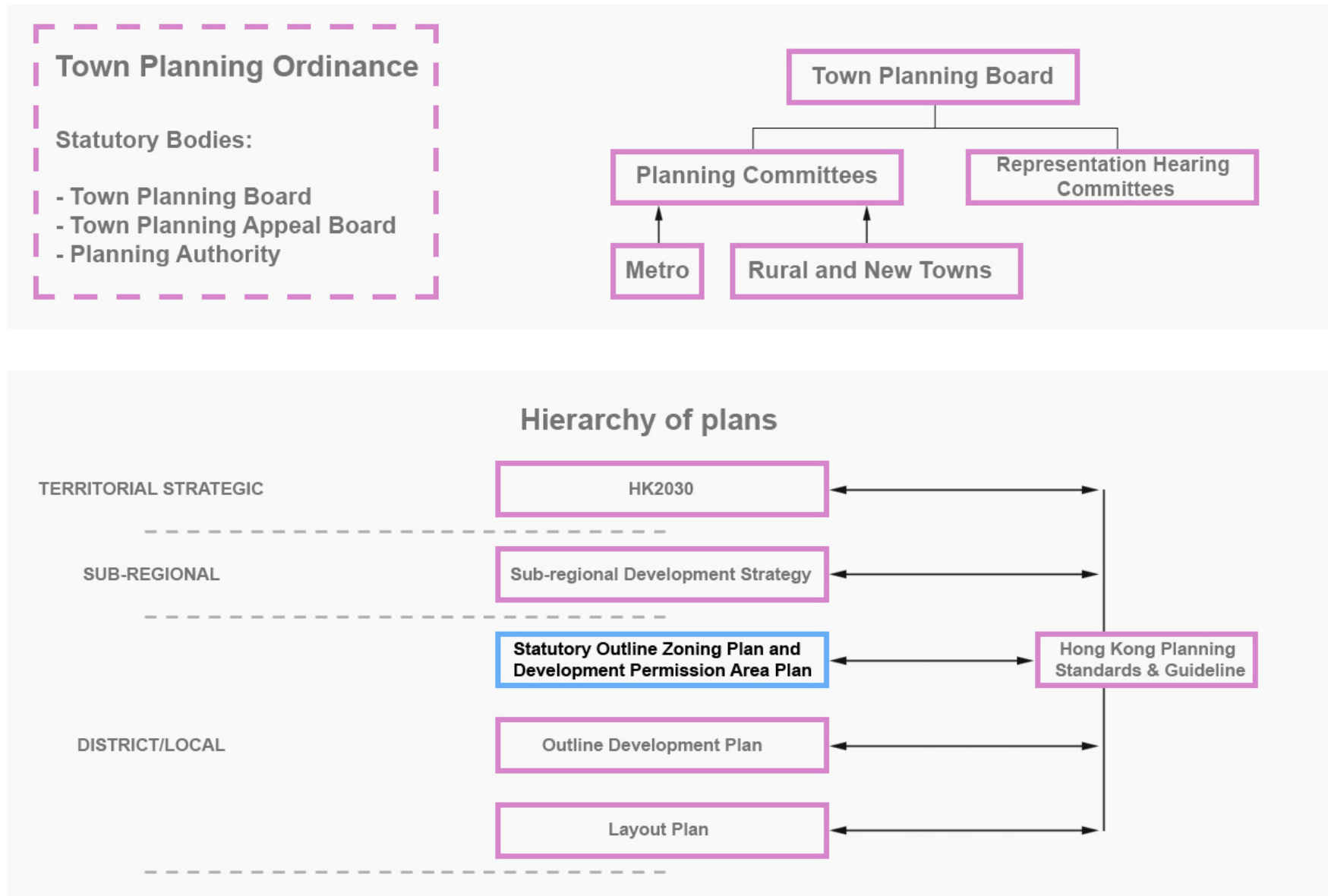


fig. 4.45 Los aspectos principales del proceso de planificación en Hong Kong.

4.2 Planificación y normas urbanas

Antes de entender como funciona la política de los espacios públicos cabe introducir la estructura y el sistema de planificación en Hong Kong.

Un aspecto importante en la política de la ciudad es orientar y controlar el desarrollo del uso del suelo. En Hong Kong es importante lograr un equilibrio en la utilización de los limitados recursos del suelo para satisfacer las demandas de las viviendas, del comercio, de la industria, de los transportes, del ocio, y de la preservación del patrimonio.

La Oficina de Desarrollo (*Development Bureau*) tiene a su cargo, las políticas de planificación, la gestión del uso del suelo, la renovación urbana de la ciudad y de los edificios.

Tomando las directivas del *Development Bureau*, el *Planning Department (PlanD)* es responsable de la formulación, seguimiento y revisión del uso del suelo a nivel territorial. El *PlanD* también prepara los planes regionales y locales, los planes de mejoras, y establece las reglas y las directrices de planificación de Hong Kong, así como las acciones en contra del uso del suelo no autorizado.

El principal dispositivo legal del *Town Planning* (Oficina de Urbanismo) es la *Town Planning Ordinance, (TPO)* aprobada con el propósito crear un entorno de calidad, facilitando el desarrollo económico, la seguridad, la promoción y la conservación del medioambiente, favoreciendo el bienestar general de la comunidad, y creando un lugar atractivo donde vivir y trabajar.

Esta Ordenanza dispone la institución del *Town Planning Board (TPB)* Junta de Planificación Urbana que es servida por el *PlanD*. Formado principalmente por miembros no oficiales, el *TPB* supervisa la preparación de los procedimientos legales de la planificación y examina las solicitudes de licencia de obras y las modificaciones de los planos.

Existen dos comisiones permanentes en el *TPB*, el *Metro Planning Committee* y el *Rural and New Town Planning Committee*. El sistema de planificación de Hong Kong, comprende las estrategias de desarrollo a nivel territorial y varios tipos de planes a nivel local.²⁰¹

Los planes están dirigidos bajo las directrices del *Hong Kong Planning Standards and Guideline*.²⁰² Se trata de un manual de referencia que establece los criterios para determinar los requisitos de escala, la ubicación y localización de los usos del suelo y otros equipamientos. Se utiliza en la preparación de los planes urbanísticos e informes de planificación y es una herramienta que ayuda a regular el desarrollo.

The *Urban Renewal Authority (URA)* es un organismo de derecho público creado en 2001 para acelerar la renovación y la regeneración urbana de partes del

201. Planning Organisations. www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/town_planning.pdf

202. http://www.pland.gov.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/sum/pdf/sum.pdf

territorio. Es facultad del *URA*, coordinado por el *PlanD*, ejecutar la estrategia de renovación urbana formulada por el Gobierno.

En el 2008 se ha puesto en marcha una revisión de la estrategia en tres etapas: visión, participación pública y creación de consenso. La versión revisada de la estrategia será promulgada al final del 2011 y proporcionará una orientación de política general para la renovación urbana de Hong Kong. Por fin hay que mencionar los dos principales dispositivos que organizan la planificación.

Hay dos tipos de instrumentos legales, preparados y publicados por el *TPB* bajo las disposiciones del *TPO*, es decir, los *Outline Zoning Plans (OZP)* (parecido al plan de Sectorización) y los *Development Permission Area Plans (DPA)*.

En 2005, el intento de la *TPO* es racionalizar el sistema de planificación simplificando la aprobación de los planes, aumentando la transparencia de los procedimientos, y fortaleciendo la aplicación de los controles en los Nuevos Territorios rurales. El *OZP* administra el uso del suelo, y define en cada sector los parámetros de desarrollo, el sistema viario y las infraestructuras. Los sectores individuados en el plan se dividen en áreas de planeamiento y gestión con diferentes usos: residenciales, comerciales, zona industrial, verde y espacios abiertos. (fig. 4.46, 4.47)

En cada *OZP* hay un conjunto de reglas que establecen las normas para el desarrollo de cada sector del plan, los usos que son siempre permitidos y los usos al que se tiene que pedir el permiso de la Junta de Urbanismo.

El propósito de los planes *DPA* es lo de disponer un control provisional orientando el desarrollo para las zonas rurales. Los planes *DPA* también indican el uso del suelo y un conjunto de notas que especifican los usos permitidos. Estos planes son efectivos por un período de tres años en espera de la preparación de los más detallados *OZP*.²⁰³

De acuerdo con la Ordenanza de Urbanismo, los desarrollos no autorizados en los sectores de los planes *DPA* (o de los Planes *OZP*) están sujetos a la aplicación de sanciones legales de parte de la Autoridad de la Planificación (es decir, el Director de Planificación).

La Ordenanza de Urbanismo proporciona a la Autoridad de Planificación el poder de ejecución contra los desarrollos no autorizados (*UD*) en los planes *DPA* y en los planes *OZP*.

Obviamente dentro de estas áreas, todos los desarrollos no están autorizados a menos que sean permitidos en el plan y en posesión de un válido permiso de construcción. La Sección de fiscalía del *PlanD* se encargará de llevar a cabo la ejecución y las acciones judiciales contra los *UD*.

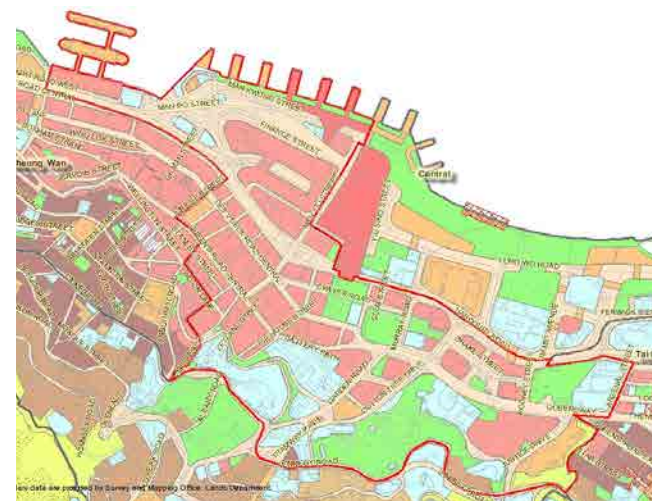


fig. 4.46 Según el *OZP* el distrito de Central se divide en 2 partes: *Planning Area n.4* y *Planning Area n.24 (Central Extension)*

203. Statutory Plans. www.gov.hk/en/about/aboutthk/factsheets/docs/town_planning.pdf

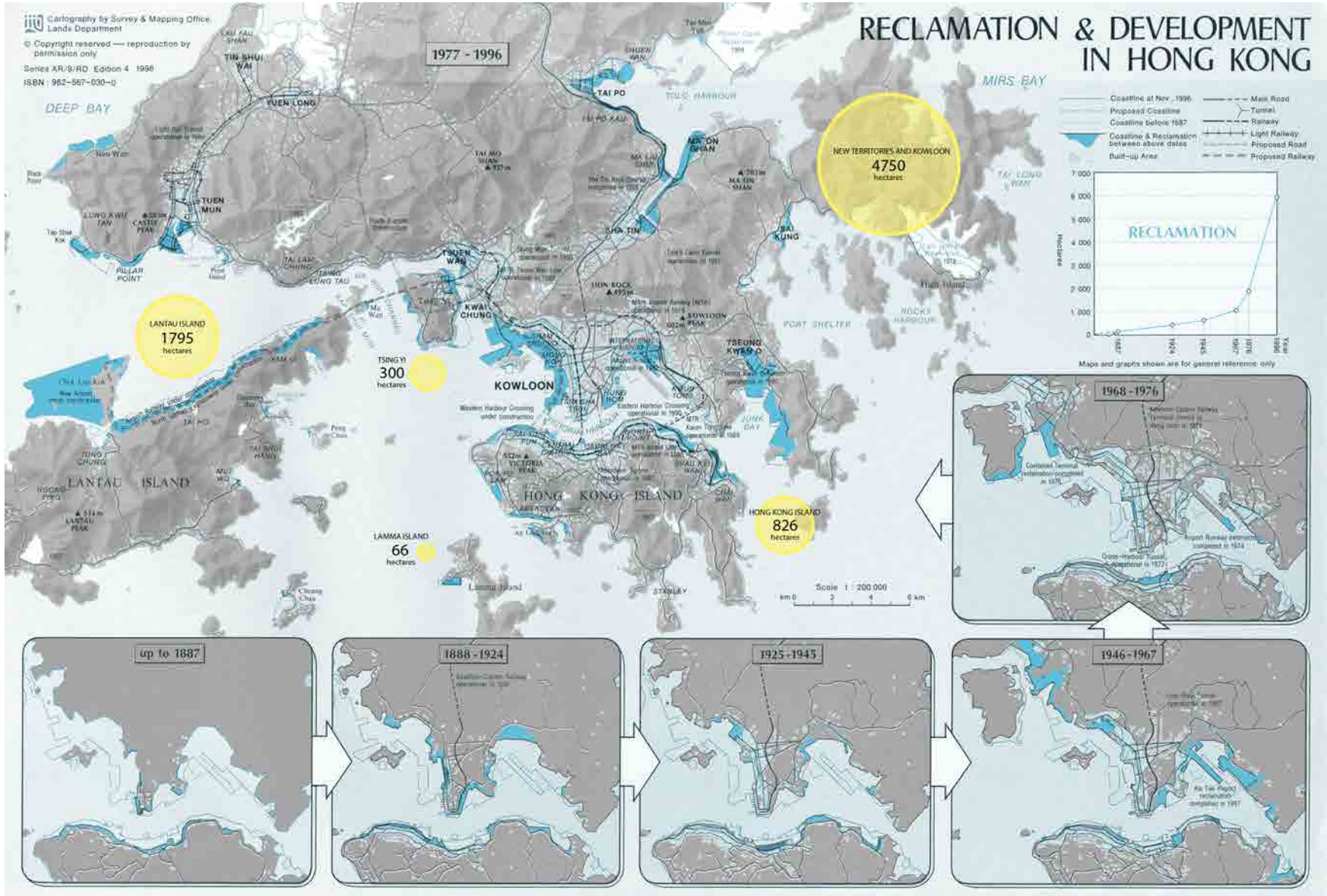


fig. 4.48 Las fases del proceso de recuperación desde el 1887 hasta el 1996. (Hong Kong Lands Department)

4.2.1 La política del uso del suelo

Como hemos visto la mayor parte del territorio no es aprovechable para la construcción porque está formado por colinas y montañas, como consecuencia la ciudad ha desarrollado una expansión vertical.

Hong Kong tiene una relación simbiótica con su territorio, en cualquier desplazamiento entre los distritos de la ciudad, o en los nuevos territorios hay la posibilidad de ser en contacto con diversos tipos de recursos naturales. Con estas inusuales condiciones físicas y demográficas, el control del territorio se convirtió en el principal instrumento del Gobierno de Hong Kong para estructurar la forma urbana y la economía de la Colonia. Si más bien el desarrollo perseguía los ideales del libre mercado capitalista, el Gobierno de la corona británica actuaba de manera socialista (sin ideología) conservando la propiedad y el control del territorio.

En los primeros años de asentamiento, la principal fuente de ingresos se obtenía a través de la venta de los derechos del desarrollo del suelo, un *modus operandi* que sigue continuando. Ningún otro gobierno en el mundo moderno, comunista o capitalista, ha sido tan coherente eficaz o integral con dicha política, durante un período tan largo de tiempo.²⁰⁵

Hoy en día, las entradas, recibidas por la venta de los suelos, representan un factor importantes en la economía de Hong Kong (alrededor del 50% de sus ingresos).²⁰⁶

Esta política territorial ayuda al Gobierno a mantener uno de los más bajos regímenes de impuestos para los ciudadanos y para los promotores. En los años '90 el debate político estaba enfocado en el aumento del precio de la vivienda. A pesar de que el Gobierno de Hong Kong sea el único organismo autorizado para la cesión de los suelos, los estudios de los datos temporales respecto al mercado de la vivienda, no han revelado una sorprendente correlación entre el incremento de los precios de la vivienda, y la política de licitación. (*fig. 4.49, 4.50*) Básicamente la política del Gobierno es la de vender el suelo al licitador con las ofertas más alta en una subasta.

Esta política del suelo tiene importantes referencias históricas, la primera contratación tuvo lugar en Macao en el 14 de junio del 1841, y se trataba de la venta de 35 lotes marítimos, cada uno con vistas sobre Queen's Road. El precio de salida era de 10 £, las ofertas variaban entre las 20 y las 265 libras, según la ubicación y la profundidad de la parcela.²⁰⁷

Además, dentro de este marco, el Gobierno ha tenido siempre un programa para controlar el desarrollo y la construcción del territorio a través de la recuperación de terreno al mar. Considerando todo el suelo desarrollado en Hong Kong, más

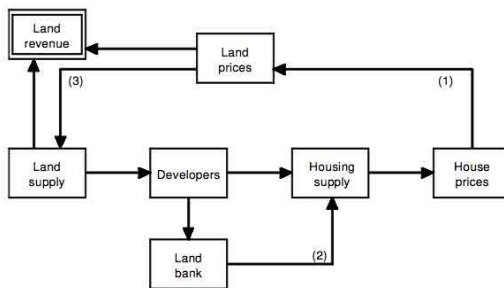


fig 4.49 La relación entre la provisión suelo y el precio del suelo y el precio de la vivienda.

205. Shelton, Karakiewicz, Kvan, 2011

206. Carrie Lam, en "Vertical Density: the Public Dimension" Ciclo de conferencias, Hong Kong 2008.

207. Nissim, 1998

del 35% ha sido terreno ganado al mar.²⁰⁸

Aproximadamente un tercio del área de Kowloon se encuentra en terreno recuperado, y solo en la isla entre el 1887 y el 2006, alrededor del 67 km² de mar se convirtieron en suelo para la construcción. (fig. 4.48)

En pocas palabras, el Gobierno ha controlado la venta, el desarrollo y los derechos del suelo, impulsando la construcción de la mayoría del territorio en el que el desarrollo efectivamente ocurrió. En este proceso se ha construido el equivalente de otra isla de Hong Kong.

En cuanto al derecho de propiedad del suelo en Hong Kong antes de la declaración del 1984, en las zonas urbanas de Hong Kong y Kowloon se estableció un período de 999 años, que fue reducido antes en 99+99, luego en 75+75, y de nuevo hasta los 75 años, que podían o no disfrutar del derecho de renovación.²⁰⁹

Hoy en día los términos de los contratos de arrendamiento tienen una duración de unos 50 años, un tiempo suficiente para construir y obtener beneficios satisfactorios. Los arrendamientos en Hong Kong estaban regulados a través de disposiciones gubernamentales que incluían: condiciones de servicio, contratos de construcción, impuestos y las cláusulas de desarrollo para impedir la venta. Después del pasaje a China del 1997 se estableció que todos los derechos de propiedad, incluso los sistemas de los alquileres, seguían siendo reconocidos por el Gobierno.²¹⁰

Es interesante mencionar la práctica, de Strata title. Esta política del uso del suelo permite alojar diferentes funciones en la misma parcela disfrutando el desarrollo de la verticalidad. En Hong Kong no es difícil encontrar edificios donde las varias plantas pertenecen a distintos propietarios. Estos contratos permiten dividir la construcción en diferentes partes, de manera que se puedan establecer diferentes contratos de arrendamiento, para fines comerciales, residenciales o industriales. (fig. 4.51)

En virtud de la topografía del territorio, almacenes, fábricas, muelles, transporte de intercambios y otras actividades, se sirven de un sistema que ha facilitado el funcionamiento vertical y volumétrico de los edificios. En el Smithfield Municipal Services Building, en Kennedy Town (lado oeste de la isla de Hong Kong) por ejemplo, en las primeras tres plantas hay un mercado comunal, en la cuarta planta una biblioteca municipal, y más arriba las oficinas administrativas y otras instalaciones comunitarias. (una sala de juegos para niños, un gimnasio y un centro de estudio). Encima hay otras tres plantas para las instalaciones deportivas, como tiro con arco, squash, danza, baloncesto y bádminton. En esta lectura vertical se puede admirar la complejidad y la variedad de funciones que

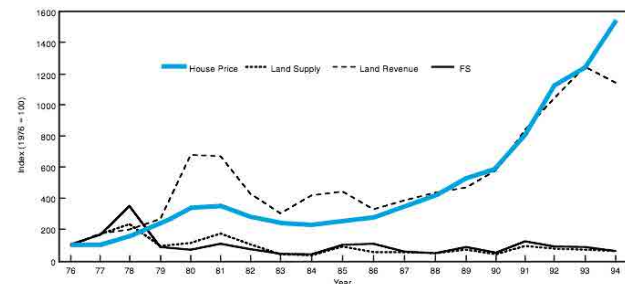


Figure 2. House prices, land supply and land revenue.

fig 4.50 El gráfico muestra la tendencia entre el aumento del precio de la vivienda, la provisión y la renta del suelo.

208. Giao et al., 2005

209. Bristow, 1984

210. Nissim, 1998

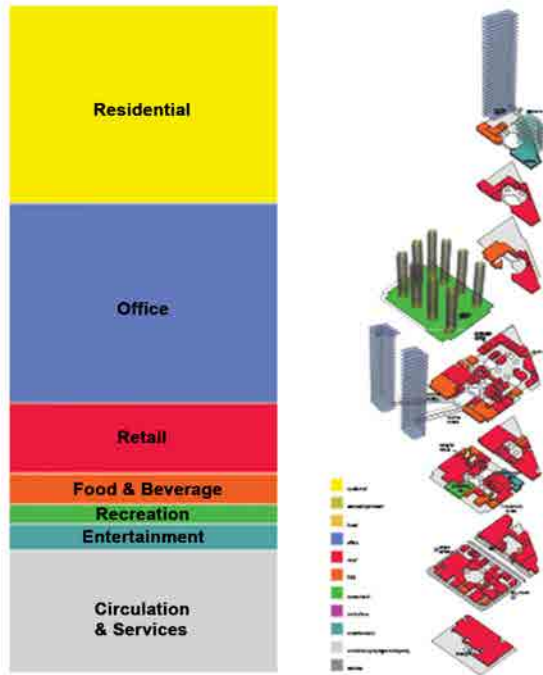


fig 4.51 El programa funcional de City Plaza en Quarry Bay en el lado este de la isla de Hong Kong. El esquema muestra la estratificación de los usos en la misma parcela. (fuente: Iceblog. Urbanism, Architecture and Environment)

se pueden encontrar en un único edificio.²¹¹

Detengámonos un momento en cómo funciona el sistema de asignación del suelo: Las parcelas para los nuevos desarrollos se ponen a la venta en condiciones competitivas en una subasta o en una licitación.²¹²

Históricamente, el Gobierno anunciaba la lista de ventas y fechas de las subastas al comienzo del año financiero, pero ahora hay una lista de ventas de los suelos para los próximos cinco años. Los promotores interesados pueden inscribirse en una lista donde se especifica el suelo y un precio de salida, el Gobierno entonces procede a examinar todas las ofertas para empezar luego la subasta.

Esta práctica resulta ventajosa, tanto para el Gobierno como para los promotores privados: el suelo se da en concesión a las grandes corporaciones y el Gobierno recibe a cambio un retorno económico en forma de impuestos. En este sentido las empresas privadas tienen derecho al control total del suelo, gestionando el desarrollo con los fines de sacar el máximo rendimiento de la inversión.

El Gobierno, así como los promotores privados tienen un impacto directo en la planificación urbana y en los mecanismos de diseño. La ciudad de Hong Kong vive constantemente entre la búsqueda del equilibrio entre los intereses públicos y privados.

El desarrollo de la ciudad está directamente vinculado a los mecanismos económicos, donde el suelo es considerado como un producto del mercado.

Esta particular condición lleva a la consecuencia directa que gran parte del territorio se ha desarrollado para fines comerciales y residenciales, destinando una parte secundaria a la provisión de los espacios públicos.

211. Shelton et al. 2010

212. Nissim, 1998

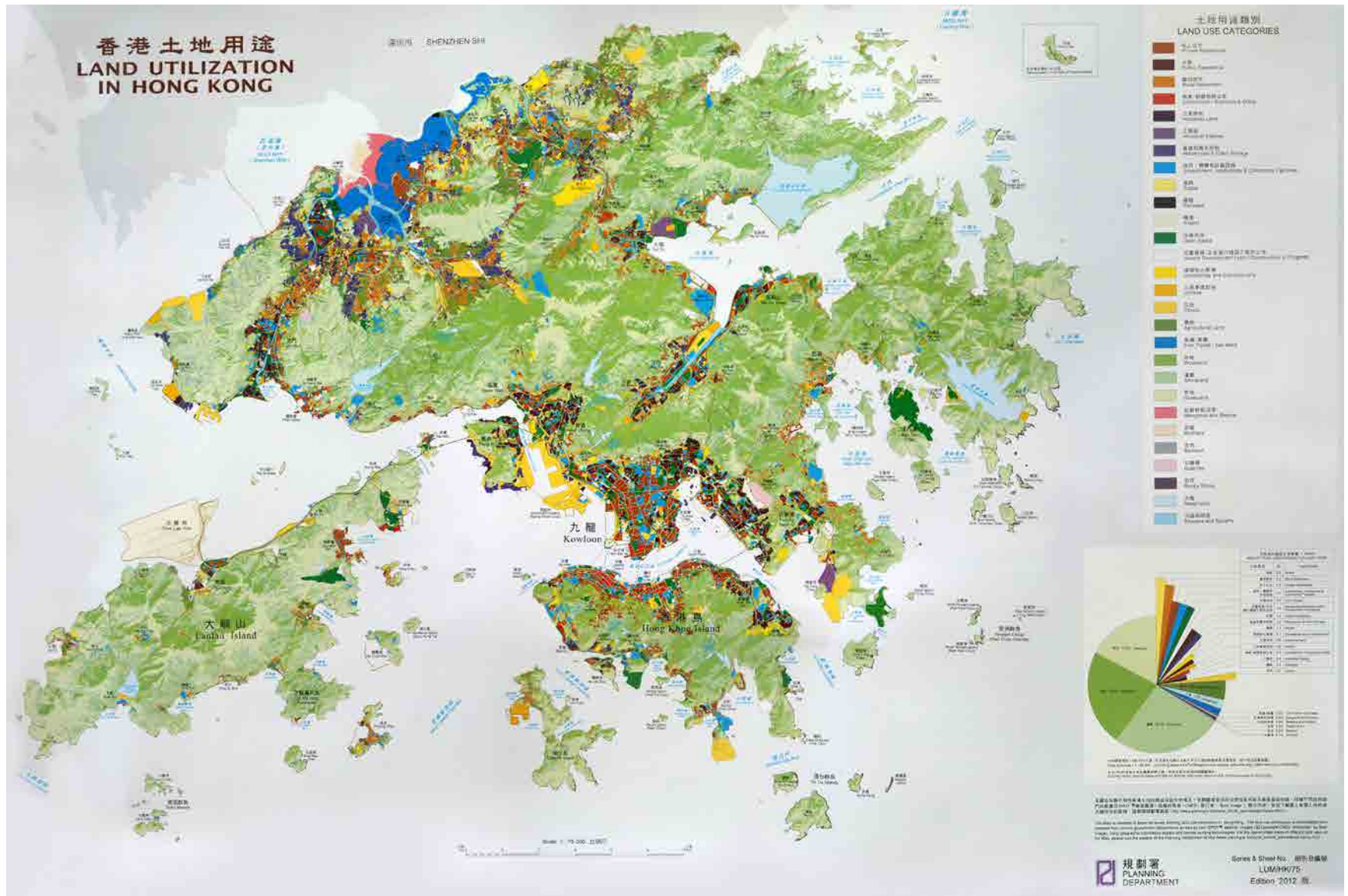


fig. 4.52 El uso del suelo en el territorio de Hong Kong.

4.2.2 La planificación de los espacios abiertos

Las normas y las directrices de la planificación para las instalaciones de recreación y de los espacios abiertos se formularon por primera vez durante los años setenta y fueron aprobadas definitivamente en el 1981.

Desde entonces, han habido cambios significativos en las características demográficas y socioeconómicas de la población de Hong Kong.

El índice de la riqueza está subiendo, el nivel medio de la educación es cada vez más alto; los pisos son cada vez más pequeños y sobre todo, la población está envejeciendo.

En el setiembre del 1991, se formuló un amplio marco legislativo con el objetivo de mejorar la calidad de vida y el ambiente de trabajo en el área metropolitana de Hong Kong. En 1992, fue encargado un estudio de base para guiar el futuro desarrollo de las instalaciones públicas y regular la provisión de espacio al aire libre por fines recreativos.

Al final del 1995 fue comisionado el “*Study of Leisure Habits and Recreation Preferences*” para evaluar los hábitos y las preferencias de ocio de la población de Hong Kong y para establecer los criterios para satisfacer sus necesidades. En este sentido el *Metroplan Urban Design and Landscape Guidelines* (fig. 4.54) proporcionaba una serie de objetivos para mejorar la calidad de la vida de los ciudadanos. Las principales propuestas del plan se derivaron desde el informe *Study on Urban Design Guidelines for Hong Kong* y con referencia a la nueva sección “*Planning for a Greener City*” en el capítulo 4 de *HKPSG*.²¹³

Las directrices se refieren a cinco temas principales: la preservación de la identidad de los distritos, la protección del medio ambiente y del paisaje urbano, el desarrollo del *waterfront*, la mitigación del tráfico aéreo y de la contaminación acústica, y la conservación y la mejora del paisaje.

Las prácticas actuales llevadas a cabo por el Gobierno para la provisión de los espacios abiertos se dividen, esencialmente, en medidas legislativas y administrativas. Las medidas legislativas incluyen las Ordenanzas urbanísticas (los planes *OZPs*, *DPA*), y las Ordenanzas de arquitectura y los reglamentos de la construcción. Las medidas administrativas incluyen normas como las directrices de la planificación (*HKPSG*), el *Metroplan* y otras herramientas relacionadas con los controles de planificación (condiciones de arrendamiento, control de la densidad, etc...)

