

PROGRAMA DE BECAS CHINA-CIUDAD DE MÉXICO

REPORTE 7 DE ABRIL DEL 2008

Proyecto: Los espacios públicos como elementos de transformación urbana en el marco de los Juegos Olímpicos Beijing 2008 y el Bicentenario.



Laura Janka Zires

Propuesta: *Manual Estratégico de Sistemas Peatonales.*

Índice Anexo técnico

A. ESPACIO PÚBLICO, OLIMPIADAS Y DESARROLLO URBANO DE BEIJING

1. Sistema de espacios públicos en Beijing

- Contexto (Ciudad Amurallada y Tiananmen)

1.2. Beijing y el Plan de Desarrollo Urbano

- Beijing 2008- nuevos espacios para los Juegos Olímpicos
- Beijing y el espacio público peatonal

1.3. Plan de Conservación de la Ciudad Histórica de Beijing

2. Calle Peatonal Qianmen

2.1. Contexto y desarrollo de Qianmen

- Cultura comercial
- Protección cultural
- Un deterioro
- La población de Qianmen
- Los Olímpicos

2.2. Plan de Desarrollo de la zona de Qianmen

- Qianmen y el eje Norte-Sur
- Plan de Reconstrucción, Renovación y Desarrollo de Qianmen

(se anexa presentación y documentos del proyecto. La traducción de la misma se está ejecutando).

B. HONG KONG Y EL SISTEMA PEATONAL DE ESPACIOS PÚBLICOS PARA LOS PROGRAMAS DE RENOVACIÓN URBANA

1. Hong Kong y el espacio público peatonal

2. Políticas de espacios públicos peatonales en Hong Kong

- 2.1. Plan de desarrollo urbano Hong Kong 2030
- 2.2. Hacia un Nuevo Marco de Planeación Peatonal
- 2.3. Directrices y Estándares para la planeación de espacios abiertos
- 2.4. Autoridad de Renovación Urbana como parte del Departamento de Planeación de Hong Kong

3. Proyecto H18 Calles GRAHAM y PEEL

- Propuesta Integral de Revitalización a través de la estrategia de 4 R.
- Planos de Desarrollo
- Sistema de espacios peatonales
- Conservación de la vida peatonal tradicional
- Objetivos y consideraciones de diseño
- Participación comunitaria

C. LECCIONES DE LOS CASOS DE ESTUDIO (BEIJING Y HONG KONG)

D. ESTRUCTURA DEL MARCO DE REFERENCIA.

- Red peatonal como espacio público
- Movilidad peatonal como medio de transporte local y sustentable
- La calle como interfase
- Red peatonal y renovación urbana

E. ESPACIO PÚBLICO, BICENTENARIO Y MANUAL ESTRATÉGICO DE SISTEMAS PEATONALES

1. Los espacios públicos y la Ciudad de México
2. Programas de espacios públicos
3. El peatón y la Ciudad de México
4. Hacia el Bicentenario

F. BIBLIOGRAFÍA

G. LINKS

A. ESPACIO PÚBLICO, OLIMPIADAS Y DESARROLLO URBANO DE BEIJING

Chai.

“Beijing esta viviendo cambios dramáticos, que se pueden reflejar en el símbolo popular *chai*. *Chai* significa destrucción; pero también se refiere a cosas o ideas anticuadas que son propias de ser destruidas. Presentando el símbolo *chai*, uno tiene la capacidad de recuperar de la memoria ciertas cosas olvidadas que previamente permanecían en el pasado. Sin embargo, las ideas olvidadas pero reconstruidas que uno recuerda difieren de las olvidadas.

En este sentido las concepciones chinas prevalecientes de las transformaciones sociales contemporáneas pueden estar configuradas a partir de recolecciones de imágenes construidas del pasado; el pasado puede perderse mientras se recuerde.

Se puede argumentar que el tradicionalismo y modernidad en la China moderna deberían ser vistos como transformaciones circulares entre recordar y olvidar.”

Xudong Zhao, *Destruyendo lo Recordado y Recuperando lo Olvidado en Chai: un Juego Circular entre Tradicionalismo y Modernidad en Beijing*, Instituto de Sociología y Antropología, Universidad de Pekín, **Duran Bell**, Departamento de Antropología, Universidad de California, Instituto Lincoln, 2004

1. Sistema de espacios públicos en Beijing.

Dos cosas parecen ser la única constante en Beijing dentro de una dinámica permanente de procesos cambiantes: alta velocidad y desarrollo masivo (**tiempo-escala**).

La construcción y la demolición (ocurren muchas veces de manera simultánea en un mismo lugar) han alcanzado nuevos niveles con un intensivo dinamismo (vigor-rigor) nunca antes visto en esa ciudad, y posiblemente en China. Dentro del actual proceso de construcción por la más novedosa, alta y reluciente estructura, las grúas en constante trabajo y movimiento no son sólo parte esencial del mismo proceso, sino han llegado a ser parte del paisaje dinámico urbano garantizando un cambio de dirección vertical de la estructura urbana y su habitabilidad.



A nivel de calle, los paisajes ideales en papeles tapices de colores brillantes, llamativos y seductores están dispuestos frente a cada sitio de construcción. Parques naturales, ambientes modernos e ideales para las compras, “familias felices”. Todo este trabajo de manipulación de imágenes por computadora, la impresión a gran formato y su despliegue en grandes lotes en medio de la ciudad muchas veces resulta en un trabajo literal meticuloso.





Beijing está haciendo grandes esfuerzos y han sido serios en hacer realidad su búsqueda de paisajes y ambientes ecológicos, amigables y modernos, pero aún no queda claro qué tanto de esto es real y qué tanto ideal. Mucho menos qué tanto de esos paisajes influyen en la calidad de vida de sus ciudadanos y si se están tomando en cuenta para la planeación de un sistema integral de espacios públicos:

“La planeación conciente y la consolidación de los espacios públicos es una tarea que ha sido prácticamente negada en este país. Por esta razón es de urgente atención, que empecemos a reflexionar sobre la planeación urbana y su construcción. Los problemas de sobrepoblación, malos niveles y modelos de urbanización, creciente población de adultos mayores, escasez de espacio de construcción, crecimiento de desarrolladores, mayor número de vehículos se hacen más complejos con el desarrollo económico de los últimos años de un día al otro. Esto deja que el ya escaso espacio público no funcione de una manera armónica en relación al crecimiento y transformación de la ciudad. La ciudad se ve fragmentada, sufriendo de una ausencia de vitalidad y color. En algunas ciudades esta situación ha llegado a ser insoportable.”

ZHU Xiaodi, coordinador del Instituto de Planeación para Proyectos de Construcción en Beijing, *El Desarrollo y la investigación de los espacios públicos en China*, Stadtkultur Internacional, 2000.

Hoy en día, los grandes jardines históricos, plazas, los parques distritales (algunos no tan públicos), los pequeños parques interiores, calles y callejones, (éstos últimos que parecen ser parte esencial de la vida diaria de la sociedad china), así como los carriles para ciclistas, puentes peatonales, banquetas y pasos a desnivel conforman el sistema de espacios públicos en Beijing y juegan un papel integral en la construcción física, móvil y social de la ciudad, aún más si tomamos en cuenta los aspectos culturales e históricos que han impulsado a la sociedad china a desarrollar gran parte de sus actividades básicas (comer, hacer ejercicio, platicar, jugar) en estos espacios.

Frente a esto, los pocos espacios públicos (planeados o no) en las zonas céntricas de Beijing que se ocupan para desarrollar actividades de recreación, entretenimiento, de interacción social, o de movilidad adquieren un valor agregado. Estos espacios, que están constantemente ocupados, juegan un papel importantísimo en contrarrestar los efectos de un desarrollo masivo a alta velocidad: el tiempo parece congelado y existe un mayor ambiente de identidad urbana (**tiempo-escala**).

Contexto.

Ciudad amurallada: La ciudad de Beijing está compuesta históricamente por múltiples capas de murallas jerárquicas: la Ciudad Prohibida, la Ciudad Imperial, la Ciudad Interior y la Ciudad Exterior, con un claro orden jerárquico. La Ciudad Interna y Externa, acomodadas en forma de “T” invertida, lo que ha constituido un símbolo de la ciudad.

La “Ciudad Exterior” que se refiere no a otra cosa que a la expansión de la ciudad desde mediados del siglo XX fuera del segundo circuito que envuelve la ciudad histórica (“Ciudad Interior”) y donde vive la mayoría de la población, ha crecido bajo la misma lógica de *amurallamiento*. Estas murallas que dividen la ciudad son las grandes avenidas que conforman una traza perpendicular y los grandes anillos vehiculares.

La jerarquía se ha invertido. Las zonas suburbanas parecen ser el oasis de los nuevos desarrollos inmobiliarios para la gente más acomodada, mientras que en la ciudad antigua se deja ver un creciente deterioro. En medio de estas dos, una inmigrante clase media.

Dentro de esta lógica es muy fácil entender que Beijing no sea una ciudad permeable, que sus magníficos parques y plazas públicas se alineen dentro de esta lógica, que sean escasos los espacios públicos planeados con fines de recreación e interacción social y que sus calles sean corredores lineales que delimitan y limitan las funciones de cada zona urbana.

“Beijing es el resultado de un desarrollo de 3000 años. En las ciudades tradicionales chinas los espacios públicos (plazas, jardines, parques) han sido muy escasos. Inclusive la Plaza de Tiananmen no puede ser descrita como tal, ya que no es realmente accesible para todo el mundo.

El espacio público en Beijing está conformado predominantemente por el área libre que dejan los edificios. Algunos edificios han sido planeados bajo la normativa de “línea roja” (paramento de construcción), lo cual deja un espacio libre frente a la banqueta pero el cual no es lo suficientemente espacioso para dejar lugar para nuevos espacios y/o pequeñas plaza. La pregunta de cómo deberían ser utilizados estos espacios aún permanece abierta.”

Wai Gaochuan, *El espacio público como escenario*, La Ciudad China, 2000.