Hay gran atención a la gestión de los limitados recursos territoriales de la ciudad de Hong Kong. El territorio de HKSAR se compone de una gran e irregular península y de numerosas islas de diverso tamaño. La isla de Hong Kong es el lugar del asentamiento original, la isla más poblada y por lo tanto la más

213. Chapter 4. Hong Kong Planning standard guideline.

Building Height Profile and Ridgeline 建築物高度輪廓及山脊線

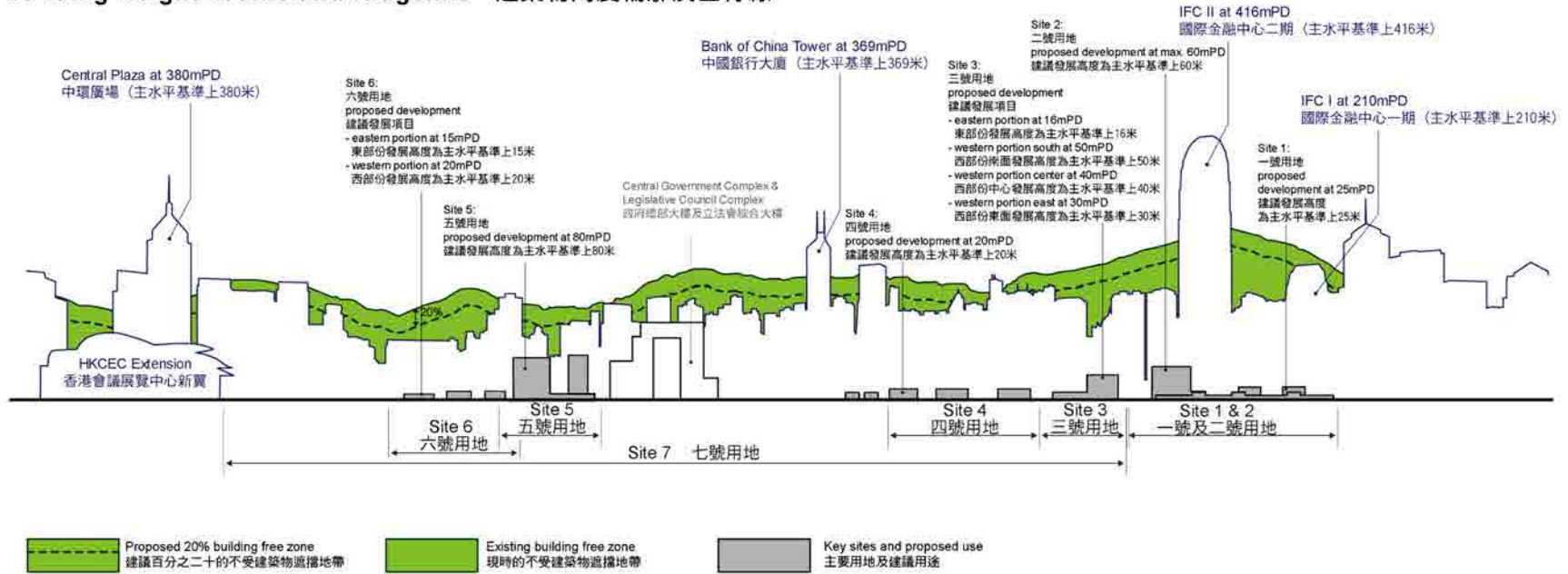


fig. 4.53 La preservación del perfil natural de Hong Kong debe tenerse especialmente en cuenta, en la medida de lo posible, en el proceso de desarrollo. El objetivo principal es mejorar la relación de la ciudad con su paisaje natural, en particular con sus crestas y picos. Con el fin de preservar su perfil natural desde diferentes puntos de vista de Victoria Harbour, las directrices del Metroplan(1991) recomiendan dejar libre de las construcciones un espacio que va desde un 20% a un 30% por debajo de una línea ideal que se refiere al perfil natural de las montañas. Esta disposición admite una cierta flexibilidad en el caso del desarrollo de algunos edificios de importancia estratégica, como en el desarrollo del International Finance Center. cfr. http://www.pland.gov.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/full/ch11/ch11_text.htm#1

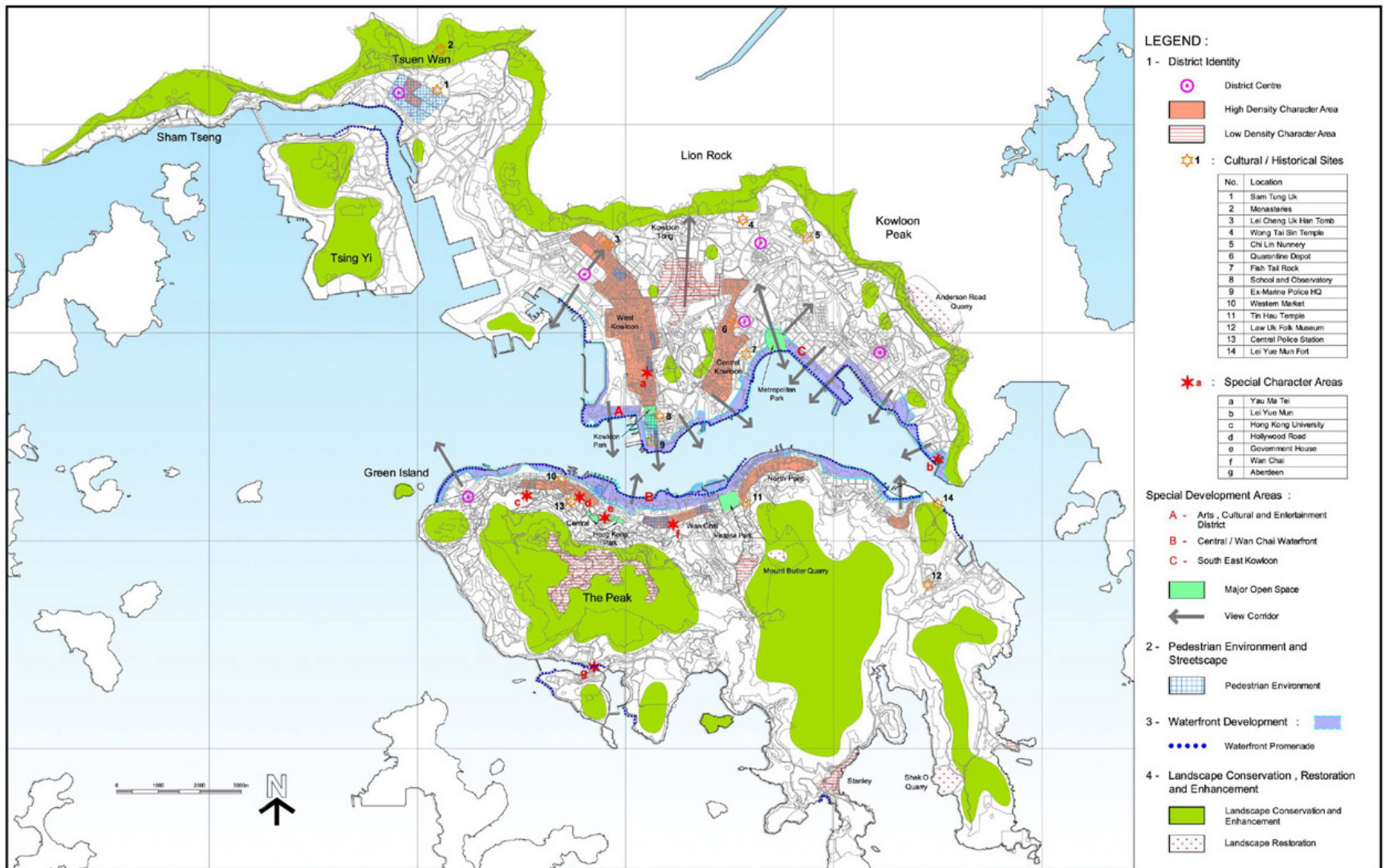


fig. 4.54 Las directrices propuestas por el Metroplan Urban Design and Landscape Guidelines.

conocida, pero no es la más grande. La isla que cuenta con la superficie mayor es la isla de Lantau (o Tai Yue Shan). Asimismo, si bien recuperación ha cambiado tramos significativos de la costa, la mayoría es altamente irregular y discontinua. El territorio con sus extremas cumbres se caracteriza por su variedad geológica. Su posición geográfica situada en el medio de la zona templada y tropical favorece la presencia de una amplia variedad de flora y fauna. En los picos y en las partes más altas de las montañas hay praderas y rocas, en las colinas hay prevalencia de matorral, y en las partes bajas y en las valles hay bosques espesos. La mayoría de las costas está formada por playas y manglares, y hay también diferentes hábitat marinos. En todo el territorio hay cuatro rutas naturalistas principales entre los 50 km y los 100 km (Hong Kong Island, Lantau Island, McLehose and Wilson Trails) y muchas otras menores. Todo esto es posible porque el 75% de este pequeño territorio sigue siendo caracterizado por un paisaje rural y con un 40% dedicado a los parques nacionales. (toda la superficie podría ser un cuadrado de 35km de lado)

Lo que sorprende del territorio es el contraste entre la impresionante urbanización de la isla de Hong Kong y sus entornos completamente naturales. El Gobierno reconoce que las actividades de recreo son un elemento esencial en la estructura urbana y constituyen un aspecto muy importante para la vida del individuo, así como para contribuir al beneficio de toda la comunidad ayudando a la mejora del medio ambiente. A parte del uso recreativo, estos espacios representan un importante factor para descongestionar una ciudad con una alta densidad como Hong Kong.

El Gobierno ha formulado un conjunto de directrices sobre la planificación, la disposición y el diseño de los espacios abiertos en el *Hong Kong Planning Standards and Guidelines (HKPSG)*. De acuerdo con el reglamento los espacios abiertos se dividen genéricamente en espacios de recreo al aire libre y espacios verdes. Los espacios de recreo al aire libre se subdividen en tres ámbitos: regional, distrital y local.

En términos generales, los *Regional Open Spaces* son sitios de gran tamaño (por lo menos 5 hectáreas, un ejemplo sería Victoria Park, con una superficie de aproximadamente 19 hectáreas) para atender las necesidades de la gran parte de la población y de los turistas. Los *District Open Space* (fig. 4.55) son espacios de un tamaño medio (al menos 1 ha) para satisfacer las necesidades de la población del distrito. Por fin los *Local Open Space* son sitios más pequeños (si es posible, por lo menos de 500m² en las zonas urbanas) para servir a la población del barrio. Sus disposiciones específicas para la provisión son las siguientes:



fig. 4.55 El Hong Kong Park es un ejemplo de District open space.

Open Space Category	Provision Standard	Remarks
Regional Open Space	No standard	– 50% counts as District Open Space in the Metro Area
District Open Space	10 ha per 100 000 persons (i.e. 1m ² /person)	– Subject to slope correction factor – Active/passive ratio is applied – Not applicable to industrial, industrial-office, business and commercial areas, rural villages and small residential developments in the rural areas
Local Open Space	10 ha per 100 000 persons (i.e. 1m ² /person)	– Subject to slope correction factor – No active/passive ratio – Primarily for passive use – In industrial, industrial-office, business and commercial areas, the standard is 5 ha per 100 000 workers (i.e. 0.5m ² per worker)

fig. 4.56 Las categorías y la distribución de los espacios abiertos en el territorio de Hong Kong.



fig. 4.57 El Sai Kung Country Park.

Slope Gradient	% to count as standard	Remarks
Nil (i.e. flat)	100%	Slope correction factor not necessary
Slope<1:5	60%	Site suitable for active recreation use if site formation works undertaken to form flat platform
Slope between 1:5 and 1:3	30%	Site suitable for passive recreation use, but not for the elderly
Slope>1:3	Nil	Do not zone as public open space

fig. 4.58 Los factores de corrección del suelo para la provisión de los espacios abiertos

1. *Regional Open Space*: No hay normas definidas. Se consideran como buenas las hectáreas por encima del estándar mínimo.

2. *District Open Space y Local Open Space*:

En las zonas urbanas (incluso el área metropolitana y los Nuevos Territorios), las islas periféricas y los municipios rurales (tales como *Sai Kung*, etc...), el estándar para la provisión es de un mínimo de 20 hectáreas por cada 100.000 personas (es decir, 2m² por persona), entre los cuales por lo menos 10 hectáreas deben ser destinados para los “*District Open Space*” y 10 hectáreas deberían ser destinados para los “*Local Open Space*”. (fig. 4.56)

En las áreas rurales y las pequeñas urbanizaciones, el estándar legal actual para la provisión de los *District Open Space* es de un mínimo de 1m² por persona. Cabe tener presente que la posición de estos asentamientos, permite a los residentes un acceso más fácil a las zonas rurales y no hay ningún requisito para la reglamentación de los *District Open Space* para la población rural en el *HKPSG*.²¹⁴

En las directrices de localización: Como se indica en el *HKPSG*, los espacios a nivel regional, deberían atraer los visitantes de todo el territorio y los turistas extranjeros, deberían estar situados cerca de las principales rutas de transporte público y aprovechar del paisaje natural. (fig. 4.57)

Los espacios a nivel distrital deberían estar ubicados donde hay suelos planos suficientes y ser de fácil acceso; mientras que los espacios a nivel local deberían estar situados relativamente a poca distancia de los residentes que entienden servir, (de preferencia dentro de un radio de no más de unos 400 metros).

Además, el *HKPSG* también proporciona normas detalladas sobre la zonificación y el diseño de los espacios abiertos, tales como la relación entre los espacios abiertos activos y pasivos, el cálculo de las dimensiones de los espacios abiertos, el cálculo de las áreas cubiertas, las distancias legales que se deben utilizar y las instalaciones que se deben proporcionar.

Por ejemplo en la norma 1.9 del reglamento²¹⁵, con respecto a la provisión de suelo para los espacios públicos abiertos (*POS – Public Open Space*), se debe distinguir entre las zonas para usos recreativo activo y pasivo. Como principio general, una relación de 3:2 de espacios activo/pasivo debe ser aplicada en los *District Open Space*, para proporcionar áreas para las actividades básicas al aire libre. Además debido a la morfología del territorio de Hong Kong, factores de

214. ibidem

215. ibidem



fig. 4.60 Un ejemplo de los espacio público gestionados por el Leisure and Cultural Services Department en el área de Prince Edward en Kowloon.

la ocupación del suelo y la superficie construida, así que los promotores privados se aprovechaban del mayor espacio posible para maximizar el beneficio de la construcción. En la década de los '60 el Gobierno tomó medidas para asegurar un nivel satisfactorio de espacios abiertos para los edificios privados, a través de la nueva ordenanza de construcción promulgada en el 1962.

La ordenanza preveía la introducción de nuevos parámetros de ocupación de suelo y de superficie construida que se transformaron en normas en el reglamento del 1966.²¹⁸

Solo durante la década de los '70 el Gobierno empezó a establecer disposiciones más detalladas sobre la gestión de los espacios públicos en los desarrollos privados.

Como hemos visto el *TPB (Town Planning Board)* y el *PlanD (Planning Department)* son las entidades responsables para la planificación de espacios públicos abiertos. En detalle para llevar a cabo el desarrollo, el uso y la gestión de los estos espacios públicos abierto existe el *Leisure and Cultural Services Department (LCSD)* que se puede traducir como Departamento de Ocio y Servicios Culturales. Este departamento gestiona más de 1.500 espacios de diferente tamaño y escala, parques, áreas de juegos infantiles y áreas de actuación al aire libre, proporcionando diferentes instalaciones recreativas de uso público.²¹⁹

Los espacios públicos bajo la gestión del *LCSD* están sujetos al *Public Pleasure Grounds Regulation (Public Health and Municipal Services Ordinance, Cap. 132)*. El documento establece las actividades permitidas, las horas de abertura y las normas comportamentales que los usuarios tienen que cumplir.

Generalmente el programa, las actividades, las instalaciones y los usos de los espacios abiertos, vienen elegidos con la colaboración de los diferentes *District Council* para entender las necesidades de la comunidad local.

The Architectural Services Department (ArchSD) es responsable del diseño y del desarrollo de los espacios abiertos y de sus instalaciones. Además se encargará de la revisión y del análisis de los planes y del desarrollo del proyecto, basándose en las directivas y en los estudios de viabilidad propuestos por *LCSD*.

El *ArchSD*, una vez terminado el plan, solicita la evaluación del *LCSD* que tendrá en cuenta diferentes aspectos: la distribución y el diseño, la viabilidad económica, el mantenimiento, la seguridad pública y las características del verde y del paisaje. Además de las instituciones mencionadas, hay otros departamentos y organizaciones que participan en el proceso de planificación, diseño y gestión de los espacios públicos abiertos. *Lands Department* (departamento del territorio) es responsable de la adquisición de los suelos, de la compensación y de los

218. Bristow, 1984.

219. Leisure and Cultural Services Department 2012

procesos de redistribución del suelo si estos resultan necesarios para el desarrollo de los espacios abiertos.

La *Housing Authority* (Departamento de Viviendas) y el *Urban Renewal Authority* (Departamento de renovación urbana) se activan cuando el proyecto de espacio público abierto se incluye respectivamente en los complejos residenciales y en los proyectos de regeneración urbana.



fig. 4.61 En la entrada de los espacios públicos hay siempre un cartel que pone bien en evidencia las normas de conducta.



fig. 4.62 Fuk Wing Street Rest Garden en Kowloon, unos de los numerosos espacios públicos gestionado por el Leisure and Cultural Services Department.

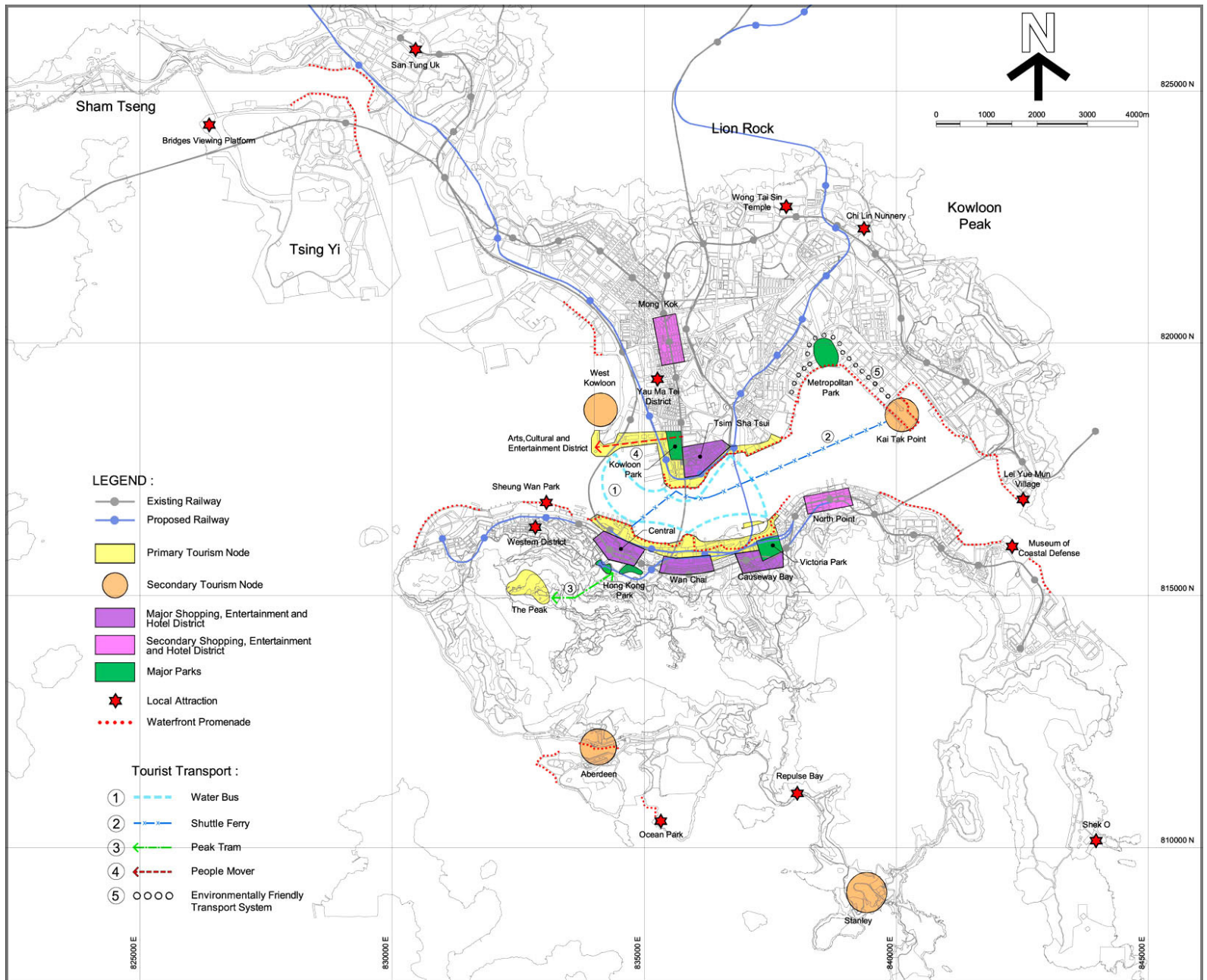


fig. 4.63 El plan de acción para promover el turismo. (Metroplan Strategic Planning Policies)

4.3 Las estrategias futuras Hong Kong 2030

Como hemos visto en los apartados precedentes, el sentido de los espacios públicos en la mentalidad de la población ha ido cambiando a lo largo de los años asumiendo siempre más influencias de los principios de las ciudades occidentales.

Durante los años noventa, Hong Kong ha reforzado definitivamente su posición como centro financiero internacional, proponiéndose como una de las megalópolis globales a nivel de Tokyo, London y New York.

Este cambio estratégico ha proporcionado considerables esfuerzos económicos por parte del Gobierno para construir la imagen de Hong Kong como la capital más cosmopolita de Asia. La creación del nuevo aeropuerto internacional de *Chek Lap Kok*, y el proyecto del *West Kowloon Cultural District*, son unos de los ejemplos más representativos de este desafío.

El informe *The Hong Kong 2030: Planning Vision and Strategy*, contiene una serie de objetivos estratégicos para adherir a los principios del desarrollo sostenible, equilibrando las necesidades sociales, económicas y ambientales y para lograr una mejor calidad de vida para las generaciones presentes y futuras.

El plan para guiar el futuro de Hong Kong en los próximos 30 años, es de fortalecer el papel como centro de comercio internacional y regional, de transporte y logística, y desarrollar la ciudad como un centro de innovación tecnológica para el sur de China.²²⁰

En el estudio se identifican, siete objetivos clave:

- (a) Adhesión a los principios del desarrollo sostenible;
- (b) Mejorar las funciones de Hong Kong como hub internacional;
- (c) Proporcionar un ambiente de calidad y de vida adecuado;
- (d) Mejora de las viviendas y de las necesidades de la comunidad;
- (e) Proporcionar un marco para desarrollar un economía segura y un eficiente sistema de transporte respetuoso con el medio ambiente;
- (f) Promover el turismo
- (g) Fortalecer los vínculos con China continental

Uno de los retos de parte del Gobierno para obtener estos resultados es “pensar globalmente, actuar localmente”. Esto implica una revisión de las directrices ambientales de Hong Kong. Es necesario enfocar los objetivos teniendo en cuenta el escenario de la globalización, facilitando la aplicación de las disposiciones internacionales en el caso específico del ámbito local.

Durante el proceso de actuación de “*Hong Kong 2030*” han sido previstas



fig. 4.64 Portada del informe: *Hong Kong 2030 Planning Vision & Strategy*.

220. Planning Department (2000), *Hong Kong 2030 Planning Vision & Strategy*.

cuatro rondas de consulta pública, para establecer en detalle las prioridades que deberían guiar el estudio, para fijar escenarios y formular nuevas hipótesis sobre la base de los parámetros de la planificación, como el crecimiento demográfico y el crecimiento económico.

Los antecedentes históricos, han puesto siempre en relación la ciudad con sus límites, el aumento demográfico y la búsqueda de nuevos espacios ha caracterizado gran parte del desarrollo de Hong Kong. En un entorno complejo de alta densidad, la forma urbana afecta la estética del medio ambiente que debería necesariamente ser estudiado y mejorado.

La renovación y la creación de los espacios públicos, de las plazas, de las zonas verdes, de la conservación de los monumentos, de la protección del *waterfront*, (fig 4.65, 4.66) deberían formar factores de calidad para promover la imagen de Hong Kong.²²¹

Mejorar la calidad del medio ambiente en la ciudad parece ser un argumento fundamental para el futuro desarrollo urbano.

Desde finales de los años '90 el Gobierno ha adoptado el *Study on Urban Design Guidelines for Hong Kong*, una serie de requisitos esenciales para el desarrollo de los espacios públicos que subrayan la importancia de:

- 1) La calidad del diseño urbano;
- 2) La protección de Victoria Harbour y la mejora de las áreas frente al mar;
- 3) La conservación del patrimonio natural y cultural;
- 4) La creación de nuevos espacios para el deporte, el recreo y la cultura;
- 5) El uso sostenible de los recursos del suelo.

La calidad del diseño urbano se conseguirá mediante la mejora de los jardines y de las zonas verdes a través de la creación de una red de espacios abiertos y corredores visuales, proporcionando un ambiente atractivo y acogedor para los peatones; mejorando el espacio público en los distritos de negocios ya existentes y fomentando una cultura de la calle más interesante; promoviendo las interacciones personales dentro de los barrios, teniendo en cuenta del carácter local y de la topografía.²²²

En un debate sobre la relación entre la dimensión pública y la densidad vertical de Hong Kong la secretaria de desarrollo de la HKSAR, Ms. Carrie Lam, subraya el concepto que:

El espacio es realmente un tema muy importante para Hong Kong, y esto



fig. 4.65 El plan para preservar los corredores visuales de Victoria Harbour



fig. 4.66 Las áreas sujetas a especial atención para preservar el carácter de Victoria Harbour.

221. Urban Design Guidelines, Hong Kong Planning department, Chapter 11, 2003

222. Urban Design Guideline for Hong Kong executive summary, 2003



fig. 4.67 Las reservas naturales en el territorio de HKSAR.

parece una paradoja, dado que sólo el 24% de la superficie del territorio está construida ¿entonces, por qué el Gobierno está tan preocupado por el espacio en Hong Kong?

Porqué necesitamos de espacio donde la gente pueda vivir y trabajar no podemos esperar que la gente vaya a los parques naturales afuera de la ciudad cuando necesitan espacio abiertos para relajarse. El desarrollo de los espacios público en las áreas construidas es una de las mayores prioridades del nuestro Gobierno, pero no es una cosa fácil de conseguir.

En comparación con nuestras áreas urbanizadas, estamos tratando de crear espacios públicos abiertos dónde sea posible, para mejorar la calidad de vida de los barrios. Tenemos reglas para el diseño y la gestión de los espacios públicos abiertos en espacios privados ya que la mayoría de nuestros espacios públicos son gestionados por los desarrollos privados.²²³

La privatización del espacio público parece ser la tendencia principal que afecta la vida pública en Hong Kong, ya que el proceso ayudó a reducir la carga financiera del Gobierno después de la recesión económica del 1998.

Sin embargo, es inevitable, preguntarse sobre el carácter de estos “espacios híbridos” y cómo encontrar el equilibrio entre el interés público y el uso privado. Por lo tanto, una mejor comprensión del tema es esencial para entender y proteger el espacio público en Hong Kong.

La disputa entre los intereses privados y los intereses públicos ha caracterizado gran parte de los recientes proyectos de renovación en Hong Kong, incluso el desarrollo del proyecto del *West Kowloon Cultural District*.

223. Carrie Lam, en “Vertical Density: the Public Dimension” Ciclo de conferencias, Hong Kong 2008.



fig. 4.68 Masterplan del proyecto del WKCD.

4.3.1 El West Kowloon Cultural District

El West Kowloon Cultural District (WKCD) es un proyecto para fortalecer las ofertas culturales y de entretenimiento de Hong Kong. (fig 4.68, 4.69) Situado en la zona norte de *Victoria Harbour* en la península de *Kowloon*, el área contará con un nuevo museo de arte contemporáneo, teatros, salas de conciertos y otros edificios. El proyecto bajo la dirección de la Autoridad del *West Kowloon Cultural District*, será financiado directamente por parte del Gobierno. El proyecto fue inicialmente diseñado para atraer a los turistas a Hong Kong, pero pronto se notaron los beneficios para los residentes, tanto cultural como económicos. El proyecto desde su inicio levantó muchas críticas respecto a la participación de los promotores privados.

*“[...]West Kowloon Cultural District será el símbolo de la cultura de Hong Kong, un espacio público. ¿Por qué las instalaciones culturales tienen que ser gestionadas por los promotores privados? Se trata de un plan estratégico para promocionar Hong Kong como una ciudad de la cultura o simplemente un desarrollo de la propiedad?”*²²⁴

*“[...] El miembro de la Comisión Cultura y Patrimonio la Sra. Ada Wong Ying Ki también está preocupada de que el desarrollo del West Kowloon Cultural District podría convertirse en un proyecto demasiado comercial ¿El proyecto será otra intervención a gran escala como Lan Kwai Fong o como el proyecto Xintindei, con la idea principal enfocada en el consumismo? Parece que estamos comercializando demasiado nuestros espacios públicos.”*²²⁵

*“[...] El Gobierno debería preparar las normas y los reglamentos para la gestión del espacio público. En el proyecto del West Kowloon Cultural District, el señor Stephen Chan Chik Kwai JP utiliza el Cheung Kong Center como ejemplo para alertar el Gobierno de utilizar los servicios públicos para los fines de los promotores privados.”*²²⁶

Debido a las importantes críticas recibidas el *West Kowloon Cultural District Authority (WKCDA)* el organismo estatal que planifica, administra y opera el *WKCD*, decidió de organizar una consulta pública de tres etapas para escuchar las opiniones de la población y de los sujetos interesados en el desarrollo, incluidos los expertos de las artes y de la cultura.²²⁷

La primera fase de las consultas comenzó el 8 de octubre de 2009, y duró tres meses, en este escenario, el *WKCDA* calibró las expectativas de la comunidad



fig. 4.69 La maqueta del proyecto.

224. Extracto del periódico Ming Pao, 8 de setiembre de 2003

225. Extracto del periódico Ming Pao, 9 de setiembre de 2003

226. Extracto del periódico Ming Pao, 16 de junio de 2004

227. <http://www.wkcda.hk>

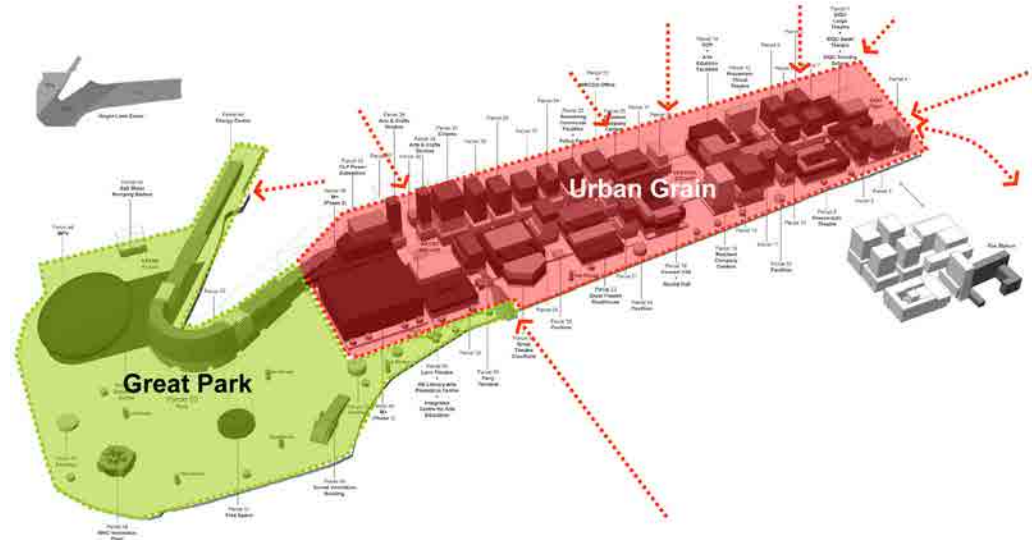
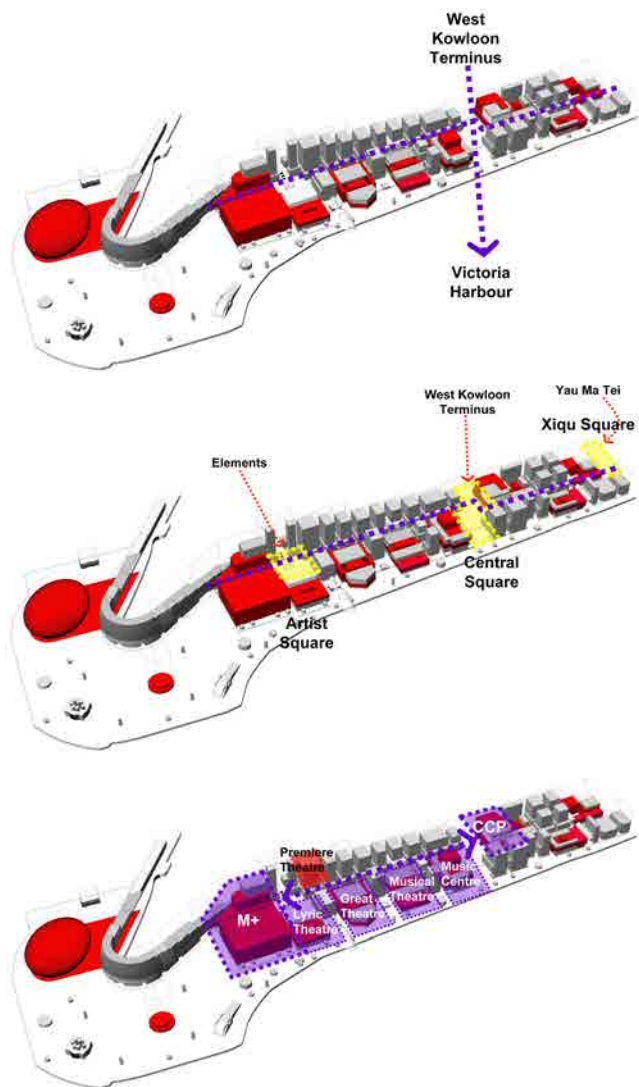


fig. 4.70 Algunos esquemas del proyecto del West Kowloon Cultural District. En estas imágenes del estudio de arquitectura Foster+partners, se ve la voluntad de crear una fuerte relación con el waterfront de Victoria Harbour creando un lugar permeable y pensado con una variedad de funciones relacionadas a través del uso de los espacios públicos.



fig. 4.71 El Museo M+, primer premio del concurso internacional ganado por los arquitectos suizos Herzog y de Meuron.

en la planificación de la WKCD, teniendo en cuenta las opiniones recibidas de parte de los interesados. Actualmente el proceso se encuentra en la segunda etapa, y los arquitectos encargados del desarrollo del proyecto (*Foster + Partners, Rocco Design Architects Limited and Office for Metropolitan Architecture*) están revisando el plan conceptual después del análisis de las nuevas indicaciones recibidas durante la primera fase de la consulta. En la página web del WKCD, creada por el proyecto, es posible descargar un formulario para proponer ideas y enviarlo a la comisión del WKCD.



fig. 4.72 Unos de los debates públicos para el desarrollo del West Kowloon Cultural District.



fig. 4.73 El proyecto ganador del concurso para realizar el West Kowloon Cultural District Arts Pavilion.

4.3.2 La transformación del waterfront, Wanchai y Central

Otro proyecto importante que cabe mencionar es el de la mejora de la línea de costa, que ha interesado y está interesando la ciudad desde que fue mencionado por primera vez en la estrategia de planificación en el 1985.

El Gobierno completó un estudio de viabilidad en el 1989, seguido por la aprobación del *Land Development Policy Committee*. Las áreas interesadas del proyecto de recuperación se extienden a lo largo de la costa de los distritos de *Sheung Wan* y de *Causeway Bay*.

El programa preveía 5 fases, divididos entre la regeneración de *Central* (3 fases) y la recalificación de *Wan Chai* (2 fases) y comprendía un total de casi 80 hectáreas de suelo. (fig. 4.75)

El plan de recuperación no fue aceptado positivamente de parte de la opinión pública, algunos residentes de Hong Kong pensaban que la acción era totalmente innecesaria, y se podría correr el riesgo de reducir el tamaño de *Victoria Harbour*. El 5 de octubre de 2003, más de 1.000 manifestantes protestaron contra el Gobierno pidiendo el cese del proyecto y reclamando la revisión del plan. Después de una amplia consulta pública, los principios fundamentales de planificación y las ideas se explicaron en el informe del “Estudio de planificación del puerto y su línea de costa”, publicado en marzo de 2003.²²⁸

Otra protesta pública se produjo a final de 2006 cuando se descubrió que los planes de renovación del *waterfront* preveían la destrucción de dos referencias de los años cincuenta, el *Edinburgh Place Ferry Pier* y *Queen's Pier*. (fig.4.81)

Los edificios se convirtieron en símbolos para los ecologistas, que generaron fuertes protestas y manifestaciones a la luz de la opinión pública para preservar la memoria colectiva de Hong Kong. (fig 4.80)

A pesar de las protestas, los muelles fueron destruidos y el Gobierno con el intento de encontrar apoyo de parte de la opinión pública, se comprometió en reconstruir fielmente los muelles una vez terminado el proyecto. (antes de la demolición fue efectuada una costosa reconstrucción digital a través de un scanner en tres dimensiones).

De la misma importancia, además del esfuerzo continuo dedicado al proyecto de renovación de *Victoria Harbour*, es la mejora de la línea de costa (fig. 4.77, 4.78). Con los años, la construcción de los edificios y de las calles ha llegado hasta a los límites permitidos, negando en la mayoría de los casos el acceso directo a la vista del mar.

La visión para el futuro es la de fortalecer la imagen de *Victoria Harbour* como símbolo de Hong Kong realizando un *waterfront* más atractivo, vibrante y accesible. Según las palabras de la secretaria de desarrollo Carrie Lam:

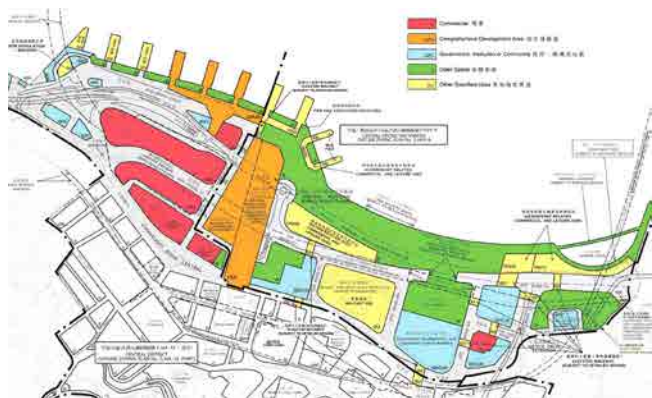


fig. 4.74 El OZP (Outline Zoning Plan) aprobado para el desarrollo del waterfront (Planning Department Hong Kong)

228. Planning Department, Planning Study on the Harbor and its Waterfront Areas, Final Report.

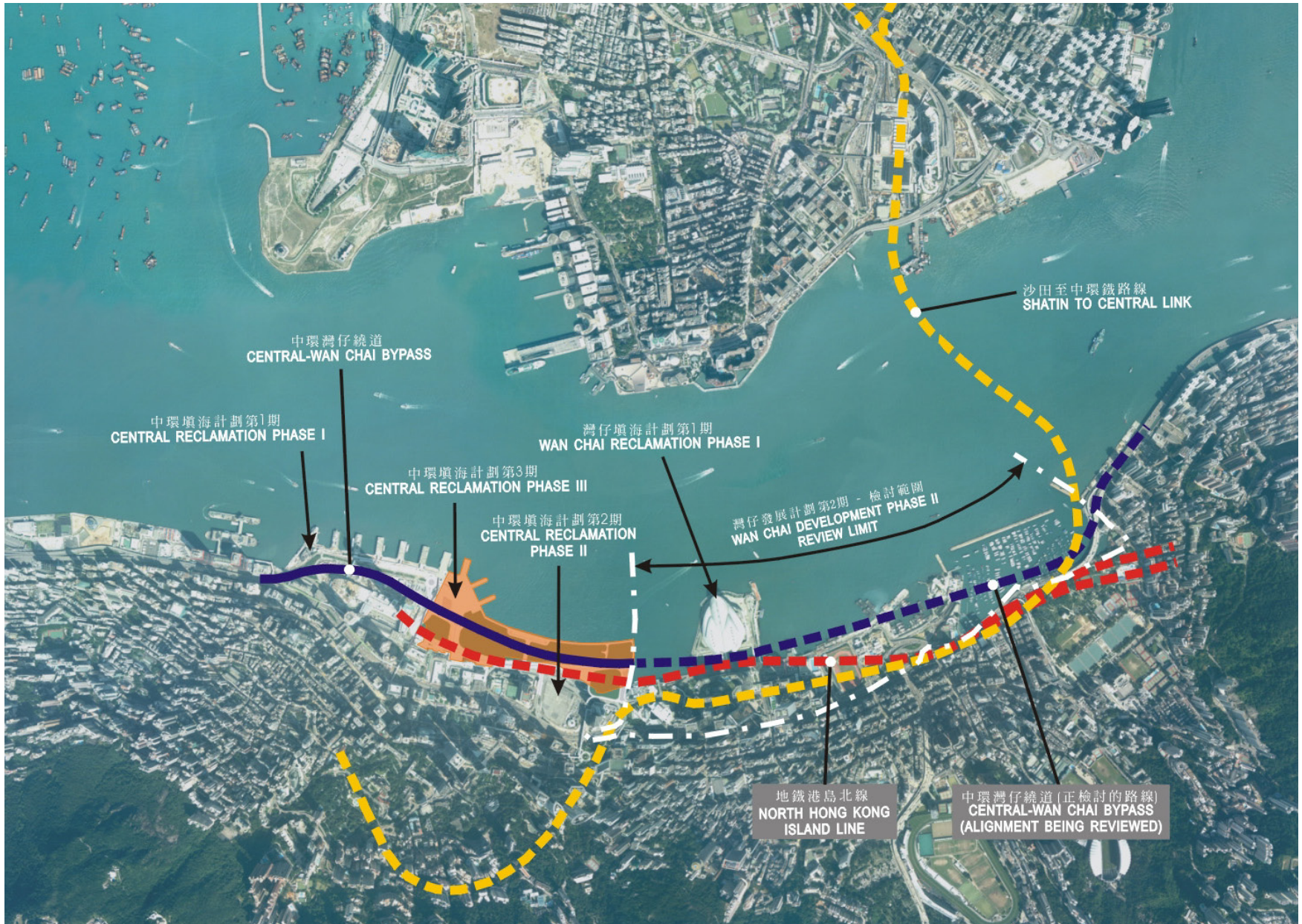


fig. 4.75 Las tres fases del proceso de renovación del waterfront.



fig. 4.76 El proceso de renovación del puerto en el distrito de Central

Es hora de que Hong Kong empiece a pensar en su línea de costa, el proyecto para el desarrollo de Victoria Harbour se divide actualmente en 22 áreas. En ambos lados de la costa se permitirá el acceso al mar a través de paseos para que los ciudadanos y los turistas puedan disfrutar de nuestro magnífico paisaje. Mi intención, es proporcionar los servicios públicos en las construcciones privadas, una operación compleja que estamos tratando de hacer paso a paso, con la esperanza de dar a la gente la oportunidad de vivir nuestro waterfront.²²⁹

229. Carrie Lam, en “Vertical Density: the Public Dimension” Ciclo de conferencias, Hong Kong 2008.

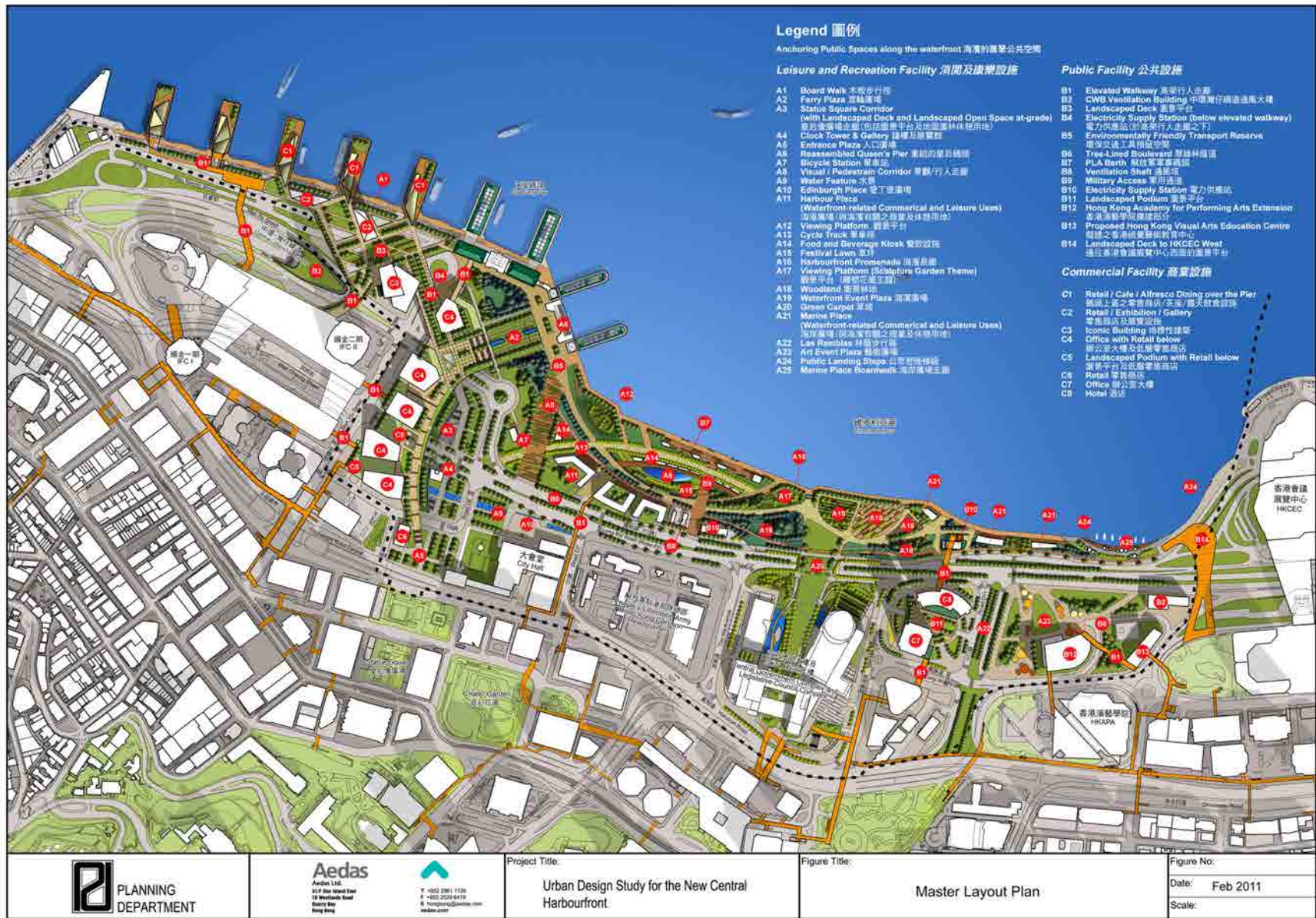


fig. 4.77 El plan para el desarrollo del waterfront en el distrito de Central.



fig. 4.78 Fotomontaje de la propuesta del plan para el desarrollo del waterfront y su relación con el tejido urbano existente.

Pedestrian Network Plan 行人道網絡圖

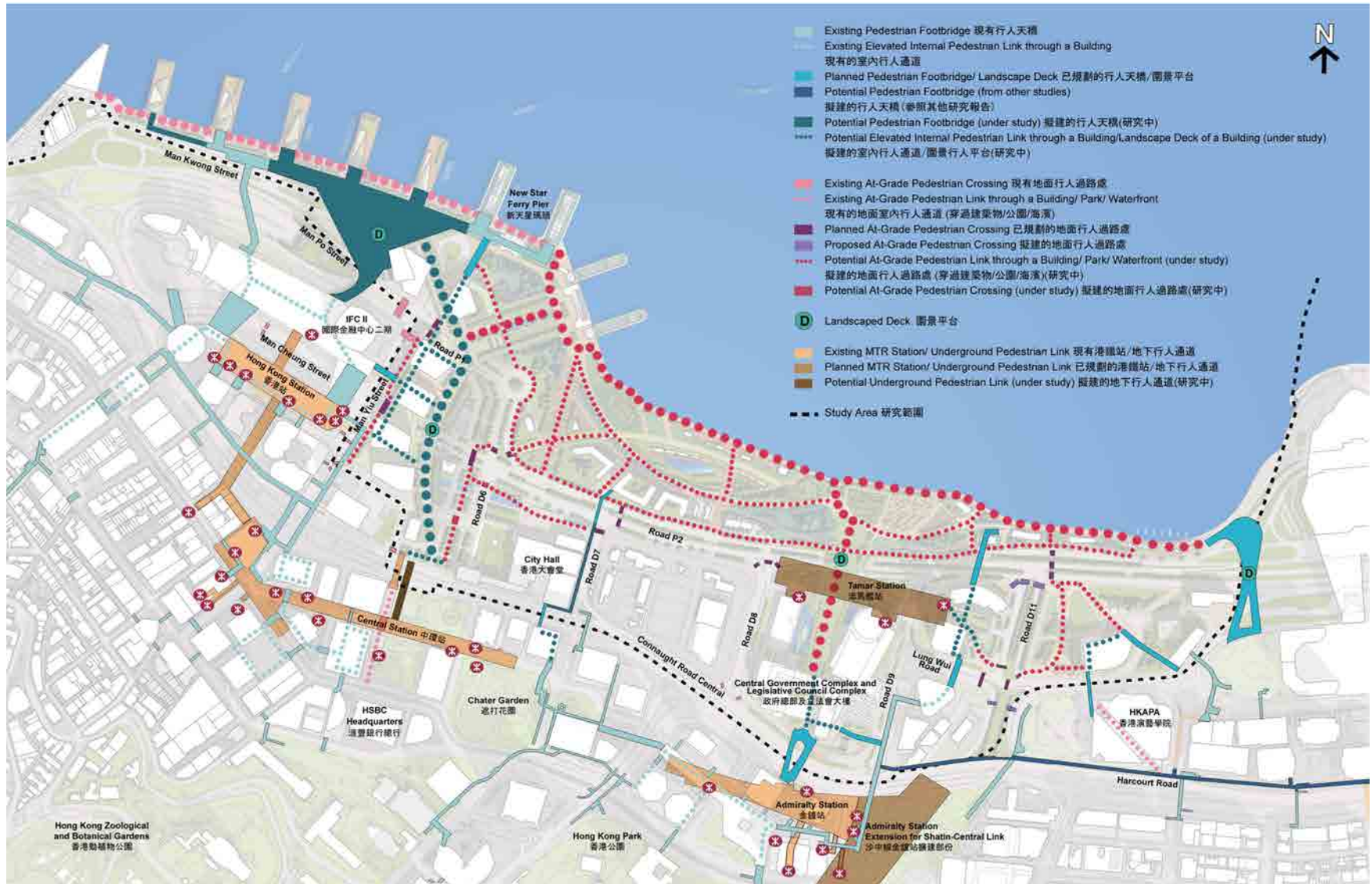
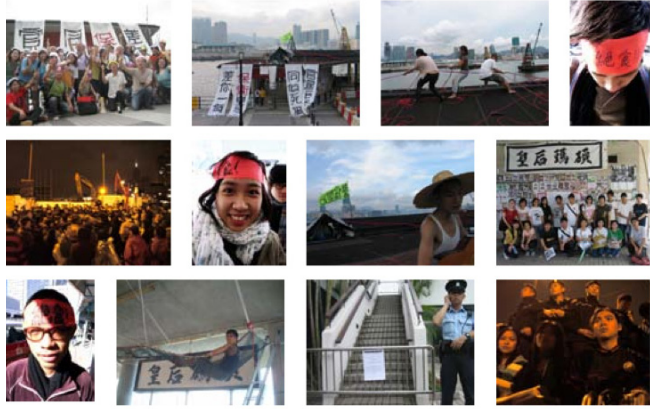


fig. 4.79. El plano de las conexiones peatonales previstas en el proyecto.



Vertical File
Source : Ming Pao / SCMP
Library Use Only
只限館內使用

Haphazard approach to preservation must stop

Apr 21 2007 A14

With the public outcry over the demolition of the old Star Ferry pier late last year still fresh in the memory, Hong Kong is in the midst of a community consultation on ways to strengthen and broaden its heritage preservation system. It is a process that began three years ago and then stalled – a situation the government was content to do nothing about until the ferry protests caught it unprepared.

In his re-election campaign earlier this year, Chief Executive Donald Tsang Yam-kuen promised to improve his government's record on preservation, beginning with the resumption of the consultation. The aim is to strike a sensible balance between development and preservation. It is hoped that findings due by the middle of the year will reflect a consensus. As shown by our report today on contradictory heritage outcomes, they cannot come soon enough.

The government has intervened to save a rare European-style mansion in Pok Fu Lam Road, overlooking Sandy Bay, from demolition for at least 12 months to give the Antiquities Authority time to determine whether it should become a declared monument. The Italian Renaissance-style building in a garden setting, thought to be worth HK\$200 million on the market, is described as very rare in its urbanised environment.

Four years ago, a precedent was set with the Morrison Building in Tuen Mun, once a meeting place of the Chinese Communist Party. It was also given temporary protection before being declared a monument.

While the decision pleased conservationists, it contrasts with the uncertainty hanging over the 83-year-old Lai Chi Kok Hospital. A Sham Shui Po district councillor says only three councillors were informed of a plan to demolish the vacant building and build staff quarters for the Correctional Services Department, and then were given only a week to express their views.

This suggests the present system remains haphazard. There is an urgent need for a comprehensive plan that applies consistent criteria for what should be kept and how it should be preserved.

fig. 4.80 Las protestas públicas contra la demolición del Edinburgh Place Ferry Pier.



fig. 4.81 Una imagen históricas del Edinburgh Place Ferry Pier.

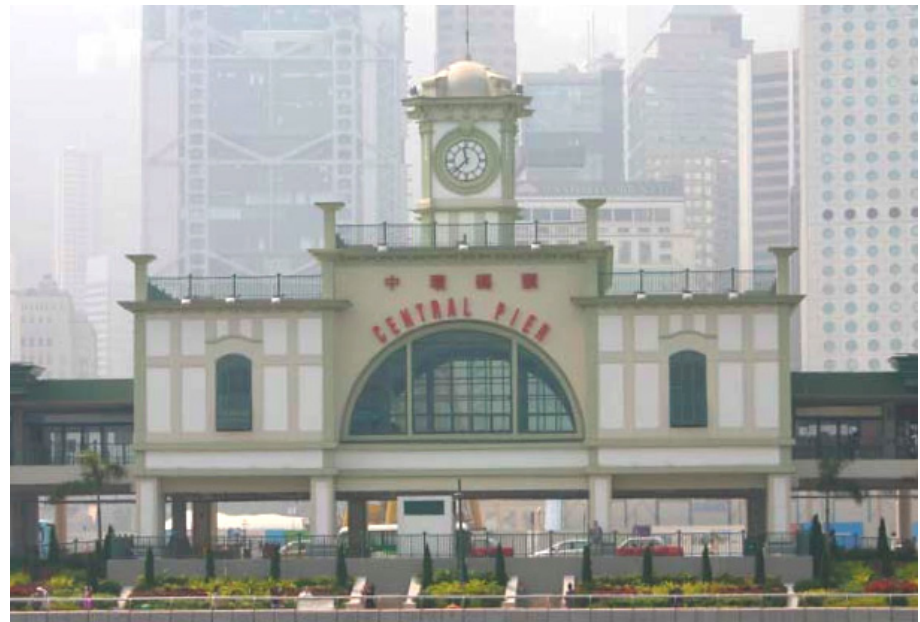


fig. 4.82 El Edinburgh Place Ferry Pier después la reconstrucción.



fig. 5.1 La traficada Connaught Road en el distrito de Central.

5. Las múltiples capas de la estructura urbana



fig. 5.2 En esta imagen el complejo City One (en blanco) es el mayor complejo residencial privado en el distrito de Sha Tin (New Territories). En City One hay un total de 52 bloques de edificios residenciales que llegan hasta las 50 plantas. (fuente: http://en.wikipedia.org/wiki/File:HK_Cityone_Shatin_Overview.jpg)

5.1 El uso intensivo del suelo

Muchas ciudades occidentales continúan expandiéndose con una densidad relativamente baja. Sin embargo, hay cambios demográficos y ambientales en curso que están obligando a una revisión de la forma urbana, con un renovado énfasis en una más estrecha conexión entre la vida, el trabajo, la educación, el comercio y el ocio y poniendo un mayor énfasis en la conectividad las infraestructuras y los medios de transporte.

Como se ve, en algunos trabajos del fotógrafo alemán Michael Wolf el paisaje urbano de Hong Kong está punteado con un número sorprendente de edificios de oficinas y vivienda de gran altura. Torres residenciales que forman una ‘cortina opresiva de hormigón’ una repetición obsesiva por encima de grandes volúmenes que contienen diferentes capas de tiendas, restaurantes y otros servicios. Según las palabras de la secretaria al desarrollo Carrie Lam:

*“Para la población de Hong Kong la concentración vertical significa eficiencia y comodidad. Si consideramos los edificios residenciales, que alcanzan hasta los 60-70 plantas, en Hong Kong hay más rascacielos que en New York”.*²³⁰



fig. 5.3 El impresionante número de rascacielos de la ciudad, en primer plano el edificio de Bank of China.