Tiananmen: La Plaza de Tiananmen ocupa un espacio de 40 hectáreas, la mayor plaza pública del mundo hecha en el corazón de la ciudad.

Tras la llegada al poder del régimen comunista se destruyeron grandes edificios oficiales para cambiar la configuración de la ciudad y se despejó el espacio para esta plaza. Desde su planeación, esta plaza ha sido centro de una gran urbanización en los ejes principales de la ciudad (Norte-Sur y Este-Oeste), con lo cual todos los edificios circundantes y alineados a estos ejes han tenido como punto de referencia la escala y la importancia simbólica y política de la misma.

La idea de sus creadores fue la de hacer un gran escenario para grandes demostraciones populares de apoyo al régimen, como de hecho se ha hecho regularmente. Este es el escenario principal de la historia reciente de China; es aquí donde Mao Zedong proclamó la República Popular China en Octubre de 1949; se hicieron grandiosas muestras de adhesión al régimen del "millón de Guardias rojos". Pero esta plaza ha ocupado un lugar central también como escenario del descontento y la oposición estudiantil al gobierno comunista, cuyo episodio más dramático fue la conocida revuelta estudiantil de 1989.

Hoy en día esta plaza es el espacio abierto y "públicos" más controlado y cuidado con medidas estrictas de utilización y comportamiento (se aplica una multa a aquel que escupa o ensucie el suelo).

Para muchos chinos este es un lugar de peregrinación, pues aquí está la tumba de Mao, el Monumento a los Héroes, un gran obelisco homenaje a los muertos en favor de la lucha revolucionaria, la Gran Sala del Pueblo, el Museo de la Revolución y el museo de Historia China. En la entrada de la plaza hay una pantalla que antes mostraba los segundos que faltaban hasta la devolución de Hong Kong. Tras esta devolución mostraba los segundos restantes hasta la devolución de Macao. Ahora muestra una pantalla que cuenta los días restantes para la inauguración de los Juegos Olímpicos.

Para el peatón esta plaza adquiere unas proporciones inhumanas, sólo explicables si pensamos en la importancia simbólica y militar de esta plaza.

1.2. Beijing y el Plan de Desarrollo Urbano.

Beijing 2008- Nuevos espacios para los Juegos Olímpicos.

Frente a los Juegos Olímpicos se están construyendo 13 espacios deportivos y 60 nuevos parques entre el tercer y cuarto anillos vehiculares, los cuales no sólo cumplirán con las estrictas metas ambientales que se han impuesto para los mismos sino como parte de una lógica de "apertura", imagen urbana y bienestar social (estos espacios no siempre están abiertos a todo el público ni son espacios que por sus magníficas dimensiones ofrecen espacios íntimos de interacción o son sólo espacios abiertos decorados dentro de fraccionamientos residenciales que en el mejor de los escenarios están ocupados por algunos adultos mayores o niños que han encontrado espacio entre los vehículos estacionados).

Estos nuevos espacios olímpicos son pensados para: 1. Albergar los Juegos Olímpicos (existen muchas dudas de la función de estos espacios después de estas fechas), 2. Áreas verdes (las áreas verdes no son espacios públicos en China), ya que la mayoría de éstos pertenecen a los cinturones verdes (áreas que sirven de límite vegetal como medida para confinar la expansión de la

mancha urbana y que no han tenido el éxito esperado) 3. Son proyectos que no atienden las necesidades particulares de los habitantes ni están planeados para ser utilizados dentro de una dinámica diaria sino son un reflejo de la imagen que la ciudad quiere mostrar al mundo. 4. Estos espacios aunque sean abiertos y libres de acceso, no son espacios públicos de recreación, cohesión social y articulación urbana. Estos espacios contemplan medidas estrictas de utilización, los horarios de acceso son limitados y las instalaciones están diseñadas más como parques temáticos que como espacios públicos.

Los diferentes proyectos tienen impactos importantes en las zonas de desarrollo pero corresponden a una escala espacial inmensa (Green Olympics tiene un área de: 1,159 ha. de espacios verdes, espacios abiertos e instalaciones deportivas o comerciales). La creación de estos espacios ha implicado la destrucción masiva de zonas residenciales y de oficinas y la reubicación de miles de habitantes de esas zonas.

Por otro lado, existen importantes iniciativas que se han impulsado para los Juegos Olímpicos de renovación urbana, donde la planeación de espacios públicos juega un papel inicial de activación de zonas deterioradas.

- El proyecto para la zona de Qianmen (Planning for Qianmen Pedestrian Street) es parte de los desarrollos que se están generando e impulsando para los Juegos Olímpicos.
- La peatonalización de la calle de Qianmen es una acción detonadora de un proyecto integral de renovación urbana y estará terminada para el 1ero de mayo del 2008.
- La zona de Qianmen tiene un alto potencial de renovación urbana, donde la vida de calle y la creación de un sistema peatonal de espacios públicos es un factor importante dentro de la planeación de desarrollo.
- Esta zona ha sido desatendida por muchas décadas y es ahora, después de diferentes propuestas de convertir la zona en nuevo desarrollo económico sin propuesta de recuperación, que surge un proyecto más sensible a la renovación de la vida tradicional de calle y de convertir la calle de Qianmen en una calle peatonal.
- La consolidación de un sistema peatonal de espacios públicos tiene una correspondencia a las experiencias de éxito en otras ciudades chinas (Shanghai y Hong Kong), donde los objetivos principales son elevar la calidad de vida de los residentes y ampliar el dominio público.



Beijing y el sistema de espacios peatonales.

Durante las últimas décadas la planeación urbana en cuanto a los espacios peatonales ha favorecido el sistema de calles vehiculares en la ciudad de Beijing. Las calles, compuestas por 10 carriles vehiculares, separados por una malla que evidentemente impide que el cruce peatonal de un extremo a otro, y las manzanas de 800 m. por 600 m. aproximadamente, están pensadas para eficientizar el tráfico vehicular (el cual cada vez se ve más agraviado por la creciente demanda y compra de vehículos particulares) dentro de la ciudad. A pesar de que las calles cuentan en su mayoría con carriles para ciclistas y amplias banquetas, la escala individual está completamente olvidada.

Fuera del centro histórico, caminar se ha convertido en un gran esfuerzo para los peatones ya que no existe posibilidad de interacción y las distancias entre los servicios y la residencia o el trabajo están cada vez más distantes. La mayoría de los pequeños comercios sobre las avenidas o calles principales han sido remplazados por grandes desarrollos inmobiliarios (fraccionamientos; nuevamente espacios privatizados), grandes centros comerciales o áreas verdes bellamente decoradas, no transitables, frente a los grandes edificios de consorcios u oficinas, de los cuales quedan muchas dudas si son ni jardines o espacios públicos.

El modelo básico de urbanización, en términos generales, no sólo cancela la vida de calle sino crea un ambiente estéril y anónimo donde el peatón juega sólo un papel de “ente móvil”.

A pesar de estos grandes cambios y de la invasión de maquinas trituradoras y grúas en las zonas históricas, existen extensas áreas donde la vida de calle tradicional aún existe y sigue siendo parte del sistema social y económico de Beijing. Las zonas históricas no sólo son hogar de infinidad de familias originarias, sino dan asilo a un extenso número de inmigrantes que de manera temporal residen en Beijing. Las calles siguen cumpliendo funciones vitales para algunos sectores de la sociedad: espacio de compra y venta, espacio de encuentro, espacio de movilidad, espacio de entretenimiento.

Frente a la gran presión económica del desarrollo urbano de la ciudad, las medidas con las que se ha desarrollado y se quiere desarrollar la Ciudad Histórica de Beijing no parecen ir en la misma línea. En el 2003 se publicó el *Plan de Conservación de la Ciudad Histórica de Beijing* el cual establece criterios de conservación y renovación para mantener la estructura urbana y social de manera integral.

Aún así, ha habido acciones importantes de renovación, para lo que han movido a miles de habitantes a los suburbios de la capital (con la idea de mejorarles las condiciones de vivienda) y sustituido grandes áreas de la estructura urbana original por nuevos modelos de urbanización que poco tienen que ver con el ambiente de calle tradicional.

Como parte del proceso de sustitución/modernización y siguiendo el modelo de la calle de Nanjing en Shanghai, Wangfujing es la primera calle peatonal en Beijing. A diferencia de la calle de Nanjing, ésta última ha sido reconstruida en su totalidad. Todos los edificios datan del último siglo y conforman un moderno ambiente destinado al entretenimiento comercial. Este espacio a pesar de ser abierto y público, parece estar enfocado a promover una interacción social y activar la calle a partir de un ambiente 100% comercial. El éxito económico y la aceptación de este proyecto por los ciudadanos que

tienen acceso a este espacio son rotundos. Aún así, no se puede encontrar mucho de lo que la vida urbana tradicional ha heredado y que aún sigue presente en las zonas históricas aún por renovar.

Por otro lado, y después de poder observar el éxito del modelo de la calle de Wangfujing, se está renovando (reconstruyendo) la calle de Qianmen, la cual históricamente ha prosperado como calle comercial tradicional, siendo la avenida más importante de la zona sur de la Ciudad Histórica de Beijing. Las obras de reconstrucción de la calle Qianmen son parte de los esfuerzos (renovados y con una mayor sensibilidad hacia las zonas históricas y una apertura para la integración de nuevos espacios públicos) del gobierno de Beijing para renovar zonas antiguas en vísperas de los Juegos Olímpicos. Reconociendo la importancia histórica y geográficamente estratégica de la calle (a los pies de la Plaza de Tian Anmen y el eje Norte-Sur), el plan de desarrollo contempla ofrecer una calle moderna comercial, preservar más de 100 inmuebles históricos y reconstruir el ambiente tradicional peatonal zona. **Esto es parte de un desarrollo integral para elevar las condiciones de vida y activar un proceso de transformación urbana a largo plazo.**





1.3. Plan de Conservación para la Ciudad Histórica de Beijing. (Comisión Municipal de Planeación Urbana de Beijing, 2003)

“Beijing es la capital de la República Popular de China, y también uno de los centros culturales ancestrales del mundo. A partir de un desarrollo de dos mil años, el patrimonio histórico y cultural de Beijing es de gran valor, por lo que es nuestra obligación proteger estas reliquias.

En la actualidad, frente al ritmo de renovación residencial en Beijing, y el desarrollo inmobiliario tan agresivo, el conflicto entre renovación urbana y la conservación de las ciudades históricas se ha intensificado y han provocado una especial atención por varios grupos de personas en Beijing y en el país. Se han recibido propuestas y sugerencias relacionadas a la conservación de la ciudad histórica de Beijing. Es por eso que se ha compilado el Plan de Conservación para la Ciudad Histórica de Beijing de acuerdo a las instrucciones de líderes del gobierno municipal.”

1. Características de la Ciudad Antigua de Beijing.

Traza intacta de la Ciudad Antigua de Beijing.

La ciudad actual de la Ciudad Antigua de Beijing fue diseñada como ciudad imperial, siguiendo conceptos del Libro de Diversas Manualidades¹ adaptadas a la geografía del lugar. Las más obvias características son la traza orgánica y la construcción homogénea.

- Múltiples capas de murallas jerárquicas. La ciudad de Beijing se compone de la Ciudad Prohibida, la Ciudad Imperial, la Ciudad Interior y la Ciudad Exterior, con un claro orden jerárquico. La Ciudad Interna y Externa están acomodadas en forma de “T” invertida, lo que ha constituido un símbolo de la ciudad.

¹ Book of Diverse Crafts, known as Kao Gong Ji in Chinese, is the earliest extant book on handicrafts and technology. The book abundantly records first-hand information on the manufacturing and administration system around the time of the book's publication (roughly 2,500 years ago), and gives a paramount view on China's scientific and technological history as well as its art and culture history up to that point.

Though not very lengthy, the book contains a great deal of scientific information, including that on how to make carts, weapons, ritual articles, and bells, as well as information on the dyeing process, construction, irrigation, and other handicrafts. The book also covers a wide range of scientific knowledge from astronomy, biology, mathematics, and physics.

Because of its rich contents, scholars throughout history, such as Zheng Xuan in the Han Dynasty (206BC-220AD), Jia Gongyan in the Tang Dynasty (618-907), and Dai Zhen, Cheng Yaotian, and Sun Yirang in the Qing Dynasty (1644-1911), have made notes and researches towards the book.

http://www.chinaculture.org/gb/en_madeinchina/2005-05/25/content_69082.htm

- El eje antiguo. Parte de la Ciudad Prohibida como centro, extendiéndose al sur hasta Yongdingmen y al norte hasta las *Torres de la Campana y el Tambor*, con una longitud total de 7,8 kilómetros.
- Sistema orgánico de ríos.
- Red de calles urbanas. Traza ortogonal de de calles, subdividiéndose en avenidas, calles y *hutongs*.
- Casas patio. La unidad habitacional de un piso y planta rectangular de muros grises y tejas verdes con patio al centro se acomodaban de manera orgánica a lo largo del sistema de calles.

Reliquias y ruinas históricas.

Cultura Tradicional.

Miles de años de desarrollo de Beijing han ayudado a crear una cultura tradicional única, con una influencia vital en todo el país (la estandarización del dialecto de Beijing para la pronunciación del chino, la ópera de Pekín, Kunqu, ferias, tiendas ancestrales).

2. Revisión y problemas en la Conservación de la Ciudad Histórica de Beijing.

Revisión del Marco:

En 1990, el gobierno municipal publicó el primer grupo de de distritos históricos. En 2000, se formuló el *Plan de Conservación para los 25 Distritos de Conservación de los Sitios Históricos en la Ciudad Antigua de Beijing*.

Integración del Plan de Conservación en el Plan Maestro de Beijing en 1993.

Entre 1995 y 1997 se formuló el *Plan Detallado para Beijing Central*, con tres niveles y 10 medidas de protección.

Problemas:

- El reconocimiento de las necesidades de conservación aun es inadecuado.
- Esto se ha visto en la limitante de conservar sólo las reliquias y las calles históricas, pero no de la estructura urbana de manera integral. Esto ha resultado en un deterioro que ha permitido grandes desarrollos de niveles superiores a los ahora permitidos, y la ruptura con la imagen y escala original.
- Medidas inadecuadas en la reubicación de los habitantes.
- La gran densidad de población es una de las grandes dificultades a superar para elevar el ambiente habitacional.
- Las funciones tan concentradas del centro y el desarrollo inmobiliario hacen que los problemas sean más complejos.
- La contradicción entre conservación y renovación se han agravado. En los proyectos de renovación se hace mucho hincapié en obtener un equilibrio financiero. Con esto se han demolido muchas casas-patio y *hutongs* de cierto valor histórico dañando la estructura urbana.
- Conservación, renovación y modernización envuelven derechos de propiedad, reacomodo de residentes, fondos para la conservación que son difíciles de implementar.
- Insuficiencia de fondos para la conservación. Aunque cada vez son mayores los fondos que aporta el gobierno, siguen siendo escasos.
- Falta de medidas de conservación de reliquias históricas.

3. Guías, Principios e Ideas Clave para el Plan de Conservación.

Guías:

- Mantener la naturaleza de Beijing como centro cultural y político así como capital antigua.
- Integrar la relación entre conservación de la ciudad histórica y la construcción de una metrópolis moderna. La meta es lograr un desarrollo a partir de la conservación y viceversa.
- Dar prioridad a la conservación de la ciudad.
- Promover conceptos humanísticos de conservación y desarrollo para elevar la calidad de vida en un ambiente de trabajo, vivienda con buenas condiciones ambientales.

Principios:

- Considerar la conservación de singularidades del pasado y el desarrollo urbano, no solo preservando las características históricas de la capital antigua, sino promoviendo la construcción de una capital moderna y civilizada. Se tiene que seguir bajo un desarrollo sustentable reduciendo la densidad de población, mejorando las condiciones de tráfico y poniendo un alto control arquitectónico para la creación en un bello paisaje urbano.
- La rectificación, renovación y modernización dentro de un proceso gradual en coordinación y en un orden de importancia.
- Conservar las singularidades tradicionales y continuar con la cultura tradicional. Esto implica una conservación de los elementos físicos y sociales. Estos dos constituyen la historia y cultura de la ciudad.

Ideas Claves:

- Conservación de Reliquias Históricas.
- Conservación de Distritos.
- Conservación de la Traza antigua de la Ciudad Histórica.
- Continuar con la cultura y el comercio tradicional.

4.1. Conservación de Reliquias Históricas.

Niveles y contenidos de conservación de reliquias históricas.

De acuerdo con las políticas de “dar prioridad a la conservación con salvamento” y “conservación efectiva, utilización racional y estricta administración” las tareas se dividen en:

- Publicación de listas de Reliquias Históricas.
- Restauración y Conservación.
- Conservación de edificios modernos y contemporáneos de importancia relevante e histórica.
- Excavaciones arqueológicas.

4.2. Conservación de Distritos.

Esto se refiere a la conservación de calles, complejos arquitectónicos, pequeños poblados con singularidades tradicionales y características locales y/o nacionales de un periodo histórico particular. Es un área concentrada de autenticidad dentro de la ciudad.

Conservación de 25 Distritos de la Ciudad Antigua de Beijing.

La conservación y renovación de estos distritos se tiene que hacer partiendo de la unidad mínima habitacional que es la *casa-patio* y divide en seis categorías el nivel de intervención de las edificaciones:

- Reliquias históricas.
- Edificios protegidos.
- Edificios que necesitan mejoras.
- Edificios a conservar.
- Edificios que necesitan restauración.
- Edificios a demoler.

Junto con estas medidas, se establecen principios en relación al uso de suelo, reubicación de población, ajustes al sistema de calles, mejoramiento de servicios públicos y conservación ambiental.

4.3. Conservación de la traza de la Ciudad Antigua de Beijing

Conservación del sistema de ríos.

Conservación y desarrollo del Eje Norte-Sur de la Ciudad.

Conservación de la Ciudad Imperial

- Límites físicos de la Ciudad Imperial
- Características y técnicas arquitectónicas
- Reconocer la situación única de la Ciudad Imperial
- Autenticidad
- Integralidad
- Calidad artística

Medidas de conservación.

- Imagen clara del área.
- Reducir la densidad de población.
- Parar construcciones de más de tres niveles.
- *Casa-patio* como unidad básica en la renovación de áreas.
- Uso apropiado de reliquias históricas.
- Renovación de calles.
- Estipular reglas de ordenamiento y conservación.

Conservación de la muralla con la forma de “T” invertida.

A pesar de que gran parte de las murallas y puertas de la Ciudad Imperial han sido remplazadas por el segundo circuito vehicular, la forma de la “T” invertida aún permanece en la traza de la ciudad. Medidas:

- Cinturones verdes de 30 metros a lo largo de los límites Este y Oeste del segundo circuito vehicular como símbolos de la muralla.
- Conservar los canales en los límites norte y sur con cinturones verdes a lo largo de los ríos.
- Conservar las puertas todavía existentes.

Conservación de la retícula de sistema de calles.

Soluciones a la circulación

- Apoyo en sistemas de transporte público.
- Apresurar la construcción de líneas de metro y de carriles especiales para transporte público.
- Establecer un sistema de estacionamiento estricto y restrictivo.

- Limitar el uso de automóvil particular.

Renovación de calles.

Control en la altura de los edificios.

Conservación del Paisaje Urbano.

Corredores visuales.

Restricción en la altura de los edificios.

Conservación de nodos y calles.

Los cruces y esquinas de las avenidas y calles tienen que

Simetría en la arquitectura.

Adopción y desarrollo de colores y formas arquitectónicas.

Desarrollar colores y formas arquitecturas que tengan armonía con la ciudad antigua. Los materiales de construcción deben de establecer un lenguaje directo con construcciones antiguas.

Conservación de árboles históricos.