Estos centros urbanos estratificados, donde la torres forman un cul-de-sac vertical, llegan a densidades de 1000/2000 personas por hectárea configurando un sistema urbano autosuficiente. Este modelo de desarrollo, especialmente visible en los Nuevos Territorios (*New Territories*), puede ser definido como una forma, aunque concentrada, de suburbio.²³¹ Esta gran densidad en altura se debe a la estratificación del uso del suelo, de hecho una sola parcela, produce múltiples niveles de superficie para alojar diferentes funciones. A diferencia del desarrollo horizontal basado, tal vez, en la dispersión urbana, la verticalidad ofrece un modo alternativo para satisfacer la demanda de formas de crecimientos rápido. La densidad de población varía en todas las áreas residenciales, alcanzando valores que están muy por encima de la media registrada en otras ciudades. Considerando todo el territorio de la HKSAR hay valores de densidad media de 6.310 personas por km² y una densidad de pico urbano de 44.210 personas por km².²³²

En un artículo del 1971 sobre Hong Kong, citado en el libro de Shelton,²³³ Jhon Prescott señaló que ninguna ciudad había conscientemente desarrollado una densidad residencial tan alta en el siglo XX o puesto tanto énfasis en la disminución de los movimiento de personas y cosas. Su principal conclusión era que la densidad de población por sí sola no puede definir un modelo de vida. Para Prescott, las tramas de las conexiones de un área pueden dar una muy

230. Carrie Lam, en “Vertical Density: the Public Dimension” Ciclo de conferencias, Hong Kong 2008.

231. Shelton, Karakiewicz, Kvan, 2011

232. Hong Kong Government 2002

233. The Making of Hong Kong: From Vertical to Volumetric, 2010.

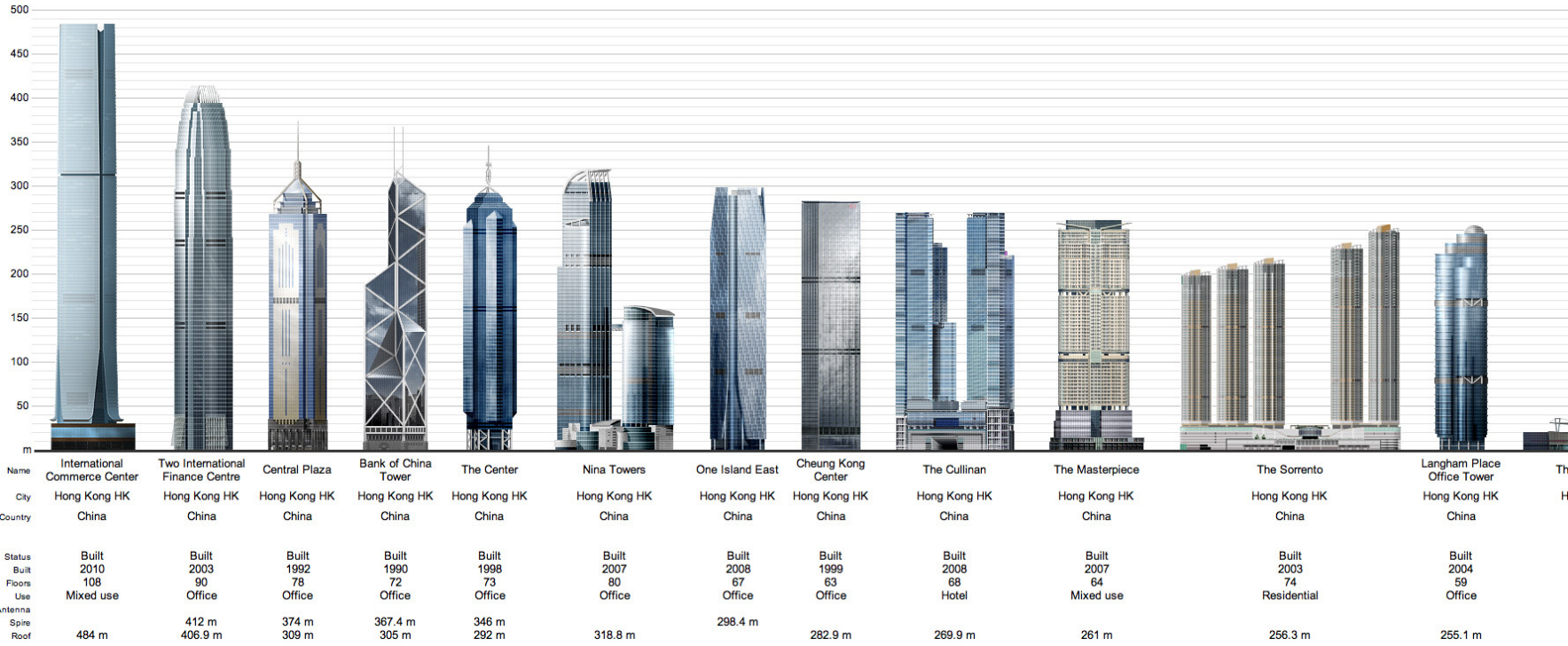




fig. 5.4 El gráfico muestra los edificios más representativos de Hong Kong que superan los 200m de altura. (skyscraper.com)

buena indicación del grado de integración del área y su relación con otras partes de la ciudad. Prescott hizo hincapié en que había muchos aspectos positivos en una ciudad caracterizada por la alta densidad de vida, y que Hong Kong, con su forma única de alta densidad, tiene el potencial para desarrollar y ejemplificar estos aspectos positivos.

Sin embargo, el Gobierno ha tratado de estudiar una forma adecuada para satisfacer los requisitos de los ciudadanos, y al mismo tiempo salvaguardar la conservación de los recursos para las próximas generaciones.

El uso del territorio se mezcla con la práctica común de solucionar la continua demanda de una rápida urbanización. Desde la expansión económica de los años 70 el hábitat urbano de Hong Kong se muestra caracterizado por edificios de gran altura y alta densidad, donde los espacios para vivir, trabajar y jugar tienen lugar en porciones de territorios donde la intensidad de los usos se superpone en diferentes niveles. (fig. 5.5)

En el 1963 con la aprobación del plan de Tsuen Wan, se establecieron los parámetros generales para las nuevas ciudades satélite de Hong Kong. Tsuen Wan debería ser una comunidad autónoma con un equilibrado uso del suelo, organizado para permitir a los habitantes vivir a una distancia razonable desde el lugar de trabajo, con adecuados niveles de conexiones, de servicios públicos, y servicios comunitarios.

Tsuen Wan tenía que configurarse como un desarrollo compacto y de alta densidad, con edificios de gran altura, y tenía que alojar una población estimada de 1,2 millones de personas en el 1976.²³⁴

El plan de conexión de las nuevas ciudades satélite en los *New Territories*, representaba el ampliación de los confines, que superaba el límite físico y psicológico constituidos por las montañas al norte de Kowloon.

Antes del 1960 existía solo el túnel creado en el 1911 para la construcción de la línea de ferrocarril Canton- Kowloon y que ponía en conexión Tsim Sha Tsui y Lo Wu en la frontera con China. Con la evolución y la implementación del sistema de transporte, a través de la creación de carreteras y túneles ferroviarios las áreas de los Nuevos Territorios fueron interesadas por un rápido crecimiento, con un papel siempre más importante en la expansión de la población de Hong Kong.

La posibilidad de cruzar rápidamente la bahía y las montañas había cambiado el sentido del tiempo y del viaje en la población de Hong Kong. Con el abertura de los túneles el viaje había perdido su peculiaridad y se había transformado simplemente en una conexión de puntos. De hecho se tiende a reducir una

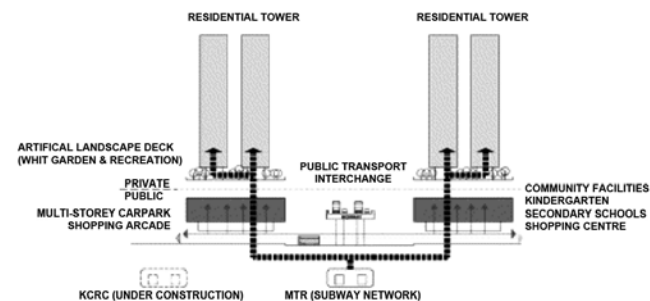


fig. 5.5 El esquema muestra las funciones en los diferentes niveles.



fig. 5.6 Imagen aérea del distrito de Tsuen Wan en el norte de Kowloon. (fuente: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Tsuen_Wan_Overview_2008.jpg)



fig. 5.7 Una imagen que caracteriza el paisaje de la ciudad de Hong Kong y de los Nuevos Territorios.

ciudad a líneas, nodos y abstracciones.²³⁵

Sin duda, el desarrollo de Hong Kong ofrece interesantes datos para la investigación y el estudio del uso intensivo del suelo.

Una práctica corriente en la transformación del territorio es la de los *MILU*. Con el acrónimo *MILU* (*Multiple Intensive Land Use*) se entiende esencialmente una forma de crecimiento urbano basada en la concentración de diferentes funciones en un área específica.²³⁶

A menudo, los planificadores proponen el uso mixto y compacto del territorio como medio para limitar y mitigar los efectos de la dispersión urbana.

Una de las principales estrategias de los *MILU* es aumentar la densidad a través de la combinación de diferentes funciones, incrementando los niveles de la construcción en altura así como de los niveles subterráneos con el fin de facilitar el uso de diferentes usuarios en varios momentos del tiempo. Además, una particular atención está dedicada a la creación de sinergias entre las distintas funciones, incluidas en el desarrollo.²³⁷

En términos más sintéticos con el acrónimo *MILU* se entiende:

- a) Intensificación del uso del espacio;
- b) Combinación de diferentes funciones;
- c) Uso de la tercera dimensión en altura y en los subterráneos;
- d) Uso de la cuarta dimensión, el tiempo;

Una de las primeras razones para su promoción es la reducción de la movilidad del transporte privado, proporcionando una amplia gama de servicios en las áreas del desarrollo. El efecto principal se traducirá en el aumento del uso del transportes públicos con la consecuente reducción de las emisiones de CO₂. También se asume que la concentración y la diversidad de las actividades conduzca a un aumento de la productividad económica.

El uso múltiple e intensivo del suelo es considerado por muchos planificadores como un medio para conseguir algunos de los temas relacionados con el desarrollo sostenible.²³⁸

Una ciudad densa y compacta comporta un menor uso de los recursos con respecto a ciudad de baja densidad caracterizada por la dispersión urbana. La ciudad compacta determina un uso más eficaz del transporte público y más desplazamientos peatonales en las áreas del entorno. Además la estructura urbana compacta produce beneficios para los edificios, tales como el aislamiento y la posibilidad de compartir instalaciones comunitarias, todo lo cual corresponde

235. Shelton, Karakiewicz, Kvan, 2011

236. Coupland, 1997

237. Rodenburg et al., 2003

238. Coupland, 1997

a un ahorro significativo en el consumo energético.

En este sentido el uso intensivo que caracteriza los *MILU* se convierte en una necesidad en zonas de alta densidad donde hay que optimizar los recursos del suelo, de las redes del transporte público, de las infraestructuras y de los capitales. Esto significa que es necesaria una densidad mínima para lograr una cierta viabilidad funcional y financiera.

Las condiciones mencionadas pueden sintetizarse en un extracto de los puntos al que Jacobs se refería con respecto a la viabilidad de los desarrollos de uso mixto, conceptos que se pueden aplicar también a los desarrollos verticales:

- a) El distrito en su conjunto debe cumplir por lo menos con las funciones más esenciales, tales como: vivir, trabajar, hacer compras, comer, y deben ser variadas para que la gente puede ir y venir en momentos diferentes, para diferentes propósitos y utilizando diferentes modos.
- b) Que exista una alta concentración de personas, lo que Jacobs llama “núcleo esencial” de las personas que viven allí, además de los que trabajan allí. Jacobs sugería una densidad mínima de 100 viviendas y alrededor de 750/1000 personas por hectárea.²³⁹

Sin duda, no siempre el uso intensivo del suelo comporta ventajas. En primer lugar la forma urbana densa podría incrementar los problemas ya existentes de las áreas urbanas interesadas en el desarrollo, con la consecuente reducción de la calidad de vida de los ciudadanos. En una ciudad compacta por ejemplo, el tráfico lento puede aumentar el consumo de combustible de los coches y crear condiciones desfavorables a nivel del micro-clima de las calles. Además las viviendas utilizan más aire acondicionado en una ciudad que no permite la circulación natural del aire debido a la proximidad de los edificios.

En general, en las ciudades compactas existe ya la percepción de hacinamiento, efecto que podría reforzarse con la sobrecarga de un nuevo desarrollo y con la falta de acceso a los espacios abiertos y áreas verdes. En Hong Kong la cuestión de la búsqueda de espacio urbanizable siempre ha caracterizado el desarrollo de la ciudad. Con estas condiciones el uso de la concentración vertical ha sido un tema ordinario ya desde la Ordenanza de Edificios del 1955 que permitía el uso intensivo del suelo con el fin de estimular una mayor participación de la empresa privada en el sector de la vivienda.

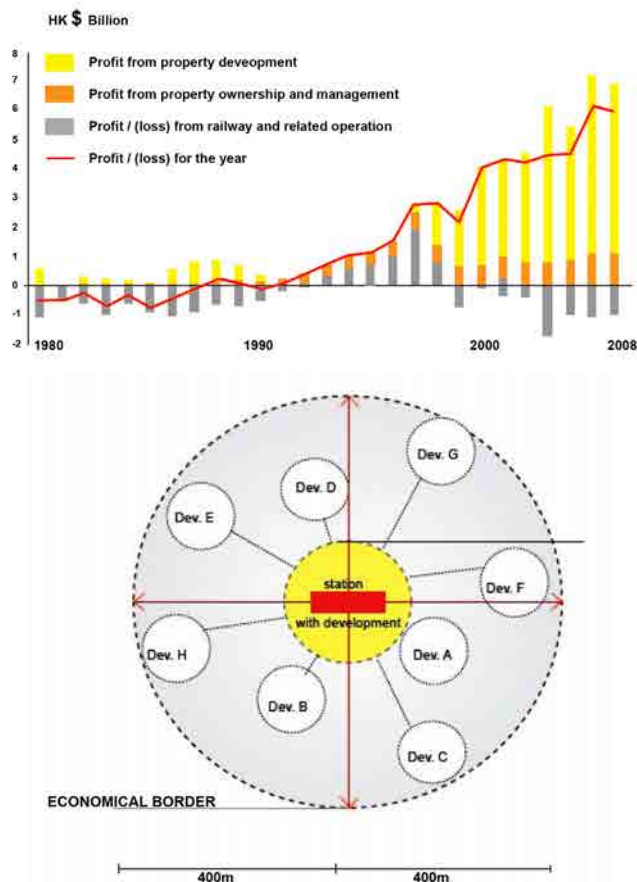


fig. 5.8 Los esquemas muestran la relación entre los transportes metropolitanos y los precios del suelo.

5.1.1 Los nudos tridimensionales complejos

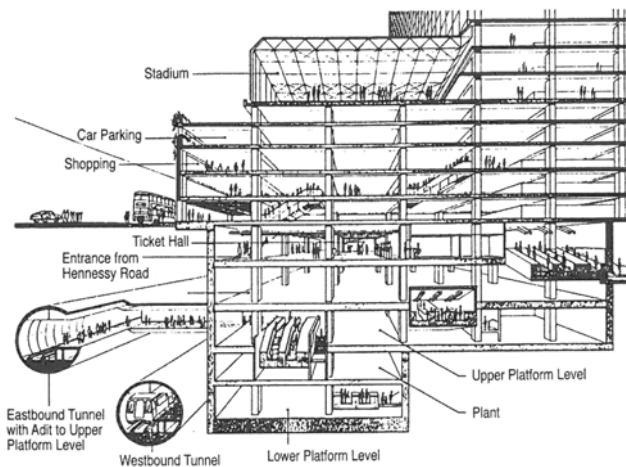


fig. 5.9 La sección esquemática de la estación de Wan Chai. En el dibujo se puede apreciar la estratificación y la variedad de las funciones y la relación simbiótica entre los transportes urbanos y el edificio. (fuente: *Land-use/transport planning in Hong Kong*)

240. Lau, Siu yu & Lee Ho Yin, 1994

241. Mass Transit Railway

242. El podio es una estructura de apoyo a una o varias torres de edificios, que puede ocupar una manzana entera de la ciudad, o ser constituidos por diferentes bloques conectados en horizontal a través de pasarelas para facilitar los movimientos de los peatones.

La concentración vertical para el desarrollo de los usos mixtos es un medio para crear diversidad en las ciudades densas y compactas. Su propósito es reducir el impacto espacial de los edificios sobre el medio ambiente conduciendo a la creación de nuevos tipos de espacios urbanos.

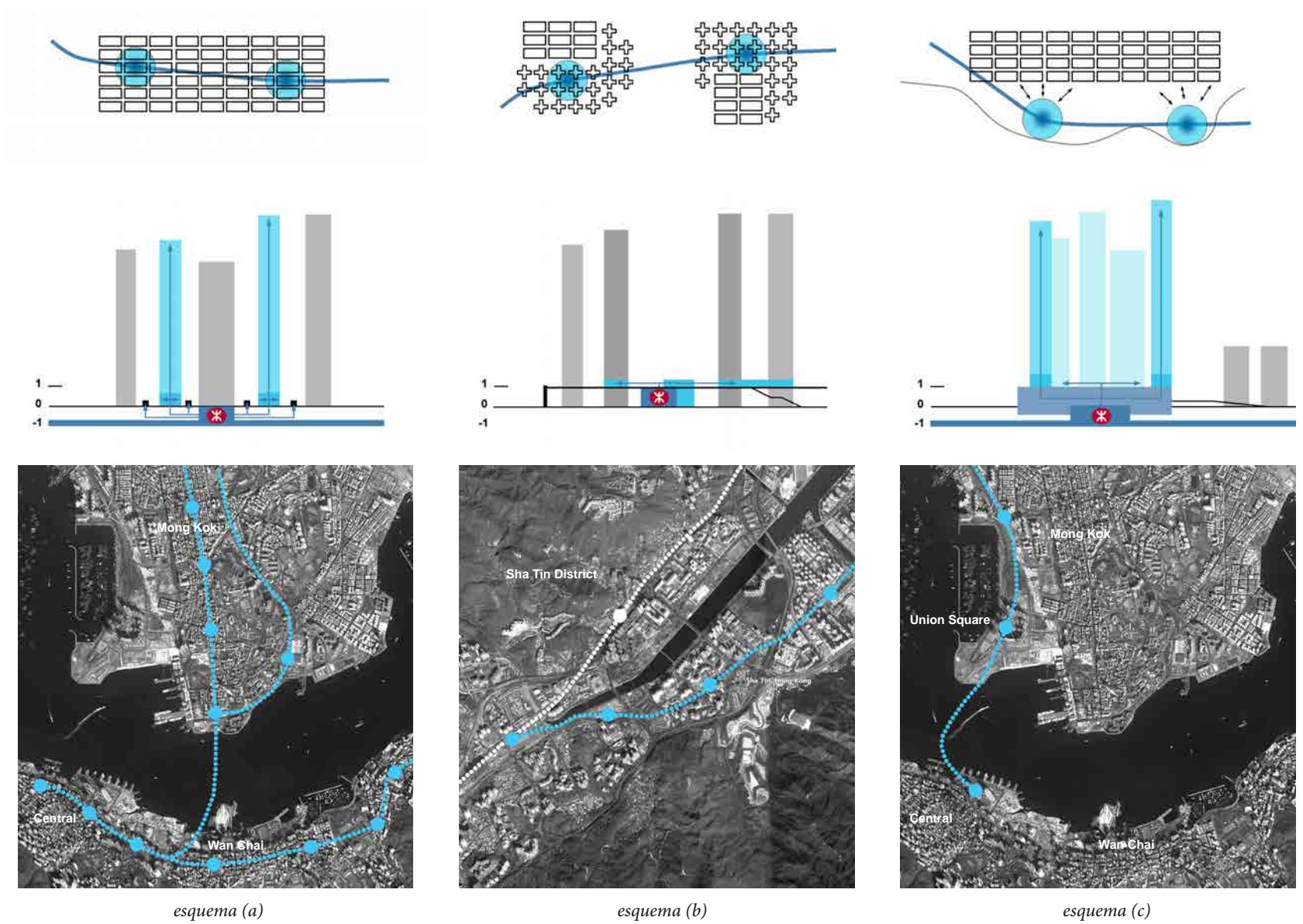
*“El suelo en Hong Kong se mide en oro dando lugar a una forma de construir que es esencialmente la de llenar todo el volumen edificable permitido por las normas de construcción, [...] a veces un edificio es tan intenso y lleno de diferentes actividades comerciales que se vuelve prácticamente auto suficiente, como un pueblo vertical por sí mismo. Realmente dentro de un solo bloque se pueden encontrar todas las necesidades de una persona [...] el acceso por medio de un ascensor proporciona una extensión del ámbito horizontal de la calle en el ámbito vertical del edificio formando un enérgico conjunto de tres dimensiones creando nuevas condiciones de vida en la ciudad”.*²⁴⁰

La estratificación de las funciones conduce a la generación de nuevos flujos de movimiento, que transforman el carácter urbano y por lo tanto llevan a la creación de espacios urbanos alternativos. El fenómeno que lleva al traslado de las actividades urbanas en los espacios interiores de los edificios depende entre otros factores de la relación simbiótica con los medios de transportes urbanos. En general las trasformaciones que principalmente han interesado la estructura urbana de Hong Kong en las últimas dos décadas podrían resumirse en 2 puntos:

- 1) El desarrollo urbano denso creado alrededor de los nudos de los transportes públicos, esencialmente creado por el sistema del transporte metropolitano MTR²⁴¹ o por el Kowloon Canton Railway.
- 2) La renovación de las áreas degradadas existentes en Hong Kong y Kowloon para atender a una mayor demanda de viviendas.

La forma típica adopta el concepto de varias torres (de oficina o viviendas) que tienen como base el podio²⁴², caracterizado con un suelo artificial en el techo y un aparcamiento en los niveles subterráneos.

Usualmente debido a la alta densidad de población el número de las plazas es casi siempre insuficiente y si se encuentran sitios para aparcar el coche, el aparcamiento resulta costoso con el fin de desanimar la utilización del transporte privado.



esquema (a)

esquema (b)

esquema (c)

fig. 5.10 En los gráficos se muestran los principales desarrollos respecto a los nudos de transporte metropolitano. El esquema (a) muestra las líneas metropolitanas construidas en la estructura urbana existente; el esquema (b) muestra la construcción de los nuevos complejos urbanos conectados a la red en una segunda fase a través de pasarelas aéreas; el esquema (c) muestra los nuevos desarrollos directamente integrados con el transporte metropolitano.

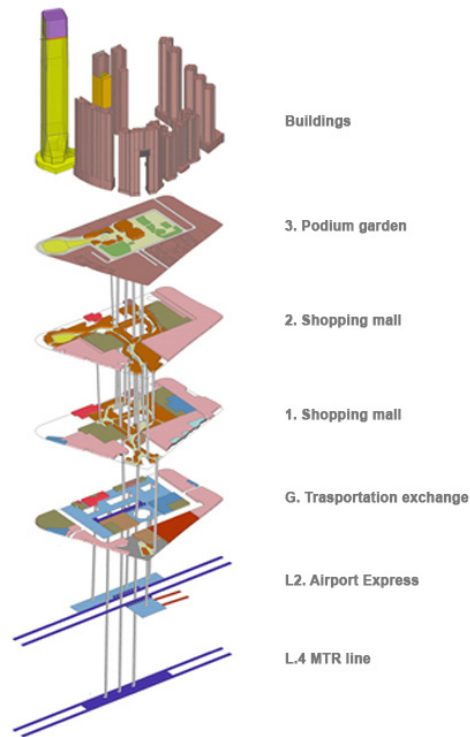


fig. 5.11 El desarrollo vertical del conjunto de Union Square. (fuente: Union Square Precedent Study, Group Work CUHK G2 Studio 2012-2013)

Las estaciones que acompañan los nuevos desarrollos, se configuran como un complejo aglomerado de funciones de uso mixto. En general la estación se encuentra en un nivel subterráneo, mientras a los niveles superiores se pueden encontrar una amplia gama de servicios: tiendas, servicios comerciales y profesionales, aparcamientos, conexiones a las estación de autobús e instalaciones recreativas como gimnasios y restaurantes. Estas estructuras se caracterizan por sus dimensiones imponentes, las numerosas torres que se elevan encima del complejo tienen un uso principalmente residencial, pero también se pueden encontrar oficinas y hoteles.

En este modelo de desarrollo los transportes juegan un papel importante para la integración urbana de las *new towns* (ciudades satélites). Estas ciudades y especialmente la de Sha Tin representan la realización más fiel a los principios del CIAM y de sus variantes más modernas, un modelo de desarrollo intenso con conexiones a diferentes niveles, combinado con las torres de gran altura, combinado con un excelente sistema de transporte.²⁴³

La ciudad de Hong Kong manifiesta el éxito de una forma urbana compacta, el uso intensivo del suelo se traduce en la fórmula de “3C + P” que se basa en los cuatro conceptos fundamentales de Conectividad, Comodidad, Confort, y el Podio.²⁴⁴

El concepto del podio combinado a la conectividad de los nudos de los transportes públicos ofrece comodidad y facilidad de acceso, convirtiendo los *MILU* en una herramienta eficaz para el sector público y privado para compartir y combinar instalaciones comunitarias.

Normalmente cuando el desarrollo incluye la creación de un nuevo nudo de transporte, por ejemplo una nueva parada del metro, el proyecto se convierte en un imán para toda el área, implicando el incremento de toda una serie de actividades directamente conectadas. (nuevos supermercados, restaurantes, cadenas de comida rápida, etc...)

En este sentido la conexión directa con el transporte público tiene un influencia directa en la generación de los precios del suelo, incrementando además los beneficios de los promotores. (fig. 5.8)

Un proyecto que representa bien este tipo de desarrollo es el de *Union Square*. Ubicado en la península de Kowloon, y en proximidad del *West Kowloon Cultural District*, el proyecto tiene una extensión de 13,54 hectáreas, e incluye viviendas, servicios, oficinas, hotel, y espacios de ocio. (fig. 5.11 - 5.13)

El edificio más importante del complejo es el *ICC (International Commerce Centre)* un rascacielo de 484m y de 108 plantas. (fig. 5.14) Actualmente, el *ICC*

243. Shelton et al, 2011

244. Zaman y Lau, 2000

es el cuarto edificio más alto del mundo, así como el edificio más alto de Hong Kong y se ha desarrollado conjuntamente por *MTR Corporation* y *Sun Hung Kai Properties*. El conjunto de *Union Square* está directamente conectado a los transportes públicos, con la línea metropolitana de *Tung Chung*, la línea express para el aeropuerto, y a través de una terminal de autobuses.

En Hong Kong las normas de construcción ayudan a formar los diferentes proyectos de uso mixto, así que algunos consideran los *MILU* también como un concepto de diseño, pero es importante especificar que es más que nada una política de desarrollo.

Si analizamos la conformación urbana de toda la *HKSAR* se puede notar que funciona como una única área de uso mixto (considerando la función de la red de transporte que une todos los distritos), donde el edificio individual tiene menor importancia respecto al contexto. En una forma crítica se podría decir que: “muchas de las actividades en estas zonas han sido generadas de la fuerza del mercado en lugar de ser los resultados de la planificación.”²⁴⁵

La utilización del espacio urbano para el desarrollo *MILU* está estrechamente ligada a la cultura y la vida de las personas. La población de Hong Kong considera el espacio de la ciudad como la ampliación del espacio privado.

En Hong Kong, la mayoría de los pisos son relativamente pequeños, como consecuencia muchas familias prefieren entretener a sus invitados o amigos en lugares comerciales consideradas como la extensión de sus hogares. Como una extensión de los espacios de vida, el restaurante se convierte en el comedor y la sala es la sala de karaoke de la calle.²⁴⁶

Hong Kong se ofrece como un caso de estudio perfecto sobre la forma urbana compacta ya que posee casi todos los atributos teóricos y prácticos de referencia: un sistema urbano de alta densidad, la mezcla de usos y un eficiente sistema de transporte público. Una ciudad que sigue ofreciendo a la población urbana un estilo de vida vibrante y que, más significativamente, tiene influencia en las perspectivas presentes y futuras de las casi 600 ciudades en expansión de China. En algunos casos, el podio ha sido adoptado como una estrategia urbana para resolver la integración de algunas partes aisladas de la ciudad. En el caso del Pacific Place un complejo de torres de oficinas, hoteles y un centro comercial, por ejemplo el podio se configura como un conector urbano que pone en comunicación diferentes partes de la ciudad que de otra manera permanecerían desconectadas. Dada la topografía variable de sitio, podemos considerar por lo menos tres niveles de accesibilidad. Uno desde Queens Road, otro desde el nivel de la cubierta del podio, donde se puede entrar en los vestíbulos de los

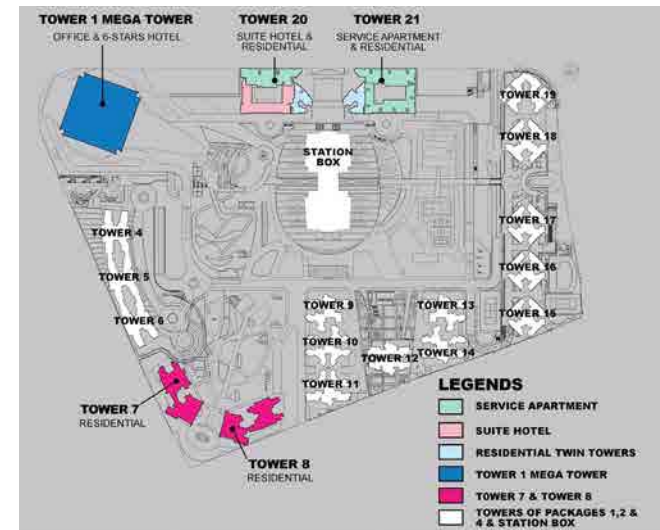


fig. 5.12 El emplazamiento con el detalle de los usos.



fig. 5.13 Una imagen aérea que muestra la estación de Union Square.