4.4. Continuar con la cultura y el comercio tradicional.

- Cultura tradicional: las ferias y los teatros han tenido una larga historia en Beijing. Con la llegada del turismo se han podido reinstalar algunas de estas edificaciones. Estos eventos significan la integración de la sociedad a través del entretenimiento y la venta de comida y bebida tradicional.
- Comercio tradicional: se refiere a negocios y sectores de servicios que han permanecido por un periodo largo y adaptado al estilo de vida de la gente local, teniendo características propias y que pueden seguir desarrollándose en el futuro.
 - La cultura del comercio tradicional es caracterizada por estrictos métodos de administración, conceptos únicos de operación y buena reputación de negocios.
 - Componentes del comercio tradicional: calles de negocios, tiendas de larga permanencia, puestos fijos en las calles, vendedores ambulantes.
 - Sistema de “tienda al frente, taller atrás” ha significado una buena calidad de producción con precios accesibles pero se ha perdido.
 - Distribución de comercios por profesión.
 - Medidas:
 - Reconocer y dar apoyo a negocios de larga permanencia
 - Continuar con la administración y operación tradicional del comercio.
 - Recolectar y publicar material de publicidad relacionado al comercio tradicional con la visión de aprender y conocer experiencias antiguas.
 - Establecer exhibiciones en negocios tradicionales, y si es posible, promover la consolidación de museos de sitio.

5. Vida de los habitantes.

La estructura espacial se divide en dos categorías:

- “calle-*hutong*-casa patio”, basado en el antiguo modelo *siheyuan*. Los patios y los *hutongs* son los espacios de mayor actividad social. La

infraestructura en el centro histórico es muy pobre y con el crecimiento de la población, los estándares de vivienda han disminuido. La composición de la población es mixta, existiendo grandes desigualdades entre estratos sociales y estatus económico. La mayoría de los habitantes son gente de clase media o baja por lo que las condiciones de las viviendas necesitan de urgente atención.

La cercanía con el centro de la ciudad hace que la vida ahí sea más fácil, la mayoría tienen comercios pequeños o se mantienen rentando sus casas. Muchas familias se conocen de hace mucho tiempo por lo que no se sienten satisfechos con la idea de mudarse a las afueras de la ciudad aunque la oferta tenga una mejor calidad de vivienda.

- Casas de interés social. Estas viviendas tienen un estatus medio en cuanto a calidad.

Reubicación de habitantes.

La densidad actual de población ha alcanzado 570 personas /hectárea por lo que se tiene que imponer un control estricto. Se tienen que someter medidas para mantener una densidad de 4 personas/ m², controlar el desarrollo de viviendas con 4-7 personas y reducir las viviendas con más de 7 personas por m², así como parar la construcción de viviendas de tres o más niveles. El límite de población en la Ciudad Imperial debería ser 40,000 personas.

6. Implementación de medidas de conservación.

- Promoción de la importancia de proteger la Ciudad Antigua de Beijing.
- Política de “dos líneas estratégicas”: acelerar el proceso de construcción hacia la periferia, disminuyendo la densidad poblacional en el centro histórico y protegiendo el mismo.
- Leyes de Protección de la Ciudad Antigua de Beijing.
- Renovación urbana no debe de regirse en beneficio de desarrollos inmobiliarios.
- Leyes de propiedad y lanzamiento de Proyectos Piloto.
- Recaudación de fondos por diferentes canales y establecer un soporte financiero como base preliminar que se apoye en el estado pero esté ayudado por otros sectores de la sociedad.
- Propiciar la investigación encaminada a adaptar y continuar con las singularidades tradicionales y las características culturales de Beijing.

2. Calle Peatonal Qianmen.



Xie Chensheng (izq.), experto en reliquias culturales, junto con un oficial del Gobierno del Distrito de Chongwen, en la ceremonia de inauguración de las obras de renovación de la calle de Qianmen, 9 de mayo, 2007.

Sabiendo que Qianmen es una de las zonas más antiguas y de larga historia a sus espaldas, ahora mismo es uno de los proyectos más importantes relacionados con renovación de arquitectura antigua en Beijing. Beijing avanza a un ritmo imparable. Igual el proyecto de Qianmen, para lo cual su calle principal (la cual será una gran calle peatonal comercial) ha sido cerrada en mayo del 2007 y estará lista justo un año después con motivo de los festejos de los Juegos Olímpicos. A diferencia de otros planes de desarrollo, uno de los criterios para esta zona es intentar de una manera u otra proteger o mantener el estado original de su ambiente tradicional y su arquitectura ancestral. El gran reto es sin duda formalizar el interés de mantener la cultura que guardan esas calles y evolucionar económicamente con nuevos proyectos para la zona.

Los últimos años han podido ver graves problemas en la zona de Qianmen. En los últimos años, ha sufrido un gran deterioro por la falta de infraestructura adecuada y atención en cuanto a imagen urbana, renovación habitacional y ha vivido un descontrolado crecimiento poblacional. El barrio se ha querido recuperar con la modernización de los edificios, construcción de la infraestructura y mejorando las oportunidades de establecer la zona comercial, así como dotar de los servicios suficientes para los residentes y visitantes.

Proyecto de inversión para la planeación de Qianmen.

“El proyecto de inversión para la protección y renovación de la calle de Qianmen está ubicado en la parte sur de la línea del Eje Central (Norte-Sur). Se extiende de la Torre de Qianmen en el norte a la Calle Zhushikou en el sur. Qianmen es una calle que ha florecido comercialmente con una larga historia y de una alta reputación mundial. En la zona cuenta con un gran patrimonio histórico de edificios tradicionales, como templos, teatros, tiendas de mucha reputación, así como una gran acumulación de cultura. Al mismo tiempo, como una de las tres más importantes calles comerciales de Beijing, la calle de Qianmen ha sido la más dinámica desde las Dinastías Ming y Ping, con un alto número de grandes empresas se concentraron.

El Comité Municipal de Beijing y el Gobierno Municipal han puesto gran importancia a la renovación de esta zona. La Comisión Municipal de Planeación Urbana y Construcción de Beijing y el Gobierno del Distrito de Chongwen han completado y abierto la subasta para la planeación y el diseño del proyecto de renovación de la zona. La renovación de la calle de Qianmen debe de seguir el principio de integración y activar un desarrollo, protección y utilización, así como construcción de la calle en un calle comercial que combine tradición y moda; integrando servicios, espacios comerciales, viaje, turismo, de compras y de entretenimiento para la restauración de su esplendor y gloria ancestral.”
Chongwen District, 2007

Tian Geng, un representante del Beijing Emperor's Avenue Real Estate Development Co, encargado del proyecto de restauración, mencionó en un foro celebrado recientemente en Beijing, que más de 1.000 tiendas tradicionales habían solicitado establecer negocios en la Calle Qianmen. La compañía y el público decidirán qué tiendas serán aceptadas.

Algunas marcas internacionales también han solicitado establecer tiendas en la Calle Qianmen. "Ellos pueden competir con las nacionales por los espacios no reservados para las tiendas tradicionales," declaró Niu.

Qianmen ha sido un centro comercial en Beijing durante casi siete siglos, presumiendo de una amplia gama de tiendas que venden de todo, desde medicina tradicional hasta seda.

http://spanish.china.org.cn/culture/txt/2007-10/08/content_9014390_3.htm

2.1. Contexto y desarrollo de Qianmen.

Tanto en la actualidad como en las épocas imperiales, Qianmen ha sido una zona importante en la capital de China. Reúne aspectos característicos de la cultura urbana china. Esta zona ha sido testigo de una larga historia y refleja aspectos tradicionales de la ciudad antigua de Beijing: con calles típicas, *hutong*, tiendas antiguas y el tradicional comercio de calle, casas patio que conservan su arquitectura original, *siheyuan*. Todos estos son elementos que hablan de la historia de China. En conclusión, se puede decir que Qianmen ha guardado el encanto, la imagen y la estructura casi perfecta desde los años 40 con un estilo especial. Sin dejar de mencionar sobre su profunda cultura de intercambio comercial y la forma de vida de los habitantes.

Qianmen prosperó como pasaje comercial en la Dinastía Yuan (1206-1368) y en el tiempo del Emperador Jiajing de la 12va Dinastía Ming (1368-1644) la calle fue habilitada para dotar de vivienda a ciudadanos que intentaban presentar los exámenes imperiales. Se volvió aún más prospera a principios de la Dinastía Qing Dynasty (1644-1911) con el desarrollo de actividades como la Feria de las Linternas, con teatros y casas de té.

Cultura comercial.

La calle de Qianmen, ha sido un área próspera por más de 600 años y ha acumulado muchos comercios de larga tradición. Muchas compañías chinas empezaron a operar en esta zona. El proyecto de reconstrucción pretende preservar la historia de la calle de Qianmen en su integridad.



La Calle de Qianmen en los años 50's (época de prosperidad y gran actividad comercial).

Dashalan es la calle comercial con más de 580 años de historia en la zona de Qianmen. Reconocida como “la esencia de Beijing”, ésta ofrece una imagen vital y próspera de lo que era la antigua ciudad de Beijing. Después de su reconstrucción, los 1.26 km. que mide la calle y su área de influencia, va a mantener muchos edificios históricos y su sabor ancestral. Para los residentes antiguos de Beijing, existen zonas de la ciudad que son reconocidas por los productos que ahí se hacen y/o venden. (Ruifuxiang Store para ropa, Neiliansheng Store para zapatos, Majuyuan Store para sombreros, Hengdeli Store para relojes, etc). Todas estas tiendas están ubicadas en Dashanlan.

El callejón, *hutong*, de Qianshi, el más estrecho en Beijing está ubicado en esta zona. En el lugar más estrecho, la calle mide sólo 40 cm. Más de cien años atrás, era el mayor mercado de plata y monedas en China. Para prevenir el robo, el *hutong* fue construido de tal modo que las rutas de escape pudieran ser bloqueadas fácilmente.

“El Gobierno del Distrito de Chongwen, ha implementado una política preferencial para las tiendas antiguas. Con esto se van a invertido 10 millones de yuanes cada año en apoyo a las tiendas para que regresen a su lugar de origen. El primero de mayo del 2008, la calle de Qianmen estará abierta al público y tendrá una “nueva cara”.