245. Lau et al., 2004

246. Ibidem



fig. 5.14 En la imagen se muestra el conjunto de los edificios de Union Square y su relación con Victoria Harbour. A la derecha de los edificios se ve el área interesada por la construcción del West Kowloon Cultural District.

tres hoteles y de las torres de oficinas y otro desde el nivel más alto situado en la parte sur del complejo en correspondencia del Hong Kong Park del edificio de la Corte Suprema y del Consulado británico. El edificio se conecta a la red de los *skywalks* de Central y en su subterráneo con la estación del metro de Admiralty. (fig.5.15, 5.16)

Esta múltiple accesibilidad, es una característica común de muchos edificios en Hong Kong. Esto implica una perspectiva más amplia respecto a la lectura del tejido urbano, dada la complejidad de establecer la posición de la planta baja de los edificios respecto a la conformación urbana de una ciudad 'tradicional'. El uso de la cubierta del podio es un ejemplo para la creación de espacios abiertos en cualquier superficie disponibles, pero no es el solo. Pequeños jardines privados y públicos se pueden encontrar en los pisos más altos de los edificios, oasis urbanas que permiten de escaparse de la intensidad urbana de la ciudad. La topografía de Hong Kong implica una diferente lectura y comprensión de la ciudad. Su complejidad ofrece la oportunidad de crear diferentes niveles de accesibilidad a los edificios. Un ejemplo se puede considerar el Hopewell Centre en Wanchai, donde el acceso principal se encuentra en Queen's Road, mientras un segundo acceso está situado 60m más alto en Kennedy Road. Los dos accesos crean una conexión vertical en el interior del edificio permitiendo la conexión entre las dos calles a través de dos ascensores públicos. En muchas partes de Hong Kong podemos encontrar edificios que ayudan a mejorar la fruición y la porosidad de la ciudad, no solo en el plano horizontal sino también en el plano vertical.



fig. 5.15 El complejo del Pacific Place a los límites del distrito de Central. (fuente: www.monday-brands.com)

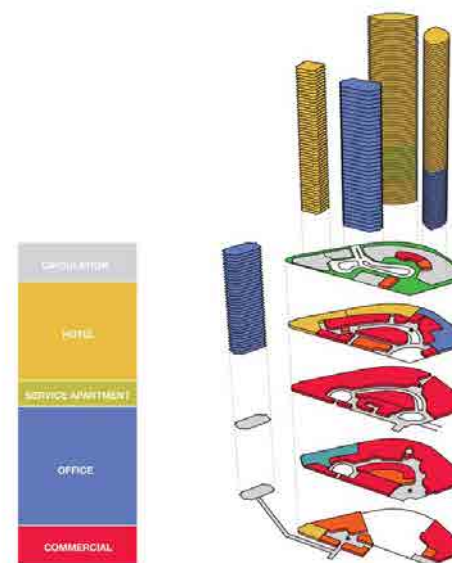


fig. 5.16 Esquema funcional del Pacific Place en Admiralty



fig. 5.17 Espacios comerciales en la estación del metro de Central.

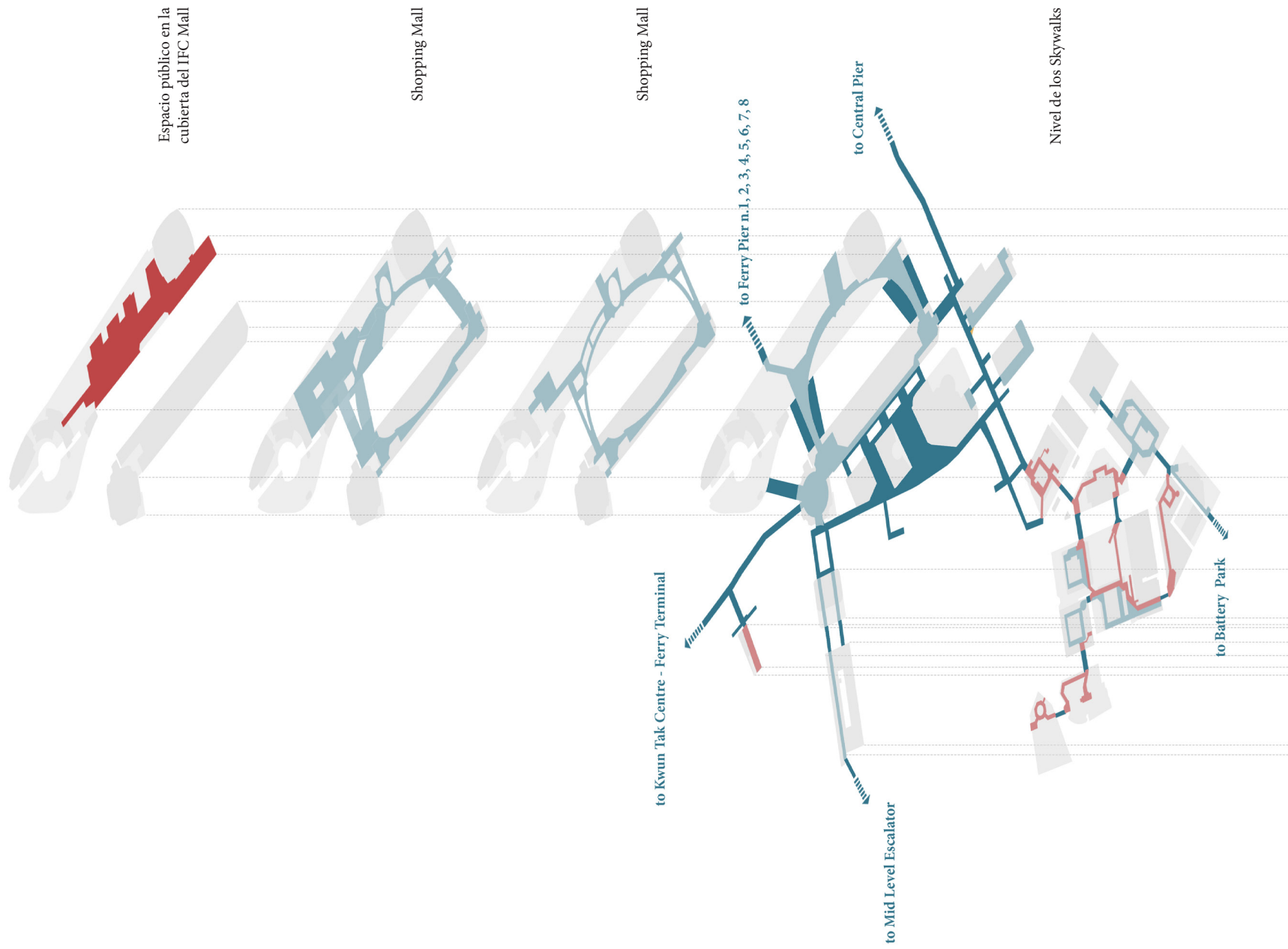




fig. 5.18 Esquema tridimensional del área urbana de la estación del metro de Central. En el dibujo se pueden apreciar las diferentes capas que componen la estructura de la ciudad.



fig. 5.19 Pasaje de conexión entre la estación de Hong Kong y la estación del metro de Central.

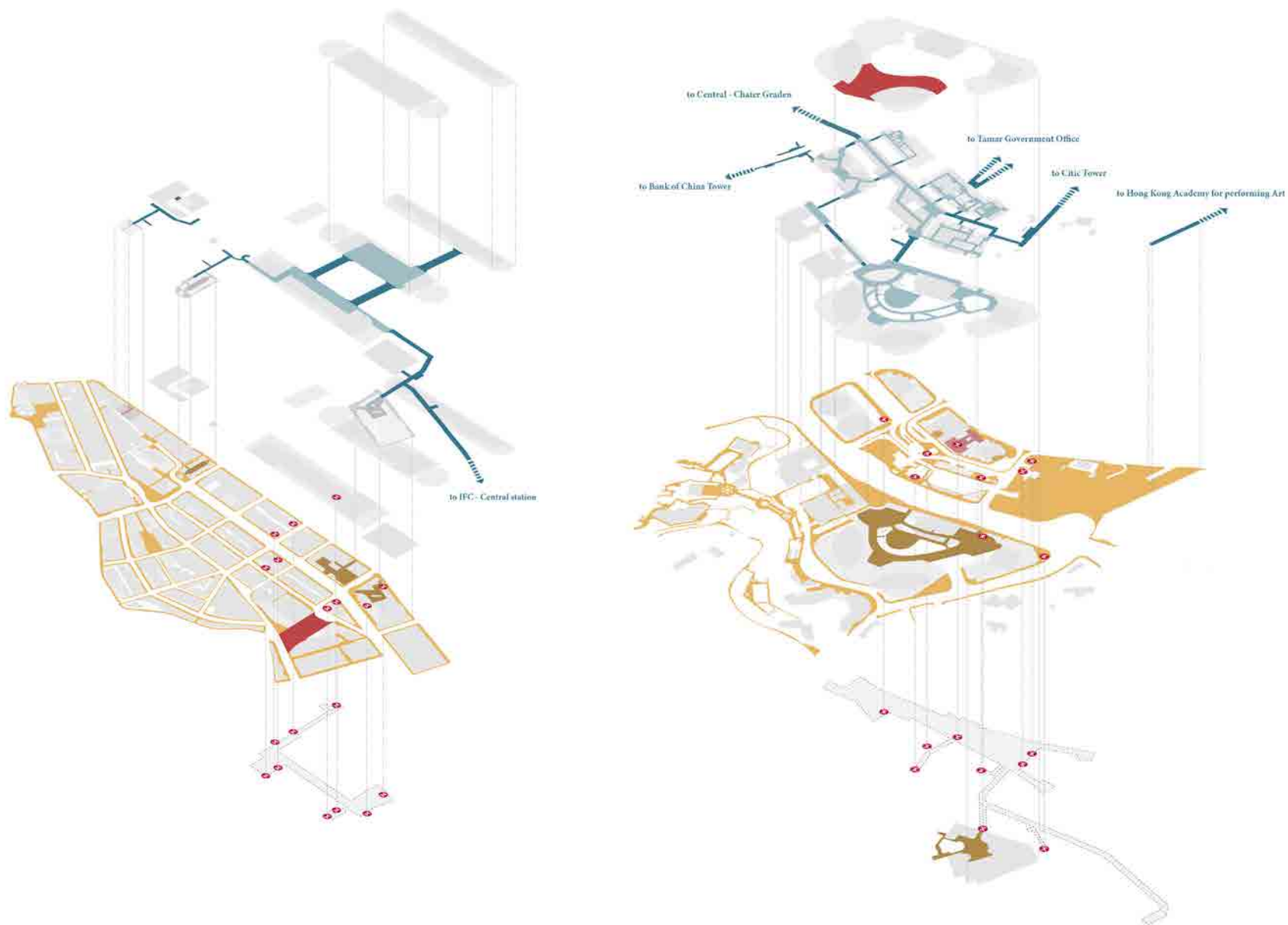


fig. 5.20 Esquemas tridimensionales de las estaciones del metro de Sheung Wan (izquierda) y de Admiralty .



fig. 5.21 Hong Kong hacia el cielo, una ciudad de implacable crecimiento (foto: Romain Jacquet-Lagrez)

5.1.2 El papel de las infraestructuras

Las ciudades son comúnmente citadas como la principal causa para el deterioro del medio ambiente, y en un cierto sentido esto corresponde a la realidad, pero de alguna forma la ciudad puede contribuir a solucionar parte del problema. Los estudios demuestran que el transporte urbano representa uno de los factores más importantes, junto con la industria, en términos de consumo energético.

En una ciudad densa y compacta, caracterizada con una buena organización del sistema de transporte público, puede ser un instrumento eficaz para limitar el consumo de energía.

En este sentido desde 1998, la ciudad de Hong Kong cuenta con estándares bien definidos sobre la eficiencia energética y el gobierno estableció un programa de incentivos para que los empresarios disminuyan su consumo de energía, con políticas en contra el cambio climático y un sistema de control para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En este contexto la forma compacta y densa de Hong Kong adquiere un nuevo significado con su capilar sistema de transporte que se puede configurar como un modelo a perseguir para el diseño de Ciudades sustentables.²⁴⁷

Hong Kong cuenta con una red de transporte altamente desarrollada y sofisticada, más del 90% de los viajes diarios se efectúan a través de la red del transporte público. Pensar en el transporte público de Hong Kong en términos convencionales podría ser restrictivo, la reflexión debería ampliarse para incluir a los transportes tradicionales la infraestructura de servicios, que es un importante tejido de conexión para permitir los movimientos de los usuarios y que comprende los *skywalks*, las escaleras mecánicas, los ascensores y los pasaje subterráneos.

En Hong Kong la mayoría de la población organiza casi todos sus viajes usando diferentes formas de transporte público. El sistema ofrece una diversidad de servicios complementarios que, juntos, no tienen parecido. El sistema incluye tren, metro, autobús, minibús, varios tipos de ferry, taxi, tranvía y con un considerable comodidad en el cambio de uno a otro.

Con respecto a su población, Hong Kong tiene un número relativamente bajo de vehículos, la dificultad de moverse en esta accidentada morfología ha llevado a la creación de un sistema viario donde carreteras elevadas, túneles y puentes facilitan la circulación de los medios de transporte.

Según las estadísticas resulta que en Hong Kong hay 74 coches cada 1000 habitantes, que comparado con España (596) y Estados Unidos (802) es un número sorprendente bajo. Es importante subrayar el hecho de que la mitad

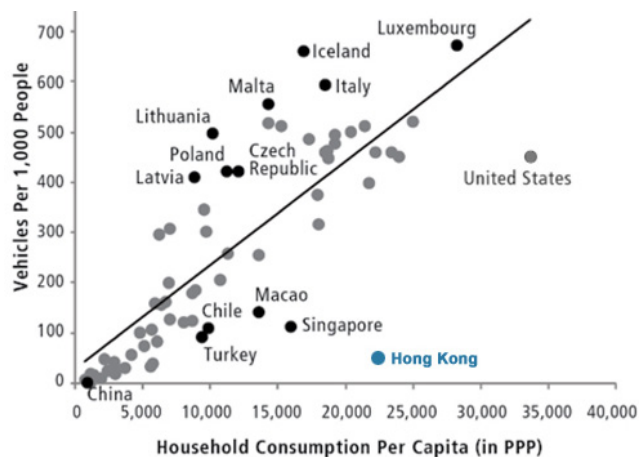


fig.5.22 Un interesante gráfico que pone en relación los vehículos y los consumos de las viviendas por habitante.

247. Jenks y Dempsey, 2005 citado en Shelton et al., 2010

de los residentes de Hong Kong vive a menos de 500 m de una estación de tren MTR, y que el 70% de los usuarios se desplaza hacia y desde sus estaciones para hacer sus viajes.²⁴⁸

Desplazarse hoy en la densa Hong Kong puede ser bastante confortable, pero al principio moverse en la isla era más complicado, la mayoría de los habitantes de la ciudad se desplazaban caminando, como alternativa se podría contratar un *rickshaw*²⁴⁹ o una *sedan chair*.

Había más de 700 *rickshaw* registrados en la ciudad, y alrededor de 600 *sedan chairs*, y con números crecientes que testimoniaban las ventajas de esta forma de transporte en las difíciles condiciones morfológicas de Hong Kong. El único medio mecánico de transporte público era un funicular/teleférico, el Peak Tram. El teleférico, abrió sus puertas en 1888, y cubría una distancia de 1,4 km, convirtiendo una subida previamente ardua en un agradable desplazamiento. El viaje era muy caro para los estándares de la época y servía sólo para un pequeño grupo de ricos residentes, excursionistas y turistas. Su constructor fue en realidad el dueño del Peak Hotel, un refugio para muchos europeos que buscaban un lugar exclusivo para disfrutar de un estancia relativamente fresca escapando desde el verano húmedo y debilitante de Hong Kong. (fig. 5.23)

En el 1903 se inició la construcción del tranvía, con el primer tramo de dos direcciones, abierto en julio del año siguiente desde Kennedy Town hasta Causeway Bay. Su construcción, debatida por primera vez en el 1881, fue una de las primeras formas de transporte público que ofrecía conexiones asequible y regulares a lo largo de unos 13 km de costa. (fig. 5.24)

Poco después, de la recuperación de Causeway Bay, la línea tranviaria se extendió hacia el este hasta Shau Ki Wan. El sistema también incluía 3 kilómetros de línea hacia el hipódromo de Happy Valley. El tranvía tuvo un impacto importante en la morfología de la ciudad, porque abrió la posibilidad de extender la urbanización a otras parte del territorio, especialmente hacia el este.

Los *rickshaws* se mantuvieron como uno de los principales transportes en la isla hasta la Segunda Guerra Mundial, pero ya en el 1920 empezaron a aparecer los primeros autobuses. Diez años más tarde los autobuses se intensificaron mayormente en Kowloon, donde había más espacio para la circulación vehicular. Entre el 1951 y el 1959 el números de pasajeros que usaban el transporte público era bastante modesto, entre unos 225 y 240 viajes por habitante cada año. Sin embargo en la década de los 60 hubo un incremento en las cifras, llegando en el 1969 a los 400 viajes por habitante cada año.²⁵⁰

Los disturbios del 1967 representaron un momento importante para el sistema



fig.5.23 El Peak Tram en una foto del 1900 (fuente: Jan Morris Hong Kong)



fig.5.24 El recorrido actual del tranvía de Hong Kong

248. Shelton et al., 2010

249. Jinriksha cuando se trajo por primera vez desde Japón

250. Shelton et al., 2010

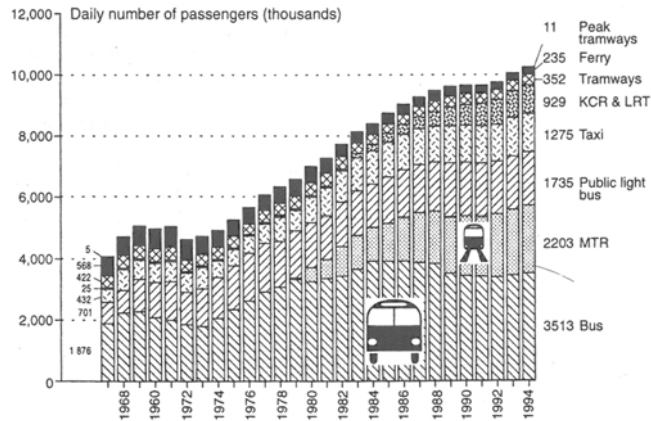


fig.5.25 Los pasajeros diarios (millones) en los diferentes medios de transporte público.

Mode	Daily boardings (thousands)		%
	1995	1992	
Metro (MTR)	2,226	2,052	17.0
Railway (KCR)	641	546	4.5
Light rail (KCR)	336	252	2.1
Tram (HKT & Peak)	324	348	2.9
Franchised/public bus	3,601	3,475	28.8
Green minibus	831	705	5.9
Red minibus	899	1,016	8.4
Ferry	222	242	2.0
Private bus	n.a.	947	7.9
Taxi	1,307	1,267	10.5
Private car	n.a.	1,210	10.0
Total	n.a.	12,061	100.0

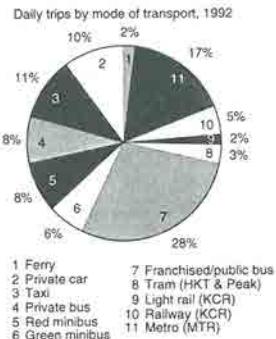


fig.5.26 El gráfico muestra las estadísticas de uso del transporte público en la ciudad de Hong Kong. Los buses y el metro con los valores del 28% y del 17% aseguran el mayor número de viajes diarios.

251. Leeds, 1998

252. http://www.mtr.com.hk/eng/homepage/cust_index.html

de transportes de Hong Kong. De hecho, a causa de los desordenes políticos muchos transportes públicos y en particular los autobuses interrumpieron el servicio. Como consecuencia nació una red de transportes ilegales constituidas por furgonetas equipadas con asientos que aseguraban una alternativa informal a la red oficial de autobuses. Una vez superado el inestable periodo político, el Gobierno de Hong Kong debido a las protestas de la población, fue obligado a legalizar esta forma alternativa de transporte. Hoy en día estos mini-buses, pintados con una banda roja o verde, continúan siendo una forma de transporte vital para moverse por la ciudad. Antes de la evolución del sistema de los transportes urbanos, la conexión entre la isla y Kowloon estaba asegurada por los típicos embarcaderos que cruzaban incesantemente la bahía de Hong Kong. Durante dos décadas, desde el 1951 hasta el 1971 el porcentaje anual de los viajes en ferry, fluctuaba entre el 16% y el 23% de todos los desplazamientos efectuados en transporte público. Los ferries representaban una parte vital del sistema urbano de la ciudad.

En la década de los '70 el uso del transporte público siguió aumentando en relación a la expansión de la ciudad hacia los Nuevos Territorios y al proceso de industrialización que estaba interesando la ciudad. En el 1967 dos años después de la creación de la ciudad satélite de Sha Tin fue creada una galería bajo la Cordillera Lion Rock para la construcción de una carretera, que fue reforzada en el 1978 con la creación de otro túnel.

En el 1972, entre la construcción de la primera carretera y los túneles ferroviarios, se inauguró el importante túnel que cruzaba la bahía de Hong Kong y que conectaba en pocos minutos el distrito de Central con la parte este de la península de Kowloon. Después de once años de apertura el túnel se convirtió en la autopista de cuatro carriles más transitada del mundo, llevando más de 110.000 vehículos por día.²⁵¹

Unos años más tarde otro túnel que cruzaba la bahía fue abierto para permitir el paso de la línea metropolitana MTR. En el 1983 fue construido el túnel de Aberdeen que conectaba la parte sur de la isla de Hong Kong, que hasta aquel momento había sufrido un estado de aislamiento debido a la dificultad de cruzar las tortuosas calles de las montañas.

Sin duda la evolución del transporte sigue siendo un aspecto importante en la transformación de la ciudad. En la página web de la compañía MTR hay todas las informaciones respecto a la construcción y la ampliación de cinco nuevas líneas ferroviarias.²⁵²

La extensión hacia el oeste de la *island line* (MTR), con la creación de 3 nuevas

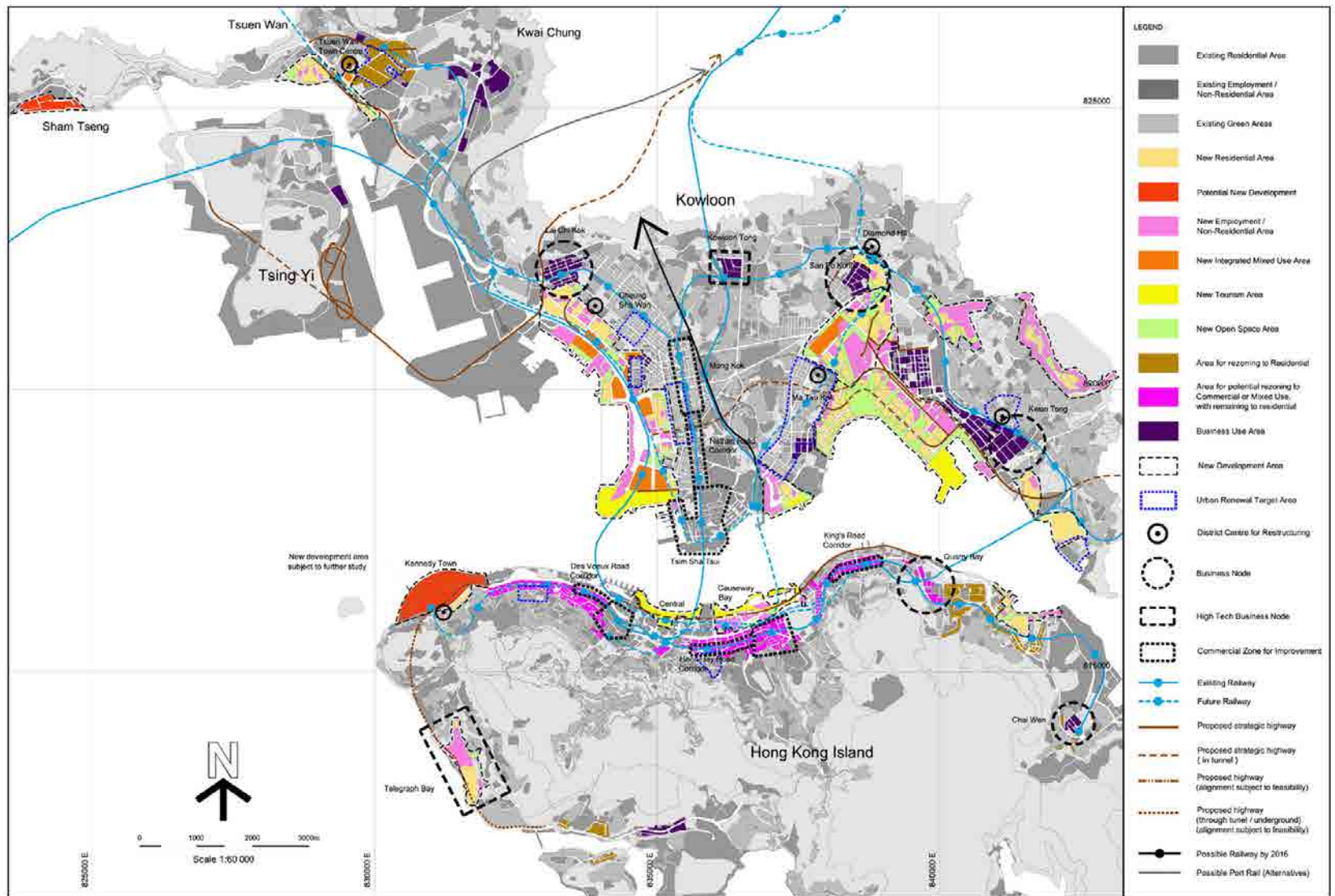


fig.5.27 El plano muestra los nuevos desarrollos de la estructura urbana en relación al transporte público. (fuente: Hong Kong Planning Department)



fig.5.28 Una imagen de la nueva estación de Admiralty, nudo de intercambio entre la Island line y la South island line. El proyecto prevé también la renovación de Harcourt garden.

estaciones, Sai Ying Pun, Hong Kong University y Kennedy Town. La creación de la South island line (est), una nueva línea de aproximadamente 7 km que conectará la parte norte de la isla con la parte sur. La construcción de *Sha tin to Central Link (SCL)* un ferrocarril estratégico que se extiende desde Tai Wai hacia Admiralty, que pondrá en conexión varias líneas ferroviarias existentes y que pasará por diferentes el distritos de Hong Kong. La extensión de 2,6 Km de la Kwun Tong Line (*KTL*) con la construcción de las nuevas estaciones Ho Ma Tin y Whampoa. Por fin, en el 2015 será completada la Express Rail Link (*XRL*) que permitirá conectar a través de trenes de alta velocidad la estación de West Kowloon con a la estación de Shenzhen Northe en China en solo 23 minutos. Además de la extensión de los ferrocarriles otra infraestructura más ambiciosa fue lanzada en 2010 - la conexión a través de un puente y túneles entre Hong Kong y Zhuhai-Macao, un trayecto de 50 km en el medio del Pearl River Delta.



fig.5.29 El proyecto del puente entre Hong Kong y Zhuhai-Macao. (fuente: Hong Kong Highway Department)



fig. 5.30 La impresionante escalera mecánica del complejo comercial del Langham Place en el distrito de Mong Kok en Kowloon.

5.2 Las megaestructuras comerciales

Durante las últimas décadas, la ciudad de Hong Kong ha sido interesada por importantes desarrollos de la estructura urbana. Las tipologías que más frecuentemente han sido utilizadas en los procesos de renovación, son las estructuras multinivel basadas esencialmente en el comercio, los *shopping malls*. Estas estructuras sirven como catalizadores urbanos, proporcionando ocasiones de encuentro en las densas zonas de la ciudad.

En los distritos más antiguo de la isla, como central, Admiralty y Sheung Wan, los podios, bases de innumerables torres que identifican el paisaje urbano, están conectados a través de puentes peatonales y pasajes subterráneos.

En la mayoría de los casos estos catalizadores cuentan con las expectativas de los habitantes y de los consumidores, que persiguen un entorno urbano con actividades centralizadas que permiten condiciones de vida más eficientes.

El centro comercial es la solución más rentable, una forma de desarrollo alternativa rápida y eficaz para responder a las exigencias de crecimiento de las ciudades con alta densidad.

Los *shopping malls* usualmente se asocian a la estructura del podio. Generalmente el podio tiene uno o más atrios que sirven para mejorar la calidad de los ambientes internos. Las actividades se organizan alrededor de estos espacios alcanzando algunas veces más de 10 plantas.

Según la propuesta del *Council for Sustainable Development*²⁵³ de Hong Kong, para las estructuras de uso mixto, la parte del edificio de uso no residencial podrá disfrutar del porcentaje de ocupación del suelo permitido, con una altura de no más de 15 metros sobre el nivel del suelo. (fig. 5.31)

Estas estructuras son capaces de atraer flujos considerables de personas, gracias además a la eficiente conexión (a través de pasajes subterráneos o pasarelas aéreas) con la red de transporte. Su principal éxito se debe por un lado a la presencia de diversas actividades que tal vez puede sustituir la actividad pública al exterior y también porque estas instalaciones representan un inversión muy conveniente de parte de los promotores privados.

El incremento de este tipo de desarrollo se puede notar fácilmente si observamos el número de *shopping malls* construidos en Hong Kong durante las últimas décadas. (fig. 5.32)

Cabe destacar que la construcción de estas estructuras lleva un nuevo impulso a la economía de las áreas degradadas. De hecho su desarrollo proporciona un importante factor de empleo que añade valor en el entorno urbano de alta densidad, aumentando el valor de las propiedades de las áreas contiguas.

El contexto físico de Hong Kong pone limitaciones para los nuevos desarrollos,

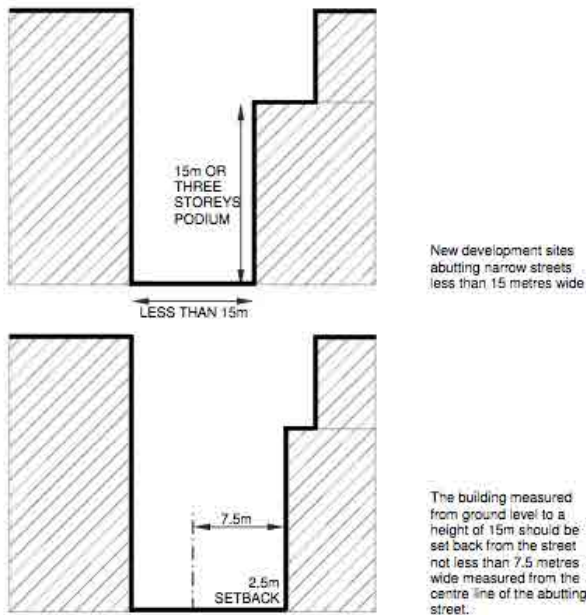


fig. 5.31 Las directrices propuestas para el desarrollo del podio en las nuevas construcciones.