Tang Yuankai, *Qianmen Street: Showing the Face of "Old Beijing"*, DISCOVERING BEIJING, JAN.10, 2008

Tan sólo en la calle peatonal de Qianmen se espera que hayan unas 300 tiendas, representando unos 80.000 metros cuadrados de espacio comercial a lo largo de la faja de 845 metros de largo, del cual el 20% del área comercial estará dedicado a tiendas tradicionales.



La calle de Qianmen según el Plan de Desarrollo para el 2008.

“Protección Cultural” en los espacios públicos históricos.

Las calles de Qianmen, *hutong*, pueden ser consideradas como el espacio público compartido en el cual los habitantes pueden encontrarse, quedarse, desarrollar actividades colectivas y por lo tanto establecer las redes de barrio. Estos espacios se han convertido en el “salón de estar” de las áreas residenciales. Juegan un papel muy importante en garantizar la calidad de la ciudad y en extender el carácter de la vida urbana.

La escala del *hutong*, su intimidad pero al mismo tiempo su conectividad y la libertad de su estructura crean un ambiente comunitario único muy importante.

La destrucción de los *hutongs* no sólo significa una pérdida de arquitectura histórica, sino borrar una importante estructura social. Estos pequeños barrios se han repavimentado y reemplazado por edificios de departamentos. Los nuevos desarrollos no sólo ignoran la escala actual de los barrios, sino que no prestan atención al lenguaje de los materiales de la ciudad. Esta arquitectura

parece extranjera dentro de la delicada estructura para albergar a la creciente población. Es importante renovar zonas urbanas ofreciendo nuevas formas de vivienda con servicios modernos que puedan albergar la creciente población, pero los esquemas actuales de sustitución no hacen esto de una manera planeada ni arquitectónica.

El Plan de Conservación de la Ciudad Histórica de Beijing tiene dentro de sus principios preservar el *hutong* en su totalidad ya que son indispensables en la concepción integral de la Ciudad Antigua de Beijing.

A pesar de los esfuerzos de recatar la estructura de calle de Qianmen, las obras de renovación de Qianmen han demolido gran parte de estos espacios en la zona este y será en los próximos años que suceda lo mismo con la zona oeste.



Los espacios históricos solo pueden conservar su vitalidad si se mantiene su uso intensivo. La visión de “protección cultural” en los espacios públicos históricos debe de conservar su tradición protegiendo los edificios que los conforman, de tal modo que los espacios no pierdan su atmósfera social y cultural. En este sentido, las tradiciones no sólo deben de ser conservadas, sino desarrolladas. Este proceso debe reflejar cambios históricos para enfatizar las cualidades características en comparación con la dinámica moderna de la ciudad.

Normalmente, el desarrollo económico es una amenaza para las tradiciones. En los procesos de un desarrollo progresivo, las funciones de los espacios públicos históricos cambian inevitablemente. Algunos espacios se vuelven superfluos y otros nuevos son desarrollados. La tarea más difícil es combinar renovación urbana de una manera óptima con la protección de edificios históricos y los espacios públicos.

La innovación conceptual para los espacios públicos tradicionales es que éstos sean islas dentro de la gran metrópolis, y que al mismo tiempo puedan coexistir con una cultura moderna y nuevas maneras de vivir la ciudad, que se retroalimenten y se desarrollen de manera paralela y en conjunto.

“Preservar la apariencia histórica y mejorar las condiciones de vida de los residentes es el propósito principal del proyecto de renovación”. Dijo Niu Qingshan, presidente del Distrito Chongwen.

“Agradadamente, el gobierno chino ha garantizado la retención de los espacios públicos históricos por medio de leyes estrictas. El compromiso de los arquitectos y ciudadanos frente a esta situación ha sido creciente. Aún así, la manera en cómo actuar con los espacios públicos tradicionales es decisiva para la supervivencia de su vitalidad y desarrollo.”

Wai Gaochuan, *El espacio público como escenario*, La Ciudad China, 2000.

Dentro del *Instituto Municipal de Planeación Urbana y Diseño de Beijing* se hizo un estudio sobre la integración de conservación y desarrollo económico de las ciudades históricas:

“Más allá de proteger las ciudades, el estudio analiza las posibilidades donde se pueden encontrar procesos de reconstrucción que puedan mejorar la ciudad, y que ofrezcan un mejor desarrollo económico (adaptar la relación entre el número de habitantes y el espacio). No es tan fácil que una ciudad se desarrolle junto a la cultura y la historia. Ya que han encontrado problemas como: construcciones antiguas, instalaciones pasada de moda, insuficiente infraestructura, gran diferencia entre algunas construcciones y la ciudad, el problema de superpoblación. La población tan densa es uno de los problemas ya que hace que la ciudad tenga una dificultad mas grande en desarrollo y por supuesto también es más difícil subir el nivel de vida de una población densa.”

“El desarrollo económico más grande que puede ofrecer una ciudad histórica y cultural es “el desarrollo del turismo”, pero de una manera que la ciudad siga protegida culturalmente e históricamente. “

“La cultura de una ciudad histórica se desarrolla de acuerdo con su valor y cada una de las ciudades tiene un valor económico diferente. Una forma para el desarrollo cultural de una ciudad histórica es tener un plan integral que contenga estrategias de educación, elevar la cultura, y ofrecer un buen servicio turístico.”

Un deterioro que se ha atendido con mucho retraso.

El deterioro que ha sufrido la zona de Qianmen se ha hecho evidente desde finales de los años 80's. Esto ha afectado la calidad de vida de los habitantes y la imagen urbana, teniendo un impacto importante en la calidad del comercio. Qianmen dejó de ser un área comercial exclusiva.

El abandono del patrimonio arquitectónico, el crecimiento poblacional y el descontrol en las construcciones subsecuentes, permitieron una descomposición del ambiente próspero y un deterioro urbano.



La población de Qianmen.



“El cambio de Qianmen hará que yo pierda mucha comunicación con mis vecinos de ahora y que en un futuro las cosas sean mas caras, pero esto viene también porque China está avanzando a un ritmo que todos los productos cada vez son mas caros. Pero yo intento aceptar todo este cambio.”

Al gobierno no le ha importado mucho la gente que vive aquí, ya que si tiran las casas no tendremos donde vivir. Por ahora, aunque vivimos en una casa vieja, tenemos donde vivir pero cuando empiecen las obras por mi calle, nos darán poco dinero para comprar una casa nueva y pienso que definitivamente con ese dinero no podré comprar una casa aquí mismo.” entrevistada, marzo 2008.

Se ha sabido que el gobierno ha calculado con que muchos de los residentes vuelvan a sus casas una vez renovada toda la zona, pero existen muchas dudas al respecto. Gran parte de la población que aún reside en la zona, no sabe cuales van a ser las políticas para su traslado o para su permanencia.



“No confío en lo que dice el gobierno, creo que el gobierno solo le importa el dinero que pueden ganar ellos. Piensan que toda la reconstrucción de Qianmen es para mejorar el comercio, vender más para el turismo comercial, también es por las olimpiadas. No sé si estos cambios afectan al país, pero a mi su zona y Beijing si.” Entrevistado, marzo 2008.

Las condiciones habitacionales de Qianmen son un problema real y ha sido gran motivo para la renovación de la zona, la cual se vió muy abandonada por muchos años. La mayoría de los habitantes de Qianmen tendrán que mudarse a otras zonas de la ciudad, algunos de manera provisional y otros de manera permanente. Frente a esto, existen muchas opiniones divergentes:

“Nuestra hija ya es grande, y ella tiene ya un cuarto separado.” Dijo Dong Shicheng. *“En una casa-patio, como la que teníamos... éramos ocho familias viviendo en el mismo espacio. Teníamos que compartir la misma pipa de agua, drenaje, no había baño... teníamos que ir a los baños públicos de los hutongs, lo cual no es cómodo.”*

La provisión de una vivienda económica es un serio problema que ha forzado a muchas personas a mudarse a los suburbios de la ciudad ya que no tienen los recursos para vivir en los viejos barrios del centro de Beijing. La ubicación central de la zona de Qianmen, ha hecho que el suelo sea de altísimo valor. Por las condiciones de deterioro urbano, muchos residentes creen que los políticos no quieren que eso esté a la vista en el centro de la ciudad durante los Juegos Olímpicos.



“Ellos están empujando a todos los antiguos residentes de Beijing fuera del 5to Circuito”, dijo Feng Shuqin en entrevista.

En general se sabe muy poco de los planes específicos del proyecto o a quien va a beneficiar el mismo. No se ha hecho pública la información para los residentes de qué manzanas o construcciones se van a mantener ni cuáles a demoler. Generalmente los residentes se enteran de esto cuando se les ha pegado un póster en sus puertas, donde se establece el tiempo límite para reubicarse y empezar con los trabajos de demolición.

Muchas calles y centenares de casas-patio se han demolido, pero aún así el barrio no se ha disuelto enteramente. Estudiantes, conservacionistas y residentes están tratando de calvar lo que aún queda y han generado la suficiente publicidad para cambiar el rumbo de la situación en una controversia política. Por ahora, los trabajos de demolición no han parado.

Los Olímpicos.



“El proyecto se está movilizando de una manera muy rápida por los Olímpicos. Este barrio es cara de la ciudad de Beijing para el mundo. Ellos no quieren que los extranjeros vean esta cara tan deteriorada.” Dijo el Sr. Pan refiriéndose a los políticos y desarrolladores.

La reconstrucción masiva de la calle de Qianmen, que empezó en el 2002, es parte de los esfuerzos de Beijing de restaurar las viejas áreas de la ciudad frente a los Juegos Olímpicos 2008:

“La calle se convertira en la mecca para turistas con edificios de oficinas.” Según Tie Lan, un oficial del Distrito Chongwen.

Qianmen no es un espacio olímpico pero sí es una pieza fundamental para los procesos continuos de transformación y crecimiento (construcción y demolición) de Beijing que se han acelerado con motivo de los Juegos Olímpicos.