253. www.susdev.gov.hk/html/en/council

Critical changes in shopping development

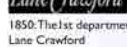


1842: The 1st street in HK: Queen's Road



1890: The 1st shopping arcade in HK: Bascomfield arcade

Department Stores



1850: The 1st department store in HK Lane Crawford



1907: The 1st local department store



1959: The 1st Chinese department store



1960: The 1st Japanese department store

Shopping Centres



1982: City Plaza



1980: New World Centre



1982: New Louis Plaza

Shopping Malls



1998: IFC



1998: Citygate



1998: Festival Walk



2000: APM



2007: Citywalk



2007: [Mall Name]

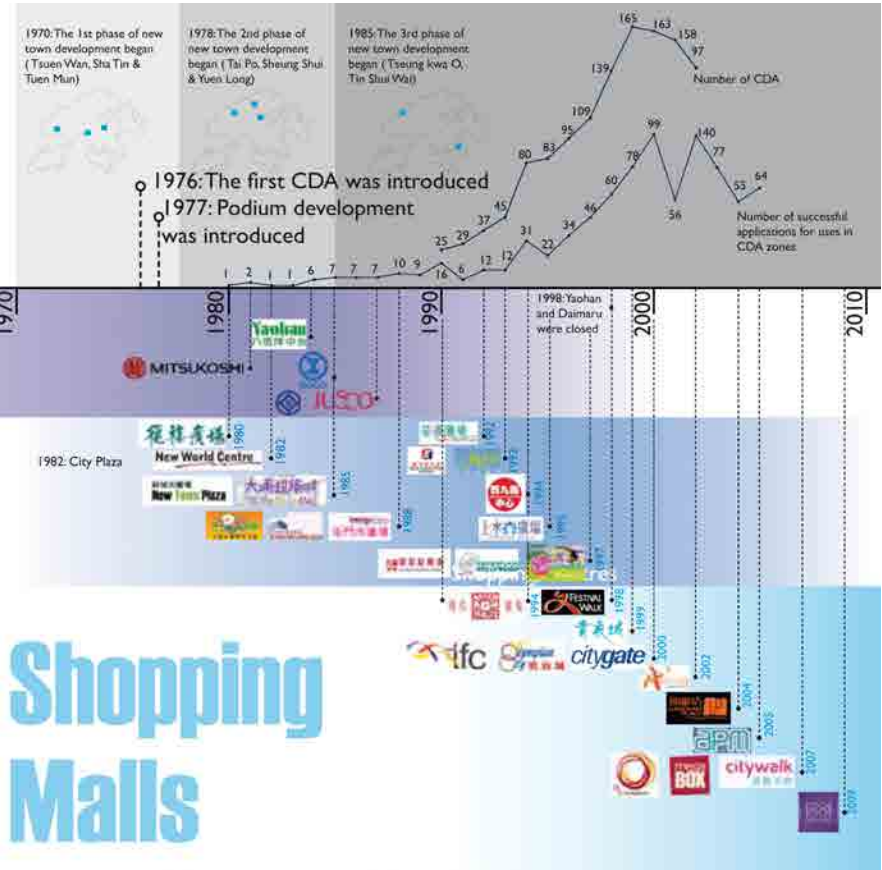


fig. 5.32 El incremento de los shopping mall en Hong Kong desde el 1900. (Fuente: Shopping Mall as Privately Owned Public Space. Thesis report. Steven Ho, 2010)

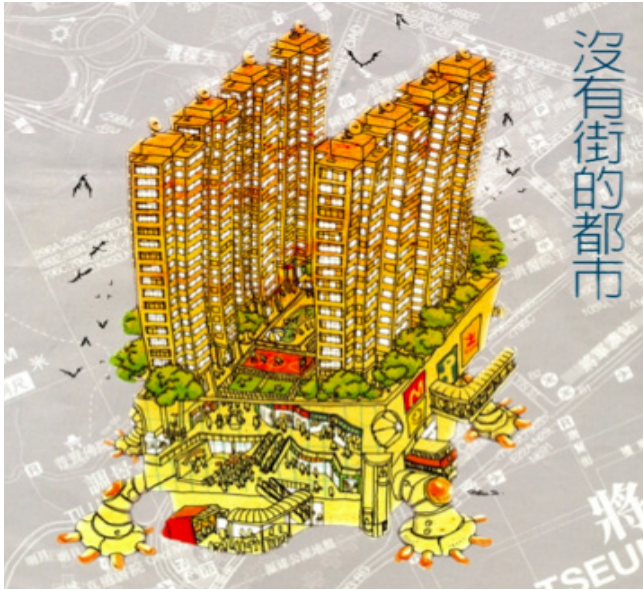


fig 5.33 Imagen del desarrollo de un super block. Ming Pao 1973



fig 5.34 La indiferencia al contexto de las megaestructuras. El complejo de Union Square en Kowloon.

por lo tanto la evolución de la ciudad se basa esencialmente en la transformación de la estructura urbana.

En consecuencia en la mayoría de las remodelaciones o en el caso de nuevos desarrollos, la estructura del podio con edificios residenciales o de oficinas en los niveles superiores, es un tema típico cuando es necesario lograr la máxima rentabilidad del uso del suelo.

La conformación del podio generalmente no favorece un diálogo eficiente con las áreas circundantes. Ya en el 1973 en una eficaz ilustración del periódico *Ming Pao Weekly*, se representaban estas estructuras como algo totalmente indiferente al contexto urbano. (fig. 5.33)

En la evolución de la forma urbana de la ciudad, se puede observar el cambio en el concepto de accesibilidad de los edificios. Lo que antes era posible a nivel de la calle, se ha trasladado en otros niveles a través del uso de los *skywalks* y de los pasaje subterráneos. La porosidad que permitía a los ciudadanos de aventurarse en la planta baja del edificio, se ha convertido en un límite que comporta el aislamiento respecto a la vida de la calle. El uso intensivo del suelo, y la multiplicación de los niveles en altura, ha llevado a la creación de una nueva forma urbana que tenía como concepto aliviar la presión a nivel de la calle, debido a la alta densidad habitacional.

La tipología que combina una o más torres que se levantan sobre un podio, ha caracterizado el desarrollo de Hong Kong durante décadas. Antes de fin del XX siglo, esta forma de construcción se desarrolló en ciudades culturalmente diferentes como Jakarta, Beijing, Hanoi y Manila. En general es una tipología que podemos encontrar mayormente en Asia, y que se puede encontrar en algunas ciudades occidentales como Los Angeles, Sidney y Londres. A pesar de que se realizó con fuerza en Hong Kong, hay que señalar que se trata de una forma, que como hemos analizado en el apartado 2.2.1, había sido anunciada en varios esquemas modernos de los años 1920.

La continua búsqueda para maximizar el potencial de la inversión tiende a aumentar el volumen y la altura de la construcción que alcanza tal vez tamaños considerables llegando a extensiones entre 15 y 30 hectáreas.

A medida que el modelo de desarrollo del podio se ha aplicado a sitios cada vez más grandes, la relación funcional con la red de las calles se ha perdido, con el consecuente aislamiento de las estructuras y el empobrecimiento de los espacios públicos de los barrios existentes. (fig. 5.34)

Analizando las principales tipologías, que normalmente se asocian al sector comercial, podemos notar que los *shopping mall*, y los *shopping center*, son lo

que menos dialogan con la ciudad.

Estas estructuras más bien separan el tejido urbano produciendo problemas como la privatización del espacio público, la falta de permeabilidad peatonal y la obstrucción de los corredores visuales. Sin duda, la posibilidad de alojar diferentes funciones en un único edificio, representa una ventaja con respecto a la dificultad de encontrar suelo urbanizable en Hong Kong, pero la voluminosa estructura del podio no es la mejor solución espacial en términos de crecimiento flexible en la trama urbana.

Para entender completamente la influencia de la tipología en la estructura de la ciudad es necesario comprender las lógicas de la planificación urbana y los mecanismos de la política y del desarrollo económico.

El Gobierno, así como los promotores privados tienen un impacto directo en la planificación urbana y en los mecanismos de diseño. La ciudad de Hong Kong vive constantemente entre la búsqueda del equilibrio entre los intereses públicos y privados. El desarrollo de la ciudad está directamente vinculado a los mecanismos económicos, donde el suelo es considerado como un producto del mercado.

Como hemos visto los suelos urbanos destinados al consumo colectivo son necesarios para fomentar la economía, porque pueden asegurar un ambiente de inversión favorable para la acumulación de capital.²⁵⁴

La siguiente pregunta legítima es: ¿Cuál es el papel que asume el Gobierno en este contexto? En este sentido, la secretaria al desarrollo de la ciudad de Hong Kong, Carrie Lam, remarca el hecho que:

[...] Las entradas, debido a la eficiencia del uso del suelo, representan un factor importantes en la economía de Hong Kong, recientemente el Gobierno ha vendido dos parcelas de suelo a 10 billion HK\$ (al rededor de 90 millones de euros). Esta política territorial ayuda al Gobierno a mantener uno de los más bajos régimen de impuestos para los ciudadanos y para los promotores.²⁵⁵

En consecuencia, el proceso de desarrollo de un área urbana puede ser conceptualmente comparado a cualquier producto comercial en venta a través de una serie de transacciones financieras de acuerdo con la lógica de la producción. Según argumenta Cuthbert:

“El monopolio de la propiedad del suelo por el Estado en combinación con el principio de la venta en pública subasta al mejor postor establece el contexto



fig. 5.35 URA (Urban Renewal Authority), Hong Kong como símbolo de una ciudad sostenible.



fig. 5.36 El área urbana de Nga Tsing Wai village, situada al norte de la península de Kowloon.

254. Cuthbert, 1985

255. Carrie Lam, en “Vertical Density: the Public Dimension” Ciclo de conferencias, Hong Kong 2008.



fig. 5.37 The Westwood es el centro comercial más grande en el lado oeste de la isla de Hong Kong.

de un altísima rentabilidad del suelo, tanto por parte del Gobierno como por el capital financiero en general”²⁵⁶

Hong Kong tiene una de las economías más vibrantes del mundo, sin embargo, es importante encontrar un equilibrio entre las políticas económicas, la sostenibilidad ambiental y social.

En este sentido la ciudad tiene la oportunidad de reforzar y perfeccionar su modelo de desarrollo para que pueda ser un ejemplo para las economías emergentes de todo el mundo, una ciudad que represente el símbolo de un lugar verdaderamente agradable donde vivir y trabajar. (fig. 5.35)

Hong Kong es una ciudad donde la estructura urbana se formó como resultado del alto crecimiento económico y de las dificultades de la expansión urbana debido a la morfología de su territorio.

La reconversión de antiguas zonas degradadas, ha buscado siempre la solución más eficaz con el fin maximizar los beneficios de la inversión, y solo en cierta medida el interés estaba realmente enfocado en renovar con proyectos de calidad (según el sentido de utilidad pública) las partes de ciudad implicadas en el desarrollo. (fig. 5.36)

La solución del podio si por un lado encuentra los favores de los promotores por la alta y la rápida rentabilidad, por otro lado se muestra bastante indiferente a las necesidades culturales, ambientales y socioeconómicas que intervienen como factores en la renovación del tejido urbano.

Como hemos visto en el capítulo precedente la provisión de los espacios públicos dentro de los desarrollos privados era un acto necesario de parte del Gobierno para mejorar la calidad de la vida ciudadana. Mediante la política de los POSPD, que ofrecía incentivos para atraer los promotores privados a ceder parte de su área para el uso público, las empresas asumieron su responsabilidad social para contribuir al desarrollo de la ciudad.

Sin embargo, la preocupación por la calidad de los espacios públicos y por el desarrollo sostenible del medio ambiente construido, asume cada vez más importancia. El Gobierno está impulsando con fuerza una política que pueda tener en cuenta el impacto de estas imponentes y voluminosas estructuras en el tejido urbano. (fig. 5.37)

Factores como: proporcionar más permeabilidad a nivel de calle, mediante la designación de zonas abiertas; la subdivisión de las parcelas grandes para limitar el impacto visual; la creación de corredores para permitir además la ventilación cruzada; la provisión de más espacios abiertos y ajardinados, son temas siempre

más recurrentes en los nuevos desarrollos.

Hasta ahora pero las normas existente del uso suelo, las ordenanzas de construcción, así como las medidas y los incentivos no han sido totalmente eficaces para conseguir cambios radicales.

Un desarrollo diferente y el uso más controlado del suelo y de los proyecto a gran escala podría contribuir a mejorar la trama de los barrios integrando los nuevos proyectos a la estructura de la ciudad, fortaleciendo y mejorando las características únicas de la ciudad de Hong Kong.

5.2.1 La evolución de la tipología de los edificios comerciales

Sin duda la tipología del podio se ha convertido en un elemento que ha caracterizado igualmente los proyectos comerciales y residenciales, su función encontraba el favor de los promotores porque daba la posibilidad de beneficiar de toda la superficie utilizable ofertas por el desarrollo, y para los ciudadanos que podían aprovechar fácilmente una amplia gama de servicios. En algunos casos el podio ha sido adoptado como una estrategia urbana para resolver la integración de algunas partes aisladas de la ciudad.

En Hong Kong, sin embargo, esta tipología arquitectónica emerge desde los requisitos de la ordenanza del 1966 que establecía normas para asegurar ventilación y acceso a la luz a los pisos superiores de los edificios, asegurando el alineamiento a las calles en la parte baja.

Aunque podría ser percibida como un caso de teoría urbana, la realidad es que el reglamento fue una respuesta pragmática a los problemas que afectaban la ciudad. Hong Kong estaba manifestando inconscientemente lo que se había previsto en los modelos utópicos de la modernidad. (cfr. apartado 2.2 pag. 63) Con el pasar del tiempo esta tipología se ha transformado, aumentando sus dimensiones, desde una forma relacionada a la escala de la ciudad se ha pasado a la construcción de megaestructuras rodeadas de carreteras y líneas de ferrocarril que se configuran como objetos concebidos para funcionar autónomamente, una isla urbana generalmente indiferente al contexto.

Como hemos visto anteriormente los problemas principales de la ciudad eran la falta constante de suelo urbanizable y el continuo aumento de la población. En este sentido la Ordenanza de Construcción del 1935 fue modificada en el 1956 para permitir intensidad ampliamente mayores del uso del suelo. Estos cambios permitieron sustituir los edificios existentes (tres/cinco plantas) con estructuras mucho más altas, lo que llevaba un aumento significativo en el valor del suelo y por lo tanto la necesidad de maximizar el potencial del desarrollo. La ordenanza del 1956 regulaba la altura de los edificios en relación con el ancho de la calle, según la relación 1:2. Las normas mantenían la tradición de las *shop-houses* respetando la alineación de las fachadas de los edificios a las calles. El aumento del altura de los edificios tuvo la consecuencia de multiplicar la superficie edificable de las parcelas hasta 20 veces en algunos sitios.²⁵⁷

Una nueva ordenanza fue introducida en el 1962, (su aplicación efectiva fue en el 1966, para permitir de terminar los proyectos en curso) las normas consideraban la relación entre la edificabilidad, la altura y la superficie de ocupación del suelo según la altura y la tipologías de los edificios.

El retraso en la aplicación de las normas introducidas con el reglamento del

257. Shelton et al., 2010

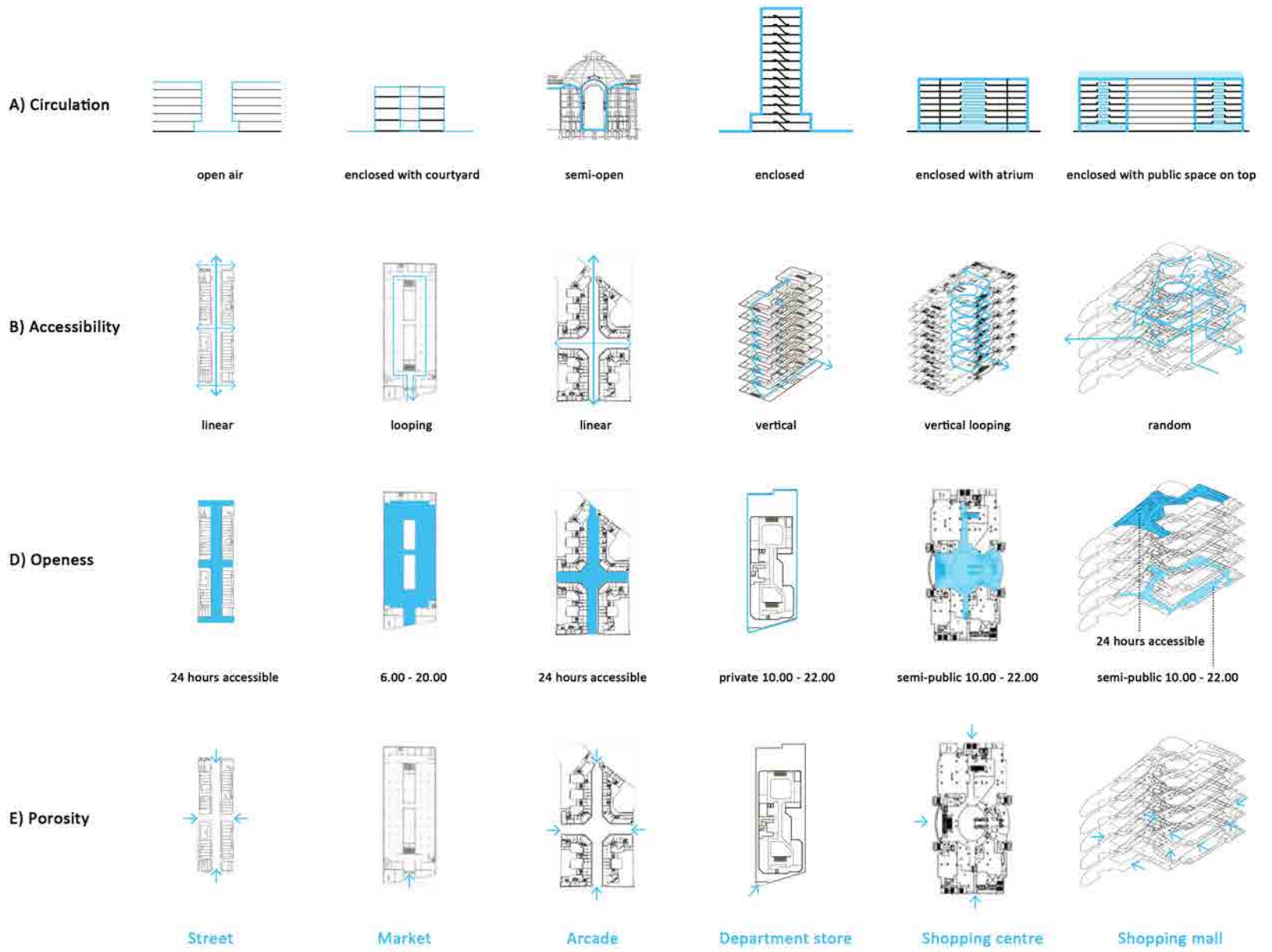


fig. 5.40 Análisis de las principales tipologías de los edificios comerciales. (Fuente: Shopping Mall as Privately Owned Public Space. Thesis report. Steven Ho)

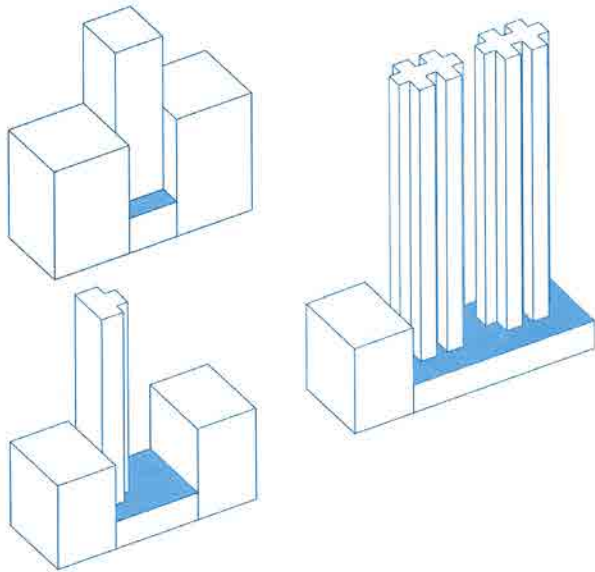


fig. 5.41 Algunos ejemplos de la tipología del podio después de la aplicación de la ordenanza de construcción del 1962. (Fuente: *The making of Hong Kong, from Vertical to Volumetric*)

1962, dió lugar a un aumento de las construcciones residenciales por el hecho de aprovechar de condiciones favorables introducidas con la precedente ordenanza, y provocando un exceso de oferta que afectó la estabilidad del sector financiero. Un aspecto importante de la legislación de 1962 fue la introducción de espacios abiertos en los desarrollos de los edificios residenciales. La provisión del espacio libre, desde $\frac{1}{4}$ hasta $\frac{1}{2}$ de la superficie de la parcela, se refería a las condiciones del suelo y a su posición en el tejido urbano. Este requisito fue introducido para superar el problema de la falta de ventilación y de luz en los edificios construidos con la ordenanza del 1956 que no regulaba el porcentaje de ocupación respecto a la superficie del suelo.

La legislación permitía además destinar al uso comercial la planta baja del edificio, dejando la posibilidad del uso total de toda la superficie de la parcela. Con el pasar del tiempo la norma extendió esta posibilidad también a los pisos superiores. El resultado fue que la mayoría de los edificios en la década de 1960 se caracterizaba por un volumen comercial a nivel de la calle con torres encima y retranqueadas respecto a los límites de la parcela, para cumplir con los requisitos para la provisión de luz y ventilación.

En este sentido, con un frente comercial a la calle y un uso principalmente residencial en los pisos superiores (para no decir mixto) estos edificios eran la directa evolución de la tipología que había caracterizado hasta aquel momento la forma urbana de Hong Kong, la *shop-house*.

Con el pasar del tiempo, debido a la presión impuesta por la rentabilidad financiera, se estudiaron formas para reducir a lo mínimo los espacios de circulación y de servicios de los edificios para optimizar la eficiencia de la planta. De hecho en algunos desarrollos privados, se llegó hasta una utilización efectiva del 86%.²⁵⁸

Otro asunto fue la resolución del espacio de conexión entre las torres y el podio. En los primeros proyectos este espacio, considerado por las normas inaccesible al público, era vacío y desaprovechado. Muy pronto la cubierta del podio se convirtió en un lugar comunitario, reivindicado principalmente por los apartamentos que tenían una conexión directa.

Un proyecto que cabe mencionar y que tuvo influencia en muchos proyectos construido posteriormente fue el complejo residencial Mei Foo Sun Chuen, construido por los promotores privados entre el 1965 y el 1978.

En este desarrollo, los edificios residenciales se levantaban por encima de un doble nivel de tiendas, servicios y otras funciones públicas, trasladando las actividades de la calle también a los pisos superiores.

Se podría acceder a los apartamentos desde la calle o desde la plataforma continua sobre los dos niveles de aparcamiento.

Esta mezcla de funciones y el hecho de separar los flujos peatonales desde el tráfico proporcionaba un ambiente vibrante y atractivo que encontraba el favor de los residentes. El complejo Mei Foo, tuvo influencia en los proyectos de viviendas públicas que inicialmente eran muy sencillos debido a los limitados recursos económicos. El éxito del proyecto fue la demostración de que el alta densidad residencial en combinación con las actividades comerciales podrían ser un modelo también para los desarrollos residenciales públicos.

Este modelo de desarrollo era considerado una inversión muy ventajosa, por la posibilidad de compartir el riesgo financiero entre la parte comercial y la parte residencial. En algunos proyectos el uso del 100% del suelo fue permitido hasta siete plantas pero después fue reducido a tres plantas, considerando espacio adicional para los servicios como los aparcamientos y las conexiones con el sistema de transporte. El aumento de la superficie construida tenía que compensarse a través de la provisión de espacios recreativos en la cubierta del podio.

En este sentido, un proyecto pionero que proporcionaba un espacio de recreo en un desarrollo residencial público fue el Hung Hom Bay Centre, terminado en 1979, donde los residentes de las torres podían aprovechar de las actividades comerciales y de los servicios en la base del edificio y tenían la oportunidad de disfrutar un espacio abiertos y seguro en la cubierta del podio.²⁵⁹

Los proyectos de vivienda publica están obligados a respetar la provisión mínima para los espacios abierto, (*cfr. apartado 4.2.1*), en este sentido las normas admiten la posibilidad de utilizar la cubierta del podio para cumplir con los estándares.²⁶⁰

El hecho de respetar los requisitos para la provisión de los espacios abiertos y el retorno comercial que proporcionaba interesantes beneficios económicos, convirtieron la tipologías del podio en una forma de desarrollo extremadamente eficaz. Los podios ofrecían importantes espacios abiertos adicionales frente a la alta densidad que caracterizaba la ciudad, y además atenuaban el ruido urbano de la calle, protegiendo las torres de viviendas a los pisos superiores.

En un cierto sentido el podio permite la continuidad de las fachadas a nivel de la calle y, como hemos visto, es una tipología urbana que sigue teniendo éxito por diferentes razones. Los puntos desfavorables son además evidentes, el hecho de capturar la vida de la calle y de aislarse de la ciudad representan un problema que debería ser resuelto para permitir su integración en la estructura urbana.



fig. 5.42 Un espacio público en el complejo de Mei Foo Sun Chuen (Fuente: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mount_Sterling_Mall,_Mei_Foo_Sun_Chuen_\(Hong_Kong\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mount_Sterling_Mall,_Mei_Foo_Sun_Chuen_(Hong_Kong).jpg))

259. <http://www.hwpg.com/en/properties/p31r.asp>

260. Chapter 4. Hong Kong Planning standard guideline.



fig. 5.43 El espacio de uso público en la cubierta del IFC shopping mall en Central.



fig. 5.44 El vestíbulo del IFC Building en el distrito de Central, Hong Kong.

5.2.2 Las características de los espacios interiores

Desde el 1970 los edificios incrementaron sus alturas, aunque el cambio más importante fue con la introducción del podio como base de las nuevas torres. Antes de la década de los 80' el podio tenía modestas dimensiones, luego la tipología ha evolucionado alcanzando tamaños imponentes presentando encima edificios siempre más altos.

Generalmente su masa volumétrica se organiza alrededor de un atrio que facilita la circulación en el interior del edificio. Las múltiples conexiones que lo atraviesan, especialmente los *skywalks* y los pasajes subterráneos no ayudan la integración del podio con el nivel de la calle. Su integración en la estructura urbana disminuye con el crecer de sus dimensiones. En este sentido las diferentes propuestas de desarrollo como en el proyecto del Langham Place no han encontrado soluciones para superar el problema de la permeabilidad a nivel de la calle.

Con el tiempo, a través de la expansión de las dimensiones del podio, las actividades que antes tenían lugar en las calles, empezaron a trasladarse en los espacios interiores. Sin embargo, estos espacios sujetos a la vigilancia y a la gestión privada no poseían el carácter que normalmente identificaba las actividades públicas. La relación entre público y privado que tenía lugar al tiempo de las *shop-houses* y que caracterizaba las calles de Hong Kong estaba desapareciendo. Los residentes de las torres consideraban los espacios internos al podio como una extensión del propio espacio residencial.

Los residentes de las torres encima de los podios y los que viven en edificios que están conectados a la red de los *skywalks*, comparten la experiencia de salir de sus apartamentos para ir de compras, al cine, al restaurante y al gimnasio, y volver sin tocar el suelo convencional.

En el proyecto del Langham Place el podio asume una forma diferente, superando la distinción entre torres en cima de una base. Las diferentes funciones están integradas en una composición más fluida, las dos torres (oficina y hotel) y el centro comercial comparten el mismo espacio, diferentes escaleras mecánicas desde la entrada, llevan al corazón del conjunto, un espectacular vestíbulo desde el cual se puede acceder al hotel, a las oficinas y al centro comercial.

El vestíbulo se caracteriza por la presencia de dos grupos de escaleras mecánicas panorámicas, para conducir los usuarios a la parte alta del centro comercial, donde hay una planta dedicada a los restaurantes más costosos. Desde este nivel se puede bajar, desde la planta 13 hasta la planta 9, siguiendo una espiral de rampas y escaleras, haciendo *shopping* en las tiendas y comiendo en los pequeños restaurantes que se encuentran a lo largo del recorrido.

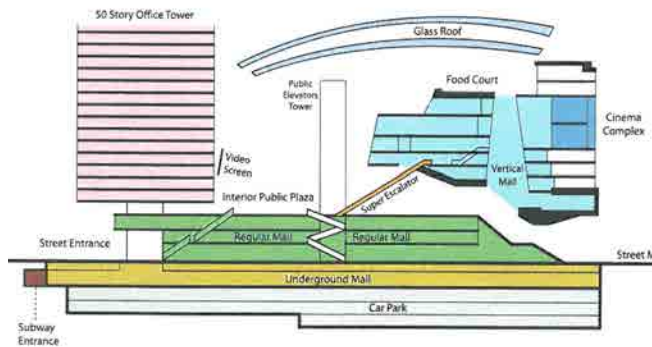


fig. 5.45 Sección funcional del centro comercial Langham Place en el distrito de Mong Kok en Kowloon. (fuente: *Urban Design since 1945 - A global perspective* pag. 78)

Con el desplazamiento del aeropuerto, y los vínculos de altura ligados a los problemas del aterrizaje de los aviones, también la península de Kowloon vio crecer el nivel de sus edificios. En el 1999 se inició la construcción de Langham Place, el complejo fue resultado de un proyecto de renovación urbana de Land Development Corporation, conocida posteriormente como Urban Renewal Authority (URA).

El objetivo del proyecto fue mejorar y modernizar el distrito de Mong Kok proporcionando un núcleo de renovación para los alrededores, incluida la zona roja de Portland Street. El proyecto comenzó como una operación al 50%-50% entre Great Eagle y la Urban Renewal Authority de Hong Kong que dirigió el plan de recalificación, pero antes de la finalización del proyecto, Great Eagle adquirió la participación de URA, aumentando su propiedad al 100%.

El complejo tiene una superficie total de 170000m², y comprende una torre de oficinas de 59 plantas, un centro comercial de 15 plantas con dos sótanos, un hotel y un aparcamiento con 250 plazas, y está directamente conectado a la Estación Mong Kok del MTR mediante un pasaje subterráneo.

Debido al alto precio del terreno y al mayor rendimiento de los comercios en Hong Kong, el Langham Place Mall se aparta del modelo común occidental de centro comercial plano. Es el segundo centro comercial vertical de Hong Kong y el exterior se caracteriza por una torre de oficinas es un rascacielos de 255m de altura que se convirtió en el edificio más alto de la Península de Kowloon cuando se completó. La torre de oficinas de Langham Place es uno de los diez edificios más altos de Hong Kong por altura del elemento arquitectónico más alto, que es su cúpula. Las dimensiones no ayudan a su integración en el tejido urbano compuesto por la mayoría de pequeñas tiendas. El complejo del Langham se configura como una isla, que no se relaciona con las calles adyacentes.



fig. 5.46 El Festival Walk en Kowloon.



fig. 5.47 El atrio del centro comercial Times Square en Causeway al este de la isla de Hong Kong.



fig. 5.48 El espacio interior del Pacific Place Shopping Center.

5.3 Los skywalks y las conexiones urbanas

Las ciudades de Asia a menudo son vistas como formas urbanas densas y compactas caracterizadas por el uso de edificios de gran altura. Debido a su rápido crecimiento muchas de ellas carecen de la riqueza de la estratificación de la estructura urbana y de los programas que se producen a escala de la calle. En este sentido Hong Kong representa una excepción, su estructura morfológica y su historia proponen una lectura dinámica de la ciudad donde a través del uso intensivo del suelo es posible encontrar diferentes actividades en diferentes niveles. Este uso del territorio es una práctica más que necesaria en la planificación de la *HKSAR*.

Mientras que la mayoría de los flujos peatonales, relacionados con los ritmos de los negocios y del trabajo, están suspendidos en el aire, la ciudad sigue confiando en la utilización de la 'calle tradicional' a través la dotación de servicios recreativos, de transporte público y de las actividades comerciales.

En Hong Kong, la insuficiencia de espacios urbanizables ha creado la multiplicación e intensidad edificatoria, alojando en la misma parcela diferentes funciones a varios niveles. Este tipo de desarrollo ha dado lugar a la creación de conexiones en forma de pasarelas elevadas dentro de la ciudad.

Los *skywalks*, los pasajes subterráneos, las escaleras y los ascensores, configuran una red tridimensional de caminos públicos que permite el pasaje de los flujos de movimiento que diariamente atraviesan la ciudad. La comprensión y la legibilidad de este sistema es tan importante como el sistema compuesto por las calles convencionales que organizan las actividades a nivel del suelo. Según las estadísticas, Hong Kong tiene el número más altos de escaleras mecánicas por habitante del mundo.²⁶¹

En 1998, con una población de menos de siete millones tenía 5.325 escaleras mecánicas - lo que la sitúa entre Francia y el Reino Unido, cuyas poblaciones eran casi diez veces mayores que la de Hong Kong.²⁶²

La más conocida se encuentra en el distrito de Central y desde algunos años se ha convertido en un atracción turística de la Ciudad. La Central to Mid Levels Escalator, se configura como una serie de 18 escaleras y 3 pasarelas mecánicas cubiertas, que se extienden a lo largo de una recorrido de 800 metros, y subiendo por las laderas del monte cubriendo un desnivel de 135 metros. Desde el 2008 se estima que sobre esta infraestructura viajan 81000 personas al día.

Para el Gobierno de Hong kong el proyecto no fue considerado un éxito debido a su coste de construcción y debido al hecho de no haber reducido considerablemente el tráfico en las calles. Este juicio pero, no parece confirmado por la evidencia empírica, que testimonia el éxito del proyecto en la regeneración



fig. 5.49 Una calle de Hong Kong en hora punta.

261. Hong Kong: 1 escalera cada 1242 personas, Japón 1/2801, Alemania 1/7017)

262. Shelton et al., 2010





fig. 5.50 La conexión peatonal sobre Garden Road, entre el complejo del Citibank Plaza y el Cheung Kong Park.





fig. 5.51 El largo recorrido peatonal que conecta el Hong Kong Macao Ferry Terminal a la parada de la metropolitana de Sheung Wan y al distrito de Central. Al fondo la península de Kowloon y el International Commerce Center.

de la ciudad, a través de un medio de transporte público que ha facilitado el movimiento de los peatones en lugares inaccesibles o pocos atractivos sin la desconexión de un ascensor. La Mid Levels Escalator, ha transformado un sector de la ciudad en un lugar interesante y lleno de vitalidad, además la escalera ofrece una forma suave de subir en las partes más altas de la colina disfrutando del paisaje circundante.

La red de conexiones peatonales pone en relación directa varios edificios a través enlaces en los niveles inferiores y por encima de plano del suelo, facilitando la circulación peatonal. (fig. 5.50)

La diferenciación de los flujos permite reducir la presión a nivel de la calle permitiendo además una mayor fluidez del tráfico vehicular. Al mismo tiempo el uso de diferentes niveles proporciona una experiencia alternativa para atravesar la ciudad. (fig.5.51, 5.52, 5.53)

La red de pasarelas caracteriza los diferentes distritos de la ciudad, las zonas urbanas como *Central*, *Admiralty*, *Sheung Wan*, *Chai Wan* y *Mong Kong* cuentan con largos enlaces peatonales que aseguran una eficiente conectividad.

Los suburbios como *Tsuen Wan* y *Cheong Nan* también utilizan el sistema de pasarelas elevadas, para la organización de los flujos de los pasajeros de la estación del tren, demostrando su utilidad para los residentes y los visitantes de la zona.

Gracias a la diversidad funcional y a su estructura compacta, el *CBD (Central Business District)* de Hong Kong cuenta con una amplia red de recorridos peatonales, desde el nivel de las calles a los pasajes elevados y subterráneos.

La red proporciona una conveniente alternativa para atravesar la ciudad evitando las muy transitadas y congestionadas calles del centro, conectando directamente las oficinas y los edificios comerciales.

Los *skywalks* se pueden definir como una red de circulación peatonal elevada que comprende las interconexiones de pasarelas cubiertas o descubiertas por encima del nivel de las calles, así como los pasajes dentro de los edificios.²⁶³

A pesar de un uso más orientado a los espacios interiores y menos relacionados con el nivel de las calles, los pasos elevados pueden contribuir a una importante transformación económica y social del espacio urbano de las ciudades.²⁶⁴

Las pasarelas elevadas, de hecho, son una característica distintiva de la ciudad de Hong Kong. El sistema de los *skywalks* ha jugado un papel importante en el desarrollo del distrito financiero de Hong Kong, desde la construcción del primer paso elevado financiado por la *Hong Kong Land Corporation* en la década de 1970 y que conectaba el *Connaught Center*, ahora conocido como *Jardine House*,



fig. 5.52 El primer puente peatonal construido en la década de los '70 en Hong Kong.



fig. 5.53 El puente peatonal sobre Connaught road en correspondencia del Hang Seng Bank Headquarter.

263. Robertson, 1994

264. ibidem



fig. 5.54 El largo pasaje que conecta el distrito de Central con el distrito de Sheung Wan.

con *Swire House*, ahora conocido como *Chater House*. (fig. 5.52)

Desde las primeras etapas de la época colonial británica, el distrito de *Central* ha sido un punto preferencial para la concentración de las funciones económicas, establecimientos institucionales y gubernamentales, así como centro de la vida social y cultural. En el 1970 el pasaje de una economía manufacturera en una economía de servicios, llevó como consecuencia atraer a muchas empresas, que buscaban la más eficiente ubicación y oficinas de calidad.

Debido a la fuerte demanda de espacio urbanizable, el *CBD* fue extendido hacia el este de *Wan Chai* y el oeste de *Sheung Wan*. Rascacielos modernos y siempre mucho más altos se construyeron en las áreas recuperadas, demoliendo además los edificios deteriorados para absorber las funciones más intensas del distrito financiero, y transformando en poco tiempo el distrito de *Central* en uno de los distritos financieros más eficientes del mundo.

El sistema de los *skywalks* nació principalmente como una estrategia de planificación. El objetivo del Gobierno era mejorar la seguridad de los ciudadanos, separando la circulación vehicular y la circulación de los peatones. En Hong Kong, las calles son demasiado estrechas para favorecer la circulación, y la congestión en las aceras es bastante común durante las horas punta, lo que reduce la velocidad de desplazamiento.

En este sentido las conexiones de la red de los *skywalks* facilitan la movilidad peatonal, permitiendo atravesar el *businnes district* en menos tiempo y más cómodamente, también porque la mayoría de los pasajes están en gran parte cerrados y con aire acondicionado, por lo tanto protegidos de las condiciones climáticas desfavorables.

Sin embargo, el sistema de los *skywalks* no es totalmente eficiente, la mayoría no tiene acceso facilitado para los minusválidos y algunos de los pasos elevados por ejemplo no tiene conexión directa con los principales recorridos.

En Hong Kong se pueden considerar tres conjuntos de *skywalks*, agrupados en los tres sub-distritos del *CBD*, *Central*, *Admiralty* y *Wan Chai*. (fig. 5.55)

El sistema de los *skywalks* de *Central* conecta 30 edificios y con la excepción de los pasajes que se encuentran dentro de los edificios, los pasillos elevados cuentan con un recorrido total de más de 2,7 km.²⁶⁵

En el distrito de *Central* podemos encontrar los más importantes edificios de Hong Kong, el *HSBC Building*, el edificio de la *Bank of China*, *Chater House*, y el *International Finance Center*.

Después de la finalización de las obras de *Exchange Square*, el Gobierno construyó el mayor cruce peatonal cubierto del área para ampliar el sistema de

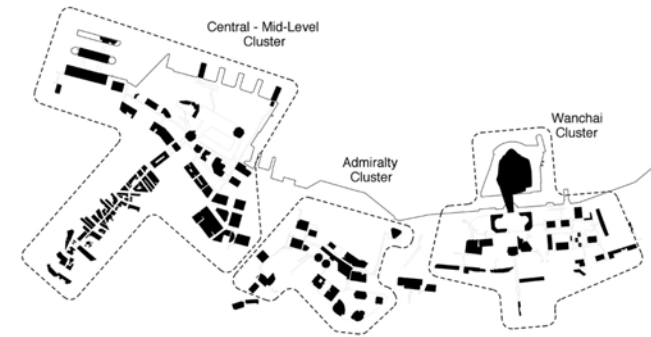


fig. 5.55 Los distritos de *Central*, *Admiralty* y *Wanchai*.

City	Time of counting	Location with highest pedestrian flow	Time section(s)	Section total	No. of pedestrians per minute
Hong Kong	September 2006	Skyway between Pacific Place and Queensway Plaza	08:30-09:30	7,160	119
			10:30-11:30	4,107	68
			15:00-16:00	5,033	84
			17:30-18:30	8,153	136
Lower Manhattan, US	June 2003	Intersection at Broadway and Wall Street	08:30-09:30	6,804	113
			10:30-11:30	2,633	44
			15:00-16:00	4,510	75
			17:00-18:00	5,158	86
Vancouver, Canada	May 2002	Robson Street	10:00-11:00	1,311	22
			15:00-16:00	4,716	79
			16:00-17:00	5,938	99
			17:00-18:00	5,675	95
West Perth, Australia	March 2006	Hay Street	17:00-18:00	744	12
Portland, Oregon, US	June 2006	Intersection at Broadway and Morrison	08:00-10:00	1,581	13
			10:00-11:00	1,257	21
			15:00-16:00	2,271	38
17:00-18:00	1,751	29			
Calgary, Alberta, Canada	June 2002	Plus 15 (Between Eaton's Centre and Home Oil Tower)	16:00-18:00	2,653	22

Notes:

Locations with the highest pedestrian volumes compared to other sites of the same studies are selected for comparison.

(Sources: derived from Calgary Downtown Association and The City of Calgary, 2002; Engineering Services, 2002; Economics Research Associates, 2003; Curtin University of Technology et al., 2006; Portland Business Alliance, 2006)

fig. 5.56 Comparación de la intensidad de tráfico peatonal en los cruces más intensos de distintas ciudades.

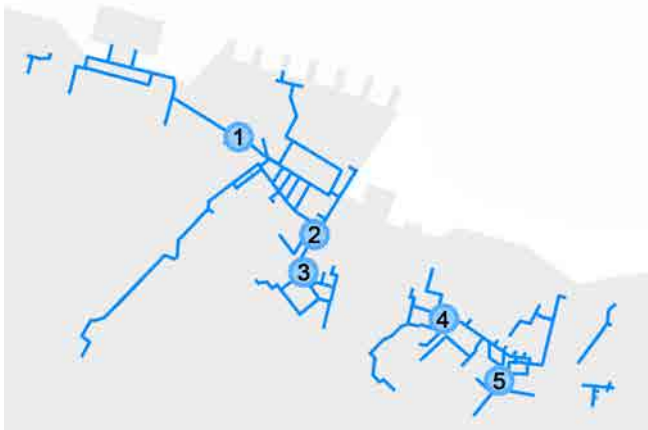


fig. 5.57 Los puntos de análisis de los flujos peatonales.

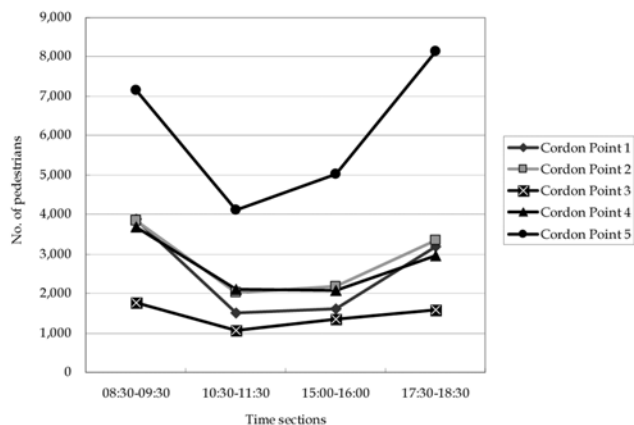


fig. 5.58 Los datos muestran los picos de los flujos durante las horas del día.

las pasarelas y crear la conexión hacia el oeste en *Sheung Wan*. (fig. 5.54)

Al margen del distrito financiero, también hay algunas pasarelas destacadas en los puntos de cruce de tráfico más intenso. La red de pasarelas en *Admiralty*, un total de más de 1.6 km, ofrece enlaces peatonales directos y cerrados entre 18 edificios.

Sus conexiones se extienden hasta al oeste del *Cheung Kong Centre* situado a lado del distrito de *Central*. Entre los principales edificios recordamos el complejo del *Pacific Place*, el *Queensway Plaza Shopping Center* y el Consulado General Británico. Las áreas de *Central* y de *Admiralty* no están directamente conectadas a través de los *skywalks*. Los enlaces principales se encuentran a nivel de las aceras, y a pesar de la falta de conexión, la interacción directa entre los empresarios en el centro del *CDB* y su periferia es posible gracias al continuo desarrollo del sistema de los *skywalks*.

Las red de *Wan Chai* es la que no tiene conexiones directas con el *Central Business District*. Sin embargo, el área se está desarrollando como un núcleo secundario, su trama de pasarelas se extiende desde el puente peatonal de la estación metropolitana de *Wan Chai* y sobrepasando seis calles principales, se conecta hacia el norte con el *Hong Kong Convention and Exhibition Centre*. Los pasajes en el distrito de *Wan Chai* cuentan con más de 1.6 km, y ponen en relación directa 11 importantes edificios comerciales.

En general, si consideramos todas las conexiones entre los edificios la red proporciona un recorrido libre de tráfico de más de 4,4 km, e incluyendo además los pasajes dentro de los casi 60 edificios conectados directamente, la longitud total de la red de los *skywalks* es más de 8 km.

Multiplicando las capas de la ciudad, las pasarelas permiten ampliar el espacio urbano utilizable. El uso de las escaleras y de los ascensores incrementan las interacciones dinámicas entre las actividades de la calle y las funciones en los niveles superiores, llevando los flujos de las personas en varias capas de la ciudad. El sistema se ha extendido notablemente desde la creación del primer puente peatonal, y hoy en día los *skywalks* de Hong Kong son unos de los puntos más transitado del mundo, con nivel de intensidad iguales que en el corazón de *Manhattan* en *New York*.²⁶⁶ (fig. 5.56)

Cada día la red absorbe un flujo de personas bastante intenso, (fig. 5.57, 5.58) sobre todo en horas punta relacionadas con los viajes de desplazamiento casa/trabajo, resultando eficiente gracias a la conexión directa con los principales medios de transporte, tranvías, paradas de metro, estaciones de tren, bus y ferry.





fig. 5.59 El “100 Queen’s Road”, es uno de los pasajes peatonales más utilizados. Conecta la Mid-levels escalators (que es la escalera mecánica cubierta más larga del mundo) con Queen’s Road y Central Market.



fig. 5.60 El skyway de conexión entre Sheung Wan y Central a lado de Connaught Road.

5.3.1 Las diferentes tipologías de skywalks

Gracias a su éxito, el sistema de las pasarelas sigue extendiéndose, el paso elevado que conecta el *IFC (International Finance Centre)* y la *Jardine House* se prolongará hacia el norte hasta la parada del ferry de *Central Pier n.7* como parte del proyecto de renovación de la fase III del distrito de *Central*. En los planes del Gobierno hay la intención de solucionar la falta de enlaces entre los tres subsistemas de *Wan Chai*, *Central* y *Admiralty*, para crear una red completa de pasarelas que comprenda todo el *Central Business District*.

Actualmente está en fase de desarrollo el plan de unir la red de *Admiralty* y *Wan Chai* a través de una conexión con la parte norte de *Gloucester Road*, entre *O'Brien Road* y la *Tim Mei Avenue*, que proporcionará un enlace directo con las nuevas oficinas del Gobierno.²⁶⁷

Otro plan es la construcción de una pasarela elevada en el lado norte de *Connaught Road*, entre *Connaught Place* y *Edinburgh Place* para conectar la red de *Central* y *Admiralty*.

Sin embargo, hay que considerar con atención la necesidad de ampliar la red de los *skywalks*. Las experiencias de las otras ciudades pueden servir como referencia para mejorar planificación de los distritos de Hong Kong.

Una sobrecarga de pasaje entre los edificios no es algo nuevo. Los sistemas integrales de *skywalks* se han construido en las áreas centrales de las grandes ciudades norteamericanas ya desde la década de 1960, cuando la ciudad de Minneapolis fue la primera ciudad de los EE.UU. a desarrollar una red de pasarelas cerradas.²⁶⁸ (fig. 5.61)

Sin duda, el valor de los *skywalks* es muy debatido. Algunos analistas urbanos creen que el uso excesivo de las pasarelas podría quitar las actividades de las calles, causando la pérdida de la vida ciudadana.²⁶⁹

A pesar de que los *skywalks* fueron pensados como una forma de competir con los centros comerciales suburbanos, algunos gobiernos municipales como los de las ciudades de Dallas, Des Moines, y Cincinnati, limitaron la expansión en sus centros, incluso derribando algunas de las pasarelas con el fin de estimular la circulación a nivel de las calles.

A diferencia de otras ciudades norteamericanas, el amplio sistema de pasarelas peatonales de Hong Kong se debe atribuir en gran parte a su morfología.

De hecho el espacio urbanizado, es bastante limitado especialmente en el centro de la ciudad. Con el apoyo del Gobierno y las ambiciones de los promotores inmobiliarios, Hong Kong sigue ampliando su red de *skywalks*.

El uso intensivo de las pasarelas se debe en gran parte a su estructura urbana densa y el uso masivo del espacio de la ciudad. Su éxito, sin embargo, no implica



fig. 5.61 Un pasaje entre dos edificios en Minneapolis.

267. Information Center - Hong Kong Government

268. Daniels, 2005

269. Healy, 2005

necesariamente la necesidad de incrementar el uso de los *skywalks* en el *CBD*. Por ejemplo, en el 1990 fue construida una pasarela peatonal que ponía en conexión la parada de metro de Wan Chai con la Immigration Tower y la Revenue Tower, dos destinos frecuentes para la población de Hong Kong y no solo. La primera para obtener visados, permisos de trabajos y otros documentos, la segunda para cualquier asunto relacionado con los impuestos. La pasarela facilitaba el tránsito peatonal y permitía aliviar la condición de hacinamiento que afectaba *O'Brien street* y *King street*. Este *skywalks* es bastante diferente respecto a las ostensas estructuras que podemos encontrar en el distrito de Central. A lo largo de la pasarela es bastante frecuente encontrar diferentes tipos de vendedores y representantes de agencias inmobiliarias y dada su proximidad a los edificios es posible observar las diversas actividades que ocurren en su interior.

En Kowloon hay un *skywalks* desde la estación de *Mong Kok Est* hasta la estación del metro de *Mong Kok*, la pasarela cubre una distancia de 400 metros. A lo largo del recorrido pero no hay conexiones frecuentes con la calle, y el puente peatonal se configura más como un medio para facilitar la circulación entre las dos estaciones.

El siguiente paso para el Gobierno y sus planificadores es mantener un equilibrio entre el crecimiento de la ciudad y la expansión del sistema de puente peatonal. Sin duda, la ciudad ha mejorado su accesibilidad, la facilidad de conexiones permite a las áreas adyacentes al *Central Business District*, tener acceso a los principales servicios y comunicarse directamente con el centro y viceversa.

Por lo tanto, la red global de los *skywalks*, no sólo ayuda la interacción entre diferentes niveles (con el consecuente desarrollo de las actividades comerciales relacionadas a los flujos de las personas) facilitando la formación de una “*Sky city*”, sino que también suaviza la expansión lateral del *CBD* hacia su periferia. En general, se espera que el desarrollo del corazón de Hong Kong continúe en el futuro próximo, en vista del fuerte crecimiento económico de la ciudad, ya que se ha convertido en el centro de servicios más avanzados de la región Asia-Pacífico e incluso del mundo.

Dada la alta intensidad de la actividad empresarial, el sistema de las pasarelas peatonales se ha transformado en una herramienta indispensable para facilitar el uso de las varias capas del espacio urbano.



fig. 5.62 La pasarela de conexión hacia el Central Ferry Pier



fig. 5.63 Acceso al sistema de Skywalks cerca de Chater Garden (a la izquierda) en el distrito de Central.





fig. 5.64 La conexión entre Alexandra House y The Lanmark Building.

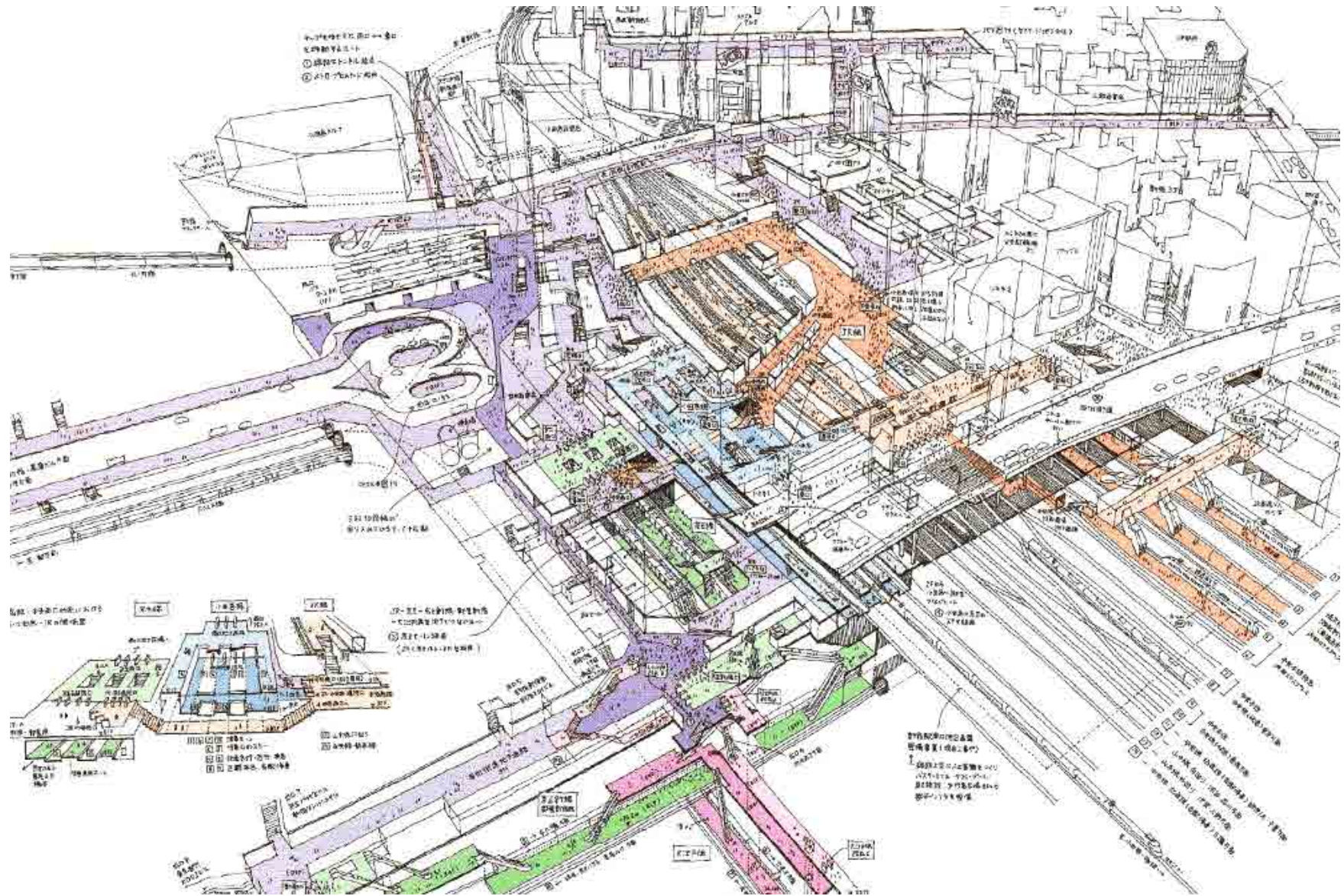


fig. 5.65 Un interesante dibujo que muestra la complejidad de los flujos y de las conexiones en la estación de Shinjuku en Tokyo.

5.3.3 Skywalks y subsuelos, las experiencias de otras ciudades

Hong Kong con su red de *skywalks* (8km) y sus pasajes subterráneos (en correspondencia de las estaciones del metro) ofrece un sistema que combina el uso de diferentes niveles del tejido urbano. En el libro *Cities Without Ground - A Hong Kong Guidebook*, los autores describen:

*“el suelo es un plano continuo, un punto de referencia constante. Es el plano sobre el cual se resuelven todos los conflictos del tejido urbano (público y privado, programado y espontáneo, privilegiado y desfavorecido) Hay ciudades donde la definición de este plano es algo complejo, donde las diferentes actividades urbanas tienen lugar por encima del suelo o en el subterráneo”*²⁷⁰

Sin embargo, existen otras ciudades que han desarrollado sistemas alternativos de circulación peatonal. Sistemas que albergan una gran variedad de actividades, especialmente en las áreas del centro. En Minneapolis, Calgary y Des Moines City (18km, 16 km, 6,4), los skywalks conectan diversos edificios y varios distritos, mientras que en Montreal y Houston, se ha desarrollado un extensivo sistema de recorrido bajo el nivel del suelo. (respectivamente de 32km y 9,7km). La posibilidad de colocar una parte de los servicios o de las actividades comerciales en otros niveles representa una oportunidad para utilizar el suelo de una forma intensiva. La estación de Shinjuku en Tokyo por ejemplo es un importante nudo de intercambio, donde millones de pasajeros procedentes de los suburbios se conectan a la red de transporte metropolitano de la ciudad. Un laberinto subterráneo utilizado por un promedio de tres millones de personas cada día y que se extiende ocupando un distrito entero. En esta compleja infraestructura, compuesta por diferentes centros comerciales, bares, restaurantes y otras actividades es posible perderse sin tener la oportunidad de salir a la calle.

Hay ejemplos con una extensión más contenida como en el Forum des Halles en Paris, con su estación intermodal y centro comercial (41 millones de clientes anuales) o el ejemplo del Rockefeller Center, descrito anteriormente, con sus galerías comerciales que siguen la rejilla típica de Manhattan conectando una serie de edificios por debajo del nivel del suelo.

El desarrollo de los niveles bajo del suelo, es una oportunidad para incrementar los beneficios de los promotores inmobiliarios, que pueden aprovechar de espacios adicionales que normalmente no se cuenta, en el cálculo de la superficie construida.

Sin duda los aspectos económicos y comerciales no representan el único factor para la construcción de estas estructuras. En las ciudades de Asia la construcción

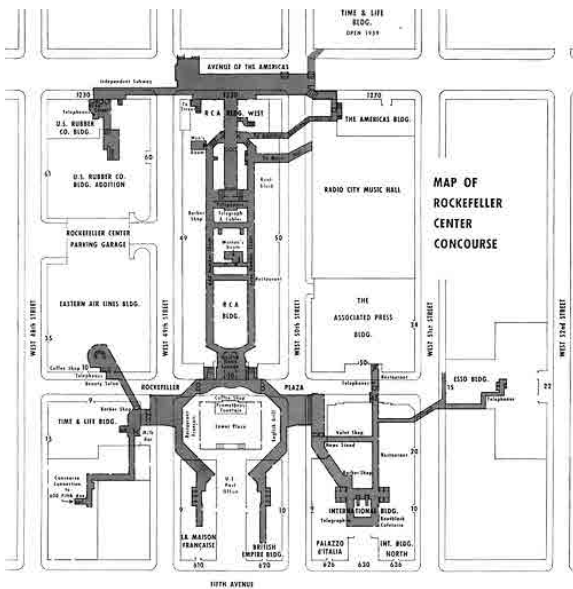


fig. 5.66 Esquemas de las conexiones subterráneas en el Rockefeller Center.

de un nivel subterráneo sirvió principalmente para separar los flujos peatonales y vehiculares, mientras que en las ciudades norteamericanas, la motivación fue crear un lugar para el resguardo de las condiciones meteorológicas extremas.²⁷¹ Además el desarrollo de los niveles bajo del suelo es una forma para compensar el coste elevado del suelo y utilizar el espacio urbano de una forma más eficiente. Si observamos a la ciudad de Montreal, tiene una de las más amplias redes de recorridos peatonales interiores del mundo.