El proyecto de remodelación de 300 millones de yuanes (40 millones de dólares USA) es parte de los esfuerzos de la ciudad para restaurar sus antiguas áreas antes de los Juegos Olímpicos 2008.

Con las obras de la calle peatonal y de renovación urbana de la zona, Qianmen se ha posicionado para ser la nueva área comercial con la calle peatonal terminada antes de la inauguración de los Juegos Olímpicos. El proyecto ha sido coordinado por la desarrolladora SOHO China en apoyo del Gobierno del Distrito de Chinglen. El proyecto parece pequeño, en comparación de otros proyectos que se están desarrollando para agosto del 2008, pero la ambición del mismo, para colocarlo dentro de los más lujosos y extravagantes desarrollos, es muy grande.²

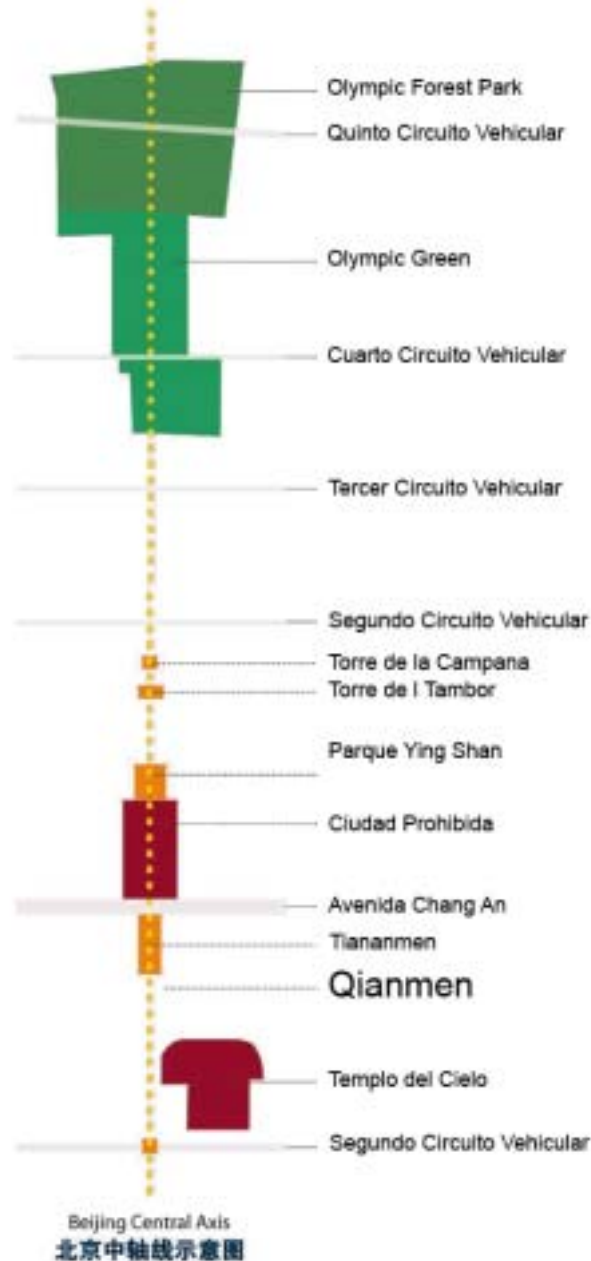
² *Retailers keen to establish a strong presence before the Olympic Games.* On the retail side, there has also been a flurry of new completions building up to the Olympic Games. David Hand, Managing Director for Jones Lang LaSalle's Beijing office and the Head of China Retail comments that, "The Olympic Games is driving the completion of approximately 1.56 million sqm of new supply in the two year build-up to August 2008. Post-Olympics there will be winners and losers based largely upon the ability of the leasing, marketing and management teams to drive shopping centre performance." Currently, new shopping centres are enjoying high demand from international and domestic retailers who are eager to establish a significant presence in the Beijing retail market, not only in preparation for the Olympic Games, but also due to China's very promising demographic characteristics. Hand added that, "Beijing's average per capita disposable income has approximately doubled since 2000 and although overall spending levels are far below what one sees in the West, there is a rapidly maturing consumer attitude and a widespread desire to enjoy the benefits of increased wealth. International brand awareness is still low overall, but it is growing rapidly and international retailers are proactively pushing to establish a strong link in the Chinese consumer mindset between increased wealth and luxury brands."

The transformation of Qianmen. With the completion of the Emperor's Walk and Legation Quarter projects in 1H08, Qianmen is poised to emerge as Beijing's newest retailing area. Emperor's Walk is being led by SOHO China with backing from the Chongwen District Government and involves the transformation of Beijing's oldest retailing area into a historically themed, pedestrian-only retail street. Legation Quarter is a smaller project located in the United States' original legation quarter on Qianmen East Avenue. The project is smaller in scope but is aiming at ambitiously luxurious positioning. Handel Lee is driving the project and like his Three on the Bund venue in Shanghai, the Legation Quarter will encompass luxury retailing, contemporary art, entertainment, and world class restaurants. The key question surrounding these projects is if they will create enough publicity and momentum to pull consumers away from more established shopping areas such as Wangfujing and the CBD.

<http://www.joneslanglasalle.com.cn/en-gb/news/2008/07q4bjreview.htm>

2.2. Plan de Desarrollo de la zona de Qianmen.

Qianmen y el Eje Norte-Sur.



El viejo eje de Beijing fue generado durante la Dinastía Yuan, después de la conformación de la "T" invertida en las Dinastías Ping y Ming.

El eje antiguo Norte-Sur parte de la Ciudad Prohibida como centro, extendiéndose al sur hasta Yongdingmen y al norte hasta las Torres de la Campana y el Tambor, con una longitud total de 7,8 kilómetros. Con la expansión de la ciudad, el eje ha crecido hacia el norte y el sur hasta tener una longitud de 25 km.

Esta línea axial rigió la planeación, y hoy en día se ha seguido desarrollando en los planes maestros de Beijing. Los Juegos Olímpicos han sabido ser oportunidad de desarrollo y consolidación del mismo. (Forest Park, Green Olympics y la calle de Qianmen).

Distribución de funciones bajo el *Plan de Desarrollo del Eje Antiguo Norte-Sur*:

- Deporte y Cultura (Olympic Park)
- Área residencial urbana (de Beituchen al norte del Segundo Circuito Vehicular)
- Exhibición de residencias urbanas-el parque tradicional (Torres del Tambor y la Campana), casas habitacionales tradicionales siheyuan (Shichahai), ejemplos de residencias tradicionales (el norte y sur de el área de Luoguxiang)
- **Área de Cultura e Historia (de Jingshan a Qianmen)**
- Jardines de cultura tradicional, La Ciudad Imperial, Dongjiaominxiang y Xijiaominxiang.
- Área moderna comercial (del sur del Segundo Circuito Vehicular a Bingshuihe)
- **Museo de arte sacro imperial y de artes tradicionales-Área de Qianmen**
- Barrio Cultural (Área de Bingshuihe)
- Área de paisaje y cinturones verdes
- Área de ciencia y cultura (Área de Nanyuan)

El plan de conservación procede bajo la línea de dar prioridad a su conservación. Conservación y desarrollo, herencia y creación para su consolidación deben de ser combinadas. De este plan deberán surgir estudios que se focalicen en tres nodos principales, de los cuales el tramo de Jinshan-Qianmen (como Área Cultural e Histórica) es uno de ellos.

Este tramo del Área Cultural e Histórica es de gran valor histórico y se compone por el Parque Jingshan, la Ciudad Prohibida, Tiananmen, la torre de la Puerta de Zhengyangmen y del Reloj. Con esto ha guardado una riqueza espacial, con un orden y configuración. Debe ser protegido de manera estricta.

Conservación y desarrollo del Eje Sur.

El actual Eje Sur es un solo una calle vehicular, por lo que el objetivo del plan es adherir nuevos lugares para crear ricos ambientes espaciales.

La tarea de ajustar los dos lados del eje debe ser ardua. Mientras que las funciones del suelo a lo largo de los lados del eje deben de ser ajustados, la estructura espacial del eje debe ser enriquecida para generar lugares icónicos en la ciudad.

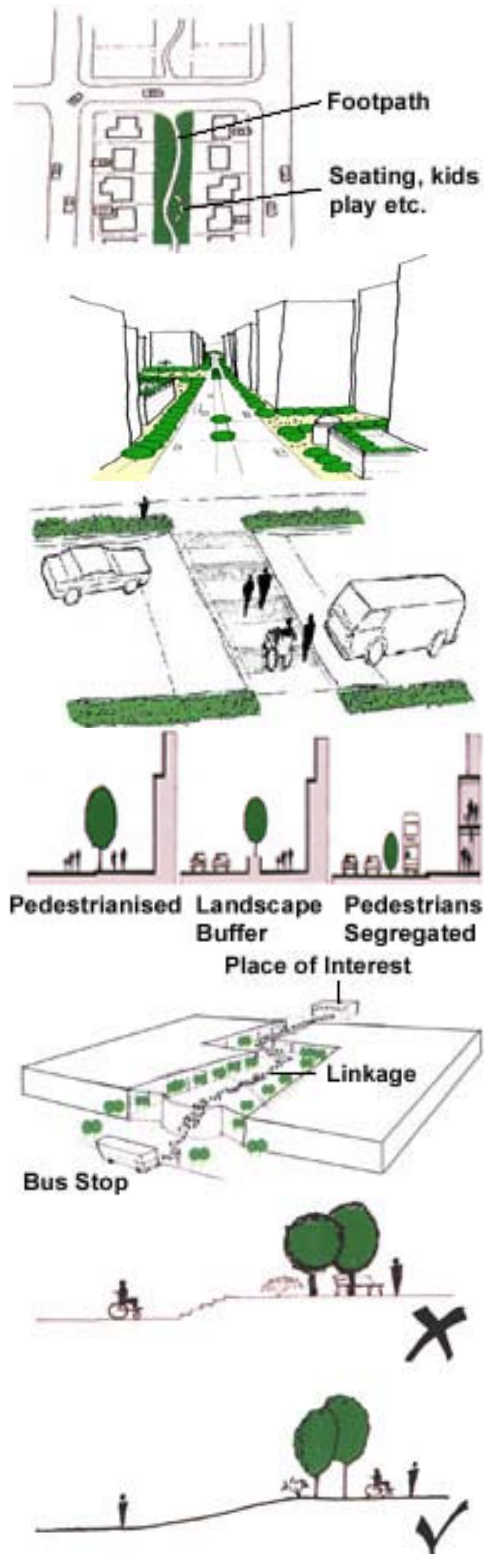
Se han identificado tres lugares en la parte sur del eje que deben de tener especial atención después del Tercer Anillo Vehicular.

Basado en el eje central, la zona de control se extiende 500 m. hacia cada uno de los lados, de tal modo que las alturas de los edificios y la forma de la arquitectura serán estrictamente restringidas.

La calle de Qianmen tiene 850 m. de longitud en su fase inicial dentro del Eje Norte-Sur y es el inicio de los planes de desarrollo del Eje Sur.

La situación estratégica de la calle de Qianmen ha hecho que el proyecto de renovación se rija a partir de los principios de conservación del eje Norte-Sur como detonar de una etapa inicial y como elemento básico de integración para la zona.

B. HONG KONG Y EL SISTEMA PEATONAL DE ESPACIOS PÚBLICOS PARA LOS PROGRAMAS DE RENOVACIÓN URBANA



1. Hong Kong y el espacio público peatonal.

“La gran preocupación en Hong Kong no es la escasez de jardines, sino la creciente escasez de espacios públicos. La densidad poblacional y las limitantes de espacios físicos para construcción, han puesto al espacio público en la última fila de las prioridades de un gobierno capitalista. Lo que ha pasado, es que cada vez son más y más los centros comerciales que se desarrollan, en sustitución o ausencia de espacios públicos abiertos, y que su área de desplante es enorme, lo cual es un problema real.

Hay que entender primero que los centros comerciales tienen horas de acceso y reglas de seguridad y de comportamiento. Por otro lado, construyendo un gran complejo como lo es el centro comercial, los sistemas de calles y banquetas, los cuales han sido usados como espacios públicos abiertos, así como los pequeños comercios se demuelen y perdiendo las cualidades locales de las calles tradicionales.”

Open public space in Hong Kong, 2008.

Hong Kong es una ciudad que aun le queda mucho por recorrer para convertirse en una ciudad de una alta calidad de vida. Como muchas ciudades sobre pobladas y con un creciente desarrollo urbano, la ciudad enfrenta muchos problemas en cuanto al uso de suelo, escasez de espacios públicos, deterioro del medio ambiente, y el gran dominio de los grandes desarrollos inmobiliarios sobre los intereses de los ciudadanos. El estilo de vida de las calles tradicionales de Hong Kong se encuentra amenazado de extinción frente a las decisiones de urbanización planteadas en las últimas décadas. La mayoría de las áreas urbanas de Hong Kong han sido planeadas para el movimiento de los vehículos dejando siempre poco espacio para que el peatón realice actividades de entretenimiento, que ofrezca un lugar de encuentro, de búsqueda o de socialización.

Frente a esto, existen planes de desarrollo urbano, donde se han podido ver iniciativas importantes para convertir las calles congestionadas de poca calidad peatonal y los barrios deteriorados en calle amigables al peatón y en barrios de gran habitabilidad y calidad de vida.

Hasta hace 7 años, Hong Kong prácticamente no contaba con calles cómodas para el peatón, ya sea para comprar, caminar, pasear o sólo estar. En los años subsecuentes la ciudad ha visualizado el comienzo de una transformación de estos espacios, que ya no sólo responden a las demandas vehiculares, sino a la de los ciudadanos y usuarios.

Como una medida inicial, el Departamento de Transporte de Hong Kong introdujo eficientes medidas de *tranquilización* vehicular y peatonalización, algunas de manera permanente y otras de manera temporal. Algunas zonas que hasta algún momento sólo tenían un carácter de calle comercial, han sido transformadas en zonas de recreación y entretenimiento con una vitalidad urbana única.

Sistemas peatonales, (elevados o no).

La geografía de Hong Kong, ha hecho que esta ciudad que haya crecido horizontal y verticalmente.

Sus espacios públicos han sido parte de este proceso de transformación urbana y las calles han recobrado un papel en papel que va más allá del de ofrecer espacios de movilidad. Frente a la escasez de suelo, todo espacio libre tiene un valor único y potencial de máxima utilización.

Los puentes peatonales, corredores laberínticos, pasajes dentro de edificios privados, calles peatonales elevadas, no sólo han creado una fluidez peatonal de gran eficacia, sino ofrecen diferentes maneras de recorrer y explorar la ciudad. Sin lugar a dudas, esta sistematización del espacio público “fluido” se ha convertido en un estilo de vida para los ciudadanos de Hong Kong.



“Los sistemas peatonales elevados ofrecen pasajes seguros, ininterrumpidos, convenientes y agradables para el movimiento peatonal. Vamos a construir más banquetas y sistemas peatonales elevados para incentivar a más gente a caminar en vez de utilizar los modos de transporte vehicular para recorridos cortos y medianos, así como reducir los conflictos entre los peatones y el tráfico vehicular. El Departamento de Transporte ha identificado dos proyectos de sistemas peatonales elevados. (Central y Wan Chai). Los trabajos esperan ser terminados en el año de 1999. Vamos a mantener en constante revisión de la necesidad de estos sistemas peatonales para zonas de alto tráfico vehicular y peatonal. También estamos trabajando en nuevas directrices y estándares de planeación para la provisión de un sistema integral de espacios peatonales en zonas de desarrollo.”

Buró de Transporte y Planeación de Hong Kong, *La Contribución de Políticas de Transporte hacia un Desarrollo Sustentable*, enero 1999.

Existe un reconocimiento de que la planeación peatonal es parte de una tarea más amplia de convertir estas redes en espacios públicos.

“Los sistemas peatonales elevados no son la única solución para un esquema de prioridad peatonal. El gobierno debe promover una aproximación más integral en la planeación del ambiente peatonal. Los sistemas peatonales elevados no son el único componente del ambiente peatonal en nuestra ciudad. La planeación peatonal debe ser entendida como un concepto integral y como una política pública específica que posiciona a los peatones en un lugar prioritario dentro de nuestro ambiente urbano. La planeación peatonal debe ser promovida con base a una aproximación integral de los siguientes elementos:

- Áreas peatonales (calles y plazas)
- Sistemas elevados
- Pasos a desnivel
- Banquetas y mobiliario urbano
- Parques espacios públicos abiertos

Es muy importante tomar en cuenta que las actividades a nivel de calle son parte de la vida de Hong Kong. Estas actividades han traído riqueza, vitalidad y atractivo a nuestra ciudad por lo que deben de ser protegidas y promovidas.

La planeación peatonal debe de estar apoyada por una política pro-activa de gobierno. En apoyo a esta política, el Gobierno debe preparar un plan maestro de sistemas peatonales/peatonalización, así como un plan de implementación. El éxito de este plan depende sustancialmente en los esfuerzos concentrados de diferentes dependencias de gobierno de planeación de suelo, protección ambiental, administración del uso de suelo, planeación de transporte, etc. Un elemento importante para el plan debe de ser la conformación de un mecanismo que promueva la participación de los arrendatarios privados y desarrolladores en la implementación de estos sistemas integrales. “

Instituto de Planeación de Hong Kong, *La Posición del IPHK frente a la Planeación Peatonal en Hong Kong*, 19 de noviembre del 2002.

Como parte de los esfuerzos de Hong Kong para elevar la calidad de vida de sus ciudadanos se iniciaron estudios por parte del Departamento de Planeación la Planeación de los Espacios Peatonales. Los estudios toman una visión de los factores tangibles e intangibles que afectan el espacio público peatonal, incluyendo los mecanismos institucionales que afectan el diseño, la implementación y el mantenimiento del ambiente peatonal. Los resultados arrojan recomendaciones, principios integrales de planeación y diseño, así como directrices y estándares generales y locales, reconociendo dos conceptos básicos en la planeación de estos espacios: **espacios peatonales como espacios públicos y el caminar como medio de transporte sustentable.**

De estos estudios surgen las propuestas para formulara las directrices y estándares generales, así como proyectos particulares de activación, preservación y reconstrucción del sistema de espacios peatonales como parte de las medidas estratégicas para la renovación de zonas urbanas deterioradas, éstos últimos planeados y coordinados por la Autoridad de Renovación Urbana de Hong Kong.

De estos estudios surgen las propuestas para formulara las directrices y estándares generales, así como proyectos particulares de activación, preservación y reconstrucción del sistema de espacios peatonales como parte de las medidas estratégicas para la renovación de zonas urbanas deterioradas, éstos últimos planeados y coordinados por la Autoridad de Renovación Urbana de Hong Kong.



Una calle de Hong Kong antes y después de implementar medidas de *peatonalización*.

“Hong Kong ha dejado de ser una de las ciudades menos apropiadas para caminar y donde los ciudadanos y turistas se sentían amenazados de moverse fuera del transporte público o privado, para convertirse en una ciudad que ofrece un sistema peatonal cada vez más eficiente donde se han empezado a ver los beneficios de buenos espacios públicos peatonales. Esta experiencia sirve de inspiración de que toda ciudad puede transformarse a tomando en cuenta a los peatones, el tránsito y los espacios públicos.”

Project for Public Spaces

http://www.pps.org/info/newsletter/march2008/hong_kong_china

2. Políticas de espacios públicos peatonales y calidad de vida en Hong Kong.



2.1. Plan de Desarrollo Urbano Hong Kong 2030.

El plan de desarrollo para Hong Kong 2030 debe adherir los principios de desarrollo sustentable al equilibrio de las necesidades sociales, económicas y ambientales para obtener una calidad de vida en el presente y para futuras generaciones.

Objetivos de planeación.