El sistema *RÉSO*²⁷² comprende 32km de recorridos y cubre un área de 12 kilómetros cuadrados conectando 66 edificios en el centro de la ciudad. El desarrollo de la red peatonal subterránea la coloca como una referencia internacional para las estrategias del desarrollo sostenible, además de mejorar el acceso a los espacios públicos, zonas comerciales y centros culturales. Por otra parte, el uso de una red peatonal subterránea aumenta la cantidad de espacio público disponible en las zonas del centro.

En Montreal, en más de dos tercios de los espacios comerciales en el *Central Business District*, se puede acceder directamente a través del sistema de túneles y pasajes subterráneos. Genéricamente este sistema se define como ‘Ciudad subterránea’, o ‘Ville Souterraine’, sin embargo, este es un nombre inapropiado ya que la red está sólo parcialmente (aproximadamente la mitad) bajo el nivel del suelo. En este sentido el término ‘Indoor City’ podría ser más adecuado.²⁷³ La red creció orgánicamente desde el 1962 hasta el 2006 inspirándose inicialmente en el modelo del Rockfeller Center, el sistema ha sido desarrollado sin un verdadero masterplan, envolviéndose y creciendo orgánicamente durante un período de 45 años. Para el desarrollo de la red ha sido fundamental el papel del sector privado, ya que el espacio subterráneo se considera privado y no público, con la excepción de algunas zonas.

Sin embargo la ciudad de Montreal ayudó el proceso de expansión de la red a través de los incentivos de las normas urbanísticas. Los promotores recibían un bono de superficie construida (entre 4 y 6m²) para cada 0.09m² concedido como ‘open plazas’ en el desarrollo de sus edificios.

Además las superficies construidas bajo el nivel del suelo no se incluían en el cálculo de la edificabilidad. Sin embargo el desarrollo de la red y su éxito ha sido influenciado y soportado por el desarrollo del metro. De hecho en casi todas las estaciones del Centro de la ciudad hay la posibilidad de conexión con el sistema de recorridos peatonales cubiertos.

La mayoría de los recorridos están abiertos desde las 5:30 am a las 1:00 am (las mismas horas de funcionamiento que el metro).



fig. 5.67 Mapa del sistema RÉSO en Montreal



fig. 5.68 Un espacio del sistema RÉSO donde se ve la correspondencia entre las paradas del metro y los centros comerciales.

271. Zacharias, 2001

272. RÉSO, homónimo de la palabra francesa réseau, red en español.

273. El-Geneidy et al., 2011

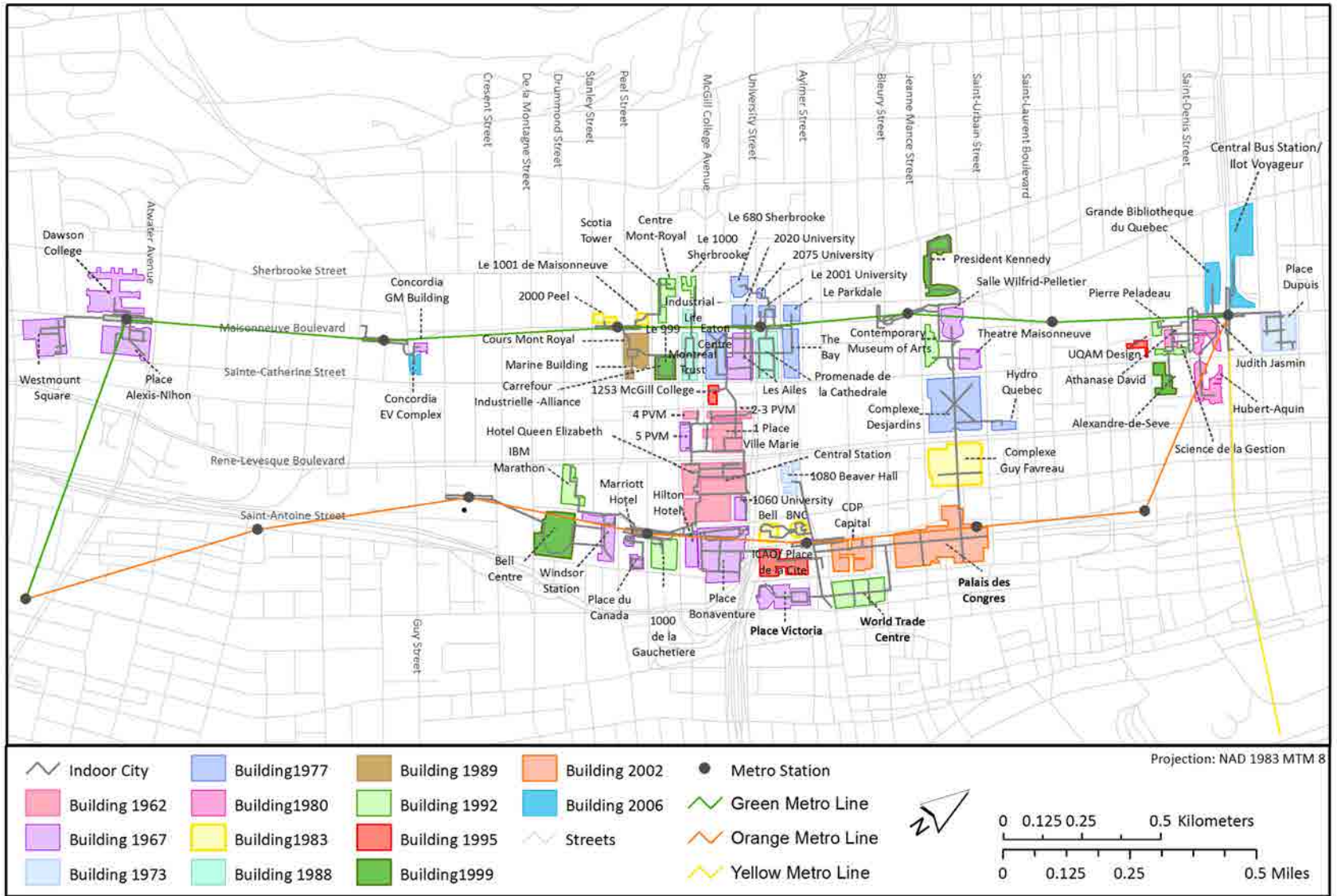


fig. 5.69 Un mapa que muestra la evolución del sistema RESO. El esquema evidencia la construcción de los varios edificios que se han incorporado a la red de espacios subterráneos.

La crítica principal es que el desarrollo de la red, impulsado por los incentivos, lleva a la pérdida de la vida pública a nivel de la calle tradicional. Además el desplazamiento de los espacios comerciales en los subterráneos, (para disfrutar de los beneficios de la ley) lleva a la colocación de los aparcamientos en las primeras plantas del edificio, creando fachadas sin actividades en planta baja.²⁷⁴ (fig.5.70, 5.71)

Se ha visto que el nivel de accesibilidad a las áreas comerciales bajo el nivel del suelo ha crecido consecuentemente a la evolución de la red, sobre todo con la construcción del importante *link* de conexión efectuado en el 1995 que ha facilitado la integración de 2 importantes partes del sistema.

Este sistema como hemos visto tiene un papel importante en la ciudad de Montreal. En comparación si miramos a la situación de la ciudad de Houston podemos ver que el centro de la ciudad está perdiendo su capacidad de atraer a las personas, y esto se refleja también en su sistema de túneles subterráneos. Recientemente, durante una reunión con una asociación de empresas, el alcalde de Houston Annise Parker dijo que:

*“...es fundamental reducir la distancia entre lo que sucede a nivel de la calle y lo que sucede en el túnel [...] deberíamos encontrar la manera de llevar y entretener la gente en el centro de la ciudad, y tratar de establecer conexiones más eficientes con el sistema de pasajes subterráneos.”*²⁷⁵

El sistema de túneles de la ciudad se extiende en el subsuelo a lo largo de varios kilómetros, y a pesar de ser uno de los secretos mejor guardados de Houston viene utilizado diariamente por miles de personas, principalmente los usuarios de los edificios y los turistas, sobre todo durante las temporadas de lluvias, o durante los húmedos meses de verano con temperaturas que alcanzan los 37 grados. La construcción del primer túnel fue en el 1926 debajo Fannin Street entre Texas y Capitol, luego la red ha ido creciendo a lo largo de los años con la expansión definitiva del sistema en los años 60 y 70, durante el boom económico de la ciudad.

‘The Tunnel’ así conocido por los ciudadanos de Houston, se compone principalmente de una serie de recorridos peatonales que se extienden en el subsuelo de la ciudad conectando más de 90 manzanas a lo largo de varios kilómetros, incluyendo restaurantes, tiendas y otros servicios.

Muchos edificios en el centro de Houston, (Torres de Oficinas, Hoteles, Centros comerciales, Edificios del Gobierno) están conectados al sistema (constituidos



fig. 5.70 Un edificio donde el aparcamiento ocupa todo el espacio de la planta baja.



fig. 5.71 Un ejemplo de espacio de conexión al sistema RÉSÓ.

274. Sijpkens y Brown, 1997 citados en El-Geneidy et al, 2011

275. <http://www.houstonchronicle.com/business/real-estate/article/Narrowing-the-distance-between-street-tunnel-4516479.php>

también por diversas pasarelas aéreas) que cuenta con un acceso principal desde la torre de oficinas Wells Fargo Plaza, y con otros accesos menores desde el nivel de la calle y dentro de los edificios conectados a la red a través ascensores y escaleras mecánicas. Los túneles están abiertos sólo de lunes a viernes aproximadamente desde las 6 am a las 6:30 pm.²⁷⁶

Sin duda la mejora del sistema podría representar una posibilidad para atraer en el centro de la ciudad un número más elevado de personas. En este sentido el esfuerzo para incrementar la vida en las calles de la ciudad ha sido el aspecto principal de un nuevo grupo de comerciantes (incluyendo los del *The túnel*) que se creó a principios de este año como consecuencia al cierre de *Macy's*²⁷⁷ en Main Street, unas de las calles principales de la ciudad.

El alcalde remarcó que una de las posibilidades sería que los nuevos edificios en el centro de la ciudad podrían desarrollar un doble nivel comercial accesible desde la calle y desde el nivel subterráneo, aumentando las oportunidades de conexión entre los dos sistemas. Sin embargo una de las dificultades es poner en práctica un plan integral porque cada parte del sistema está controlado por diferentes propietarios.

La gestión y la mantenimiento de los espacios es a cargo de los propietarios que se ocupan también de la seguridad mediante la colocación de guardias y la instalación de cámaras en lugares estratégicos del túnel.

Para orientarse en 'the tunnel' hay un sistema de señalización creado por la *HDMC* (*Houston Downtown Management Corporation*) que diferencia las distintas partes de la red con diferentes colores.

Sin embargo un sistema como el de Houston, que no dialoga mucho con las otras partes de la ciudad no ayuda su integración en el tejido urbano. Las intenciones del Gobierno están en mejorar la eficiencia de la red y su conexión con el nivel de la calle.

En este sentido, el sistema *RÉSO* de Montreal, a pesar de las problemáticas que hemos descrito, representa un ejemplo más eficiente desde diferentes puntos de vista: las políticas, la conexión con la red de metro y la capacidad de atraer los ciudadanos.

Pero Montreal no es la única ciudad canadiense que ofrece un sistema de circulación alternativo, la ciudad de Calgary fue una de las primeras ciudades en crear un sistema de pasarelas aéreas con el intento de aumentar la cantidad de espacio dedicado a la circulación peatonal. El sistema fue concebido y diseñado por el arquitecto Harold Hanen que trabajó para el Departamento de Planificación de Calgary desde el 1966 hasta el 1969.



fig. 5.73 Una imagen del proyecto de renovación de algunos espacios en *The Tunnel*.

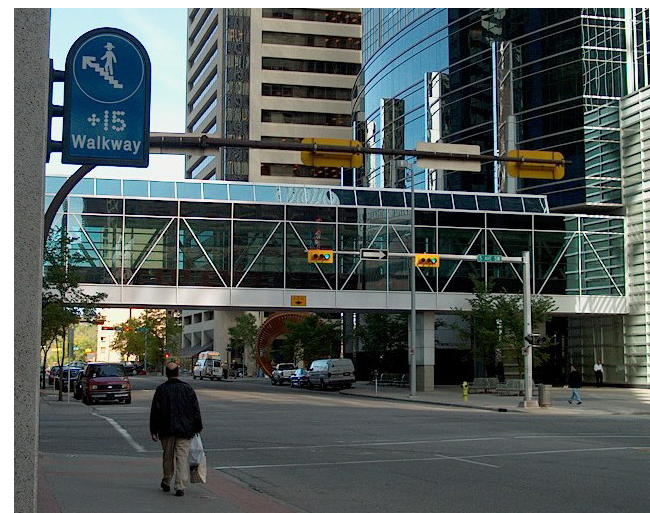


fig. 5.74 Indicación de acceso a los skywalks de la red plus15 en Calgary.

276. <http://www.houstontx.gov/about/houston/exploringtunnels.html>

277. Macy's es uno de los departamentos comerciales más conocidos de los Estados Unidos.



fig. 5.75 El primero skywalks construido en Calgary en el 1970. La pasarela conecta el Westin Hotel con el Calgary Place.



fig. 5.76 Sucesión de Skywalks en 1 Street Southwest en Calgary

La red fue inaugurada en el 1970 y en los últimos 30 años, el sistema de skywalks *plus15* o *+15* se ha convertido en el más extenso de América del Norte, caracterizando el aspecto del centro de la ciudad de Calgary.

La red compuesta por 12 km de pasarelas climatizadas conecta más de 60 manzanas creando un sistema alternativo de circulación peatonal *15feet* (aproximadamente 4.5 m) por encima de las calles.²⁷⁸ (fig. 5.77)

A la red están conectados edificios de oficinas, tiendas, centros comerciales y varios servicios. El sistema *plus15* ofrece un nivel de accesibilidad bastante eficiente con escaleras mecánicas y ascensores situados dentro de los edificios y en las calles, con diferentes conexiones con los parques urbanos de la ciudad. Lo más interesante es que *plus15* ha sido planteado como un sistema desde el principio de su creación.

Desde que el concepto surgió en los primeros documentos de planificación a principios de 1960 y desde la construcción de los primeros puentes, la política de gestión del sistema ha puesto las bases para la definición de sus características en reacción a la expansión futura del sistema. Como se lee en el *Urban Renewal Scheme 1 B* del 1967 *plus15* nació con el propósito de:

Evitar los conflictos indeseables que existen actualmente en el centro de la ciudad. Las pasarelas aéreas proporcionarán un entorno en el que todas las estructuras y las instalaciones atenderán específicamente a las necesidades de los peatones, con protección frente a las inclemencias del tiempo y la libertad de los peligros del tráfico.

Después de haber establecido un marco general para el desarrollo orgánico del sistema, el siguiente paso fue la creación de la política necesaria para su aplicación. Con la evolución del sistema también las normas han ido evolucionando. En principio para fomentar el desarrollo del sistema el *Downtown Development Guidelines* establecía un bono de superficie construida (edificabilidad) para los edificios que se conectaban a la red y que proporcionaban espacios e instalaciones recreativas para los peatones.

Esencialmente, el sistema de *skywalks* fue financiado con el capital de los promotores privados, que a su vez fueron compensados a través de una superficie extra para la construcción de sus edificios.²⁷⁹

La cantidad de espacio adicional dependía desde muchos factores, y variaba en relación a los beneficios proporcionados al público.

En la normativa actual la *Downtown Handbook of Public Improvements*²⁸⁰ que

278. Chalmers, 1999

279. ibidem

280. City of Calgary, 1982a Downtown Handbook of Public Improvements. Planning Department, Special Projects Division.



fig. 5.78 Un ejemplo de como estimular el uso del sistema de skywalks.

contiene la *plus15 policy* los bonos son menos generosos y el objetivo principal es crear entornos urbanos agradables, fomentar la diversidad de actividades a lo largo de las rutas peatonales, facilitar las conexiones verticales entre el nivel de la calle y los *skywalks* con el propósito de preservar las actividades públicas al nivel del suelo.

Adoptada en 1984, la *plus15 policy* establece que el *plus15 system* es una parte integral de los transportes del centro de Calgary y del sistema de los espacios abiertos, y establece el marco para el desarrollo y la expansión del sistema. Las normas, las directrices y el plan de incentivos son contenidos en la *Land Use Bylaw* que establece el ámbito para la aplicación y para lograr los objetivos establecidos en la *plus15 policy*.²⁸¹

En el *plus15* la ciudad de Calgary es propietaria de los puentes que están construidos sobre la propiedad pública, mientras las partes del sistema que pasan por los edificios, (incluyendo pasillos, vestíbulos, plazas y espacios abiertos, tanto a nivel de *plus15* como a nivel del suelo) son jurídicamente de propiedad privada pero están sujetos a servidumbre de acceso público. (nombradas: *properties with plus15 amenities*)

De acuerdo con las directrices el sistema *plus15* debería ser accesible 24 horas al día, pero difícilmente hay lugares que respetan este horario. En este sentido todos los cambios relativos al funcionamiento del sistema tienen que ser autorizados por la coordinación de *plus15*, departamento de planificación y construcción. Otra ciudad de Norteamérica donde hay un interesante sistema de *skywalks* es la ciudad de Des Moines en el estado de Iowa.

El centro de la ciudad cuenta con uno de los sistemas de pasarelas elevadas más organizado de los Estados Unidos. La red cuenta con más de tres kilómetros de recorrido público climatizado, y conecta la mayoría de los edificios en el centro oeste del río Des Moines. El proyecto de la red empezó a plantearse en los años 70, como una estrategia para fomentar el desarrollo económico en el centro de la ciudad inspirado al sistema de *skywalks* de Minneapolis.²⁸²

El sistema sigue siendo un incentivo importante para los nuevos desarrollos y para expandir la actual red de recorridos públicos. El sistema es considerado como una infraestructura pública, con derecho de paso en las propiedades privadas y está abierto (con algunas excepciones) desde las 6 de la mañana hasta las 2 de la noche.

A diferencia de +15 de Calgary los privados no perciben ningún incentivo para conectarse a la red y tienen que pagar por la construcción y el mantenimiento de la parte de infraestructura incluida en su propiedad.

281. Chalmers, 1999

282. [https://www.dmgov.org/Departments Community Development/PDF/DowntownPlanSection 2-2.pdf](https://www.dmgov.org/Departments%20Community%20Development/PDF/DowntownPlanSection%202-2.pdf)

En el documento *Skywalks and Sidewalks* redactado por el departamento de planificación se describen las directrices y las finalidades para el desarrollo y la expansión del sistema. Los aspectos principales se resumen en 4 puntos:

1. revitalizar el sistema de pasarelas
2. ampliar el sistema de pasarelas
3. mejorar la conexión de los *skywalks* con el nivel de las aceras
4. mejorar la experiencia de los peatones al nivel de las aceras

Debido a su construcción durante 30 años, el sistema es bastante heterogéneo y necesitaría de un proceso general de revisión para adaptarse a las necesidades y a las funciones actuales del centro de la ciudad. Una evaluación minuciosa y completa para identificar las posibilidades de mejora de la red y proporcionar un marco común entre las entidades públicas y privadas para tomar decisiones a corto y largo plazo.²⁸³

En muchos casos la conexión entre los *skywalks* y las aceras es confusa, los accesos son difícil de identificar, sea desde la calle, sea desde las pasarelas. Muchos son indescritibles, ascensores pequeños; algunos son escaleras de servicios públicos y otros puntos de acceso están dentro de los edificios privados. El código municipal de la ciudad se refiere solo a los criterios relacionados a las características y al diseño de los puentes y de los pasajes dentro de los edificios, esencialmente de los que pasan sobre el nivel de la calle.

La resolución del nivel de accesibilidad representa el aspecto más importante para mejorar la integración del sistema de los *skywalks* con el resto de la ciudad. Sería necesario que en cada bloque haya al menos un acceso vertical claramente reconocible y utilizable por las personas con discapacidad. En este sentido la evolución y la adaptación del sistema a los nuevos requerimientos implican alteraciones al reglamento municipal de los *skywalks*. Los cambios deberían efectuarse a través la colaboración entre diversas entidades, encontrando las formas más adecuadas para la mejora de todo el sistema.

Si miramos a la página web del ayuntamiento es posible descargar el marco jurídico que reglamenta el sistema de los *skywalks*.²⁸⁴

Las normas regulan varios aspectos, la definición de los *skywalks*, los propósitos de las políticas, la definición de las áreas, como pedir la solicitud para conectarse al sistema, las normas de uso, las características de diseño, las responsabilidades del ayuntamiento y de los privados etc...

Sin embargo a pesar de ser una infraestructura pública, en las normas de uso



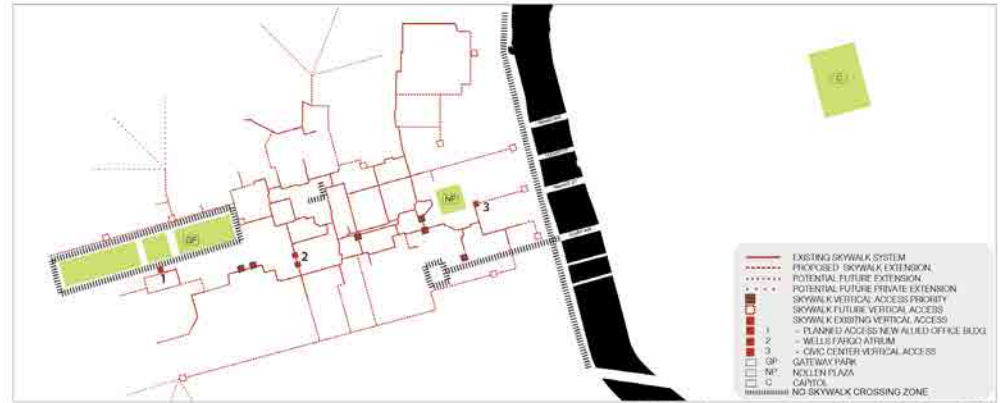
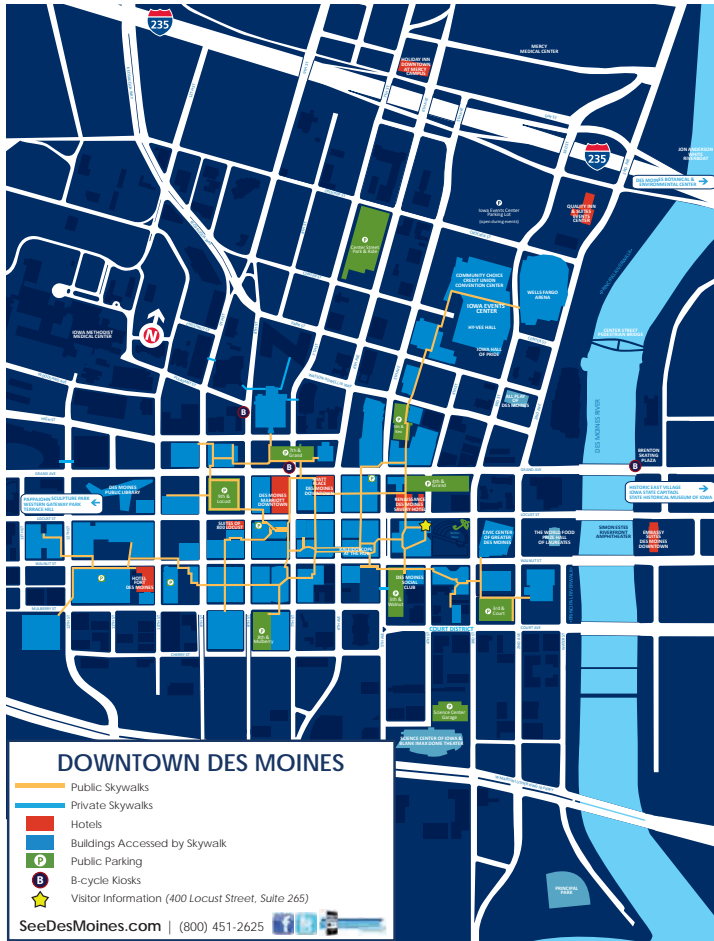
fig. 5.79 Skywalks en Des Moines.



fig. 5.80 Propuesta de renovación del sistema de skywalks en Des Moines City.

283. ibidem

284. <http://library.municode.com/index.aspx?clientId=13242>



map of skywalk system, system expansion opportunities, and places where skywalks are undesirable
map of existing and proposed skywalk district with outline of original skywalk district

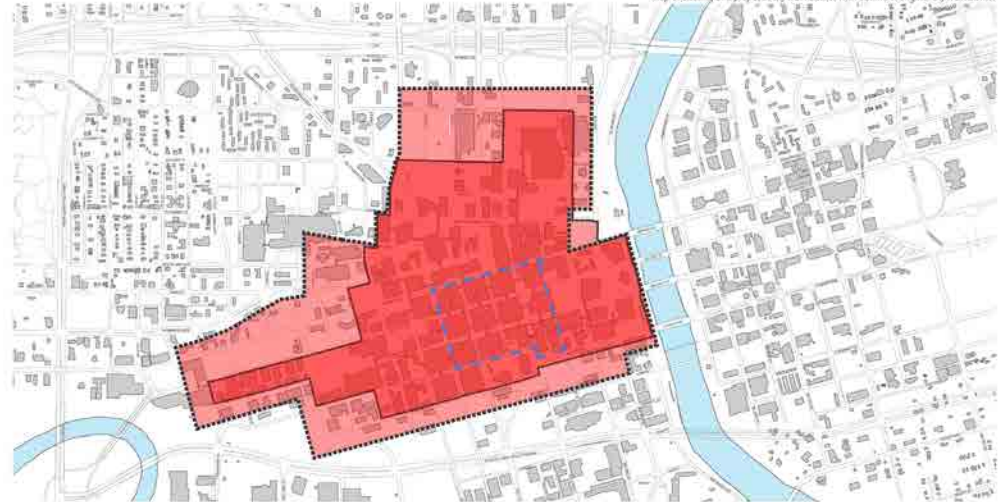


fig. 5.81 Mapa (a la derecha) y proyecto de ampliación del sistema de Skywalks.



fig. 5.82 En las imágenes algunos esquemas de documento Skywalks and Sidewalks. A la derecha los análisis de los flujos de tráfico que sirvieron para la construcción del sistema de skywalks redactados por Barton and Aschman, Associates, Inc. en Agosto del 1978. A la izquierda el mapa de las calles interesadas en el proyecto de renovación para mejorar las experiencias de los peatones.

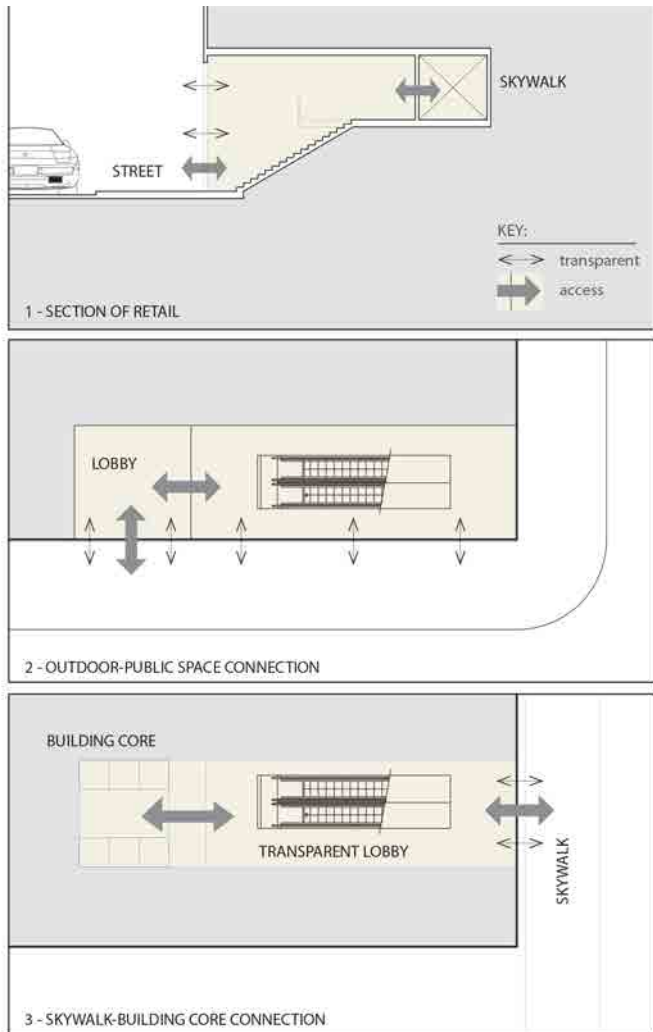


fig. 5.83 Sugerencias para mejorar la accesibilidad a los skywalks.

existen limitaciones que por ejemplo: es ilegal reunirse en grupo y permanecer en los *skywalks* creando dificultad al pasaje de los otros usuarios; que no más de dos personas deberían usar los puentes como un lugar de propaganda política, para hablar en público, para la distribución de panfletos, u otras expresiones legítimas de opinión que no viole las leyes; que no se admiten animales; que no se puede reproducir música; que es posible sentarse solo en los lugares establecidos y que no se pueden beber bebidas alcohólicas a lo largo de toda la red.