1. Ambiente de alta calidad de vida.
2. Conservación del paisaje natural.
3. Reservas de suelo para futuros desarrollos.
4. Atender las necesidades de la comunidad y de vivienda, proporcionando suelos e infraestructura adecuada.
5. Marco de desarrollo de un sistema de transporte seguro, eficiente, económico y ambiental.
6. Promover el arte, la cultura y el turismo para consolidar a Hong Kong como un destino de clase mundial con experiencias únicas.
7. Fortalecer los lazos con China Continental.

El ambiente habitable deseable.

- Ambiente verde y limpio. Salud y bienestar de los habitantes.
- Estética. Calidad en el diseño urbano.
- Movimiento eficiente. Optimización de las capacidades de la infraestructura del transporte público, consolidar la eficiencia del uso de suelo y facilitar el traslado masivo de personas a través de modos de transporte ambientales.
- Sentido de lugar. Proveer de un equilibrio y armonía en el diseño y planeación del espacio. Características arquitectónicas, culturales o tradicionales pueden hacer de un espacio o colonia un lugar único y especial, adoptar un sentido de identidad y apropiación así como fortalecer las redes comunitarias.
- Diversidad de opciones. Reconocer la multiplicidad de preferencias. El plan debe tener como objetivo el proveer una amplia selección de opciones de vida para abastecer a personas diferentes.

- Buena infraestructura urbana. Infraestructura comunitaria, suministro de energía ambiental, drenaje y sistemas de tratamiento de la basura.
- Sociedad inclusiva. La ciudad debe ser disfrutada por todos los miembros de la comunidad. Acceso justo a la infraestructura urbana puede ayudar a la movilidad urbana y a la construcción de un sentimiento de comunidad y promover armonía social.

Calidad de vida.

- A través de un proceso de comunicación y entendimiento, se crea un sentido de lugar que reconoce las características locales para consolidar sentimientos de identidad y apropiación.
- Se tiene que tomar en cuenta las diferentes necesidades y habilidades de las personas para asegurar la diversidad y la inclusión en la planeación de infraestructura.
- El sentido de lugar es fortalecido por un ambiente construido equilibrado y en armonía, buen diseño urbano, así como el respeto al patrimonio, las características culturales y los recursos naturales.
- Promover el desarrollo de uso mixto para crear diferentes ambientes de formas de “vida de trabajo” y arropar diferentes estilo de vida, promover el reciclaje del suelo y de edificios a través de la conversión de uso de suelo. Esto puede también contener la expansión urbana innecesaria.
- Debido a la relación intrínseca entre el uso de suelo, el transporte y el medio ambiente, un buen plan de uso de suelo puede ayudar a reducir la generación de viajes vehiculares y racionalizar los flujos, así como ayudar a minimizar el nivel de contaminación inducida por el tráfico.
- Promover un estilo de vida más ecológico y sano, a través de la consolidación de la caminata y la bicicleta como medios de transporte.

Conclusiones.

Hong Kong tiene como objetivos en su estrategia de desarrollo para el 2030, ofrecer un ambiente de calidad, desarrollar un marco de sistema de transporte público seguro, eficiente, económico y ambiental, así como promover el arte, la cultura y el turismo.

Estos tres objetivos tienen un impacto en la planeación de los espacios públicos y las redes peatonales, como factores elementales para un mejoramiento de la calidad de vida (según su visión en cuanto a ambiente habitable deseable).



2.2. Hacia un Nuevo marco de Planeación Peatonal.

La visión amplia de la Planeación Peatonal es crear un ambiente peatonal de la más alta calidad, donde el dominio público es un lugar atractivo y apreciable para la gente para caminar, encontrarse y entretenerse de manera segura y cómoda.

1. Visión.

- Maximizar el número de viajes peatonales que se pueden hacer caminando y reducir la necesidad de transporte motorizado.
- Priorizar las necesidades de los peatones en comparación con las demandas de los vehículos.
- Crear ambientes que conduzcan a la caminata asegurando el uso cómodo, seguro y conveniente de las vías peatonales.
- Apoyar a la caminata como medio de transporte por medio de disposiciones e intensidades de uso de suelo y la habilidad de conectarse con otros medios de transporte públicos.
- Incorporar el sistema peatonal dentro de la planeación integral de dominio público.
- Mejorar el acceso peatonal a nodos de atracción/generadores, a las terminales de transporte, a sitios históricos o culturales, a los servicios de educación y entretenimiento, a sitios simbólicos y al sistema de espacios abiertos por medio de un eficiente y bien diseñado sistema peatonal.
- Diseño de un sistema peatonal que incentiven la vitalidad y la identidad del dominio público.
- Maximizar los beneficios potenciales que promueve el ambiente peatonal para permitir una regeneración urbana.
- Mejoramiento del ambiente peatonal que tiene impactos ambientales, económicos y sociales positivos.

Promoviendo la caminata por encima de otras formas de transporte contaminantes, es posible obtener beneficios en otras áreas, incluyendo la creación de paisajes urbanos a escala peatonal, mejoramiento de la calidad del aire y reducción de la exposición pública al ruido y tráfico vehicular, así como la promoción de un desarrollo sustentable.

2. Estrategia de Planeación Peatonal.

2.1. Promover la Planeación Peatonal para un sistema de transporte público.

- Se debe de promover la caminata como un modo de transporte que se integre con el transporte público por medio de una mejor planeación peatonal, tomando en cuenta un radio de 500 m. como distancia peatonal razonable. Esto puede invitar a viajes peatonales más largos.
- Esto va de la mano de un sistema de transporte público eficiente, y con un desarrollo inmobiliario que apoye su crecimiento en estas zonas y promueva así el movimiento peatonal como medio de transporte estación-oficina, hogar-estación, etc.

2.2. Fortalecer la Planeación Peatonal para un sistema de transporte público.

La Planeación Peatonal debe apoyar a los sistemas de transporte, particularmente en puntos de intercambio estratégicos por medio de buenos accesos y transferencias adecuadas y cómodas.

2.3. Desarrollo del sistema peatonal a nivel local.

Un sistema peatonal bien diseñado promueve la caminata. Los desarrollos de uso mixto donde el uso residencial está localizado a una distancia peatonal de las tiendas locales y servicios, y existe la infraestructura necesaria para el peatón, pueden facilitar la caminata como una rutina diaria. La planeación de un buen sistema peatonal en el desarrollo de áreas públicas y privadas grandes así como su conectividad con los nodos de actividades más importantes debe de ser promovido.

- Desarrollo residencial, de oficinas y comercial de alta densidad que atraen viajes peatonales, cerca de estaciones de transporte y asegurar que la distancia a éstas sea peatonal.
- Promoción de un medio de transporte que sea accesible caminando para una gran concentración de residentes y trabajadores.
- Servicios e instalaciones en distancias peatonales.

Aplicación en áreas urbanas existentes.

Las áreas urbanas existentes (donde se encuentran la mayoría de los problemas) tienen un ambiente peatonal que se compone de los espacios residuales después de que los edificios y las calles han sido construidos. Hay poca flexibilidad para una mejora de la calidad del ambiente por limitantes espaciales.

Los esquemas están basados en maximizar el espacio existente del dominio público incluyendo la extensión de la banqueta, la creación de espacios en diferentes niveles, subterráneos o en niveles superiores, o la creación de nuevos niveles peatonales a través de esquemas de renovación urbana.

Los beneficios se incrementarán reflejando la inserción y alcance de los recursos y asegurando la aprobación del sector privado (la propuesta debe tener beneficios para este sector), así como a través de un Plan Maestro local y adaptado a un contexto específico que expone la planeación peatonal a largo plazo.

La consolidación peatonal a corto plazo en áreas urbanas existentes tiene poco potencial. Estas acciones están relacionadas a mejoramientos del paisaje

urbano por medio de pavimentos, señalización, iluminación, etc. También se puede considerar la extensión de las banquetas hacia las calles vehiculares, la peatonalización completa o parcial de calles, esquemas específicos de tráfico. Los cambios sustanciales solo serán posibles con un plan de regeneración urbana integral. La consolidación peatonal debe estar asociada con las oportunidades de renovación urbana como la reconstrucción de sitios permitiendo pasos subterráneos o en niveles superiores, retranqueos de primeros niveles para permitir mayor tránsito peatonal, espacios públicos abiertos, mejoramientos ambientales, etc.

3. Principios.

Conectividad.

- Rutas claras y directas (esto también da un sentimiento de seguridad).
- Señalización y esquemas de dirección peatonal.
- Eliminación de barreras.
- Sistema integral peatonal intra- e inter- distritos.
- Las rutas peatonales deben tener una lógica de claridad visual. El peatón debe poder ver bien hacia donde se dirige. La ruta del peatón debe ser lo más directa posible.
- Permeabilidad en los edificios de acceso público. Estos pueden ofrecer rutas alternas.
- Asistencia por medio de elementos mecánicos (escaleras o bandas mecánicas) en zonas de alta densidad o para mitigar desniveles importantes.
- Reflejar la función y carácter de rutas individuales. Las rutas de alta capacidad son directas e identificables. Las rutas de carácter individual pueden ser más sinuosas, conectando diferentes lugares de interés. El carácter de cada una de las rutas debe estar reflejado en el diseño de la calle.

Seguridad.

- Minimizar los conflictos entre vehículos y peatones
- En áreas de gran flujo peatonal, eliminar el flujo vehicular o implementar medidas de velocidad para los vehículos.
- Tranquilización vehicular.
- Diseño adecuado de cruces peatonales.
- El diseño del ambiente peatonal debe promover la seguridad física y personal.

Accesibilidad y confort.

- Banquetas con anchos suficientes que permitan (1) el flujo de todo tipo de usuarios (discapacitados y adultos mayores); (2) mobiliario urbano, vegetación y paisajismo; (3) espacio para movimientos laterales de los peatones.
- Principios de diseño universal para asegurar un acceso equitativo a todos los usuarios.
- El mobiliario urbano, la vegetación y los elementos paisajismo no deben interferir el flujo peatonal.
- El ambiente peatonal debe estar diseñado para evitar al máximo la exposición del peatón al ruido y aire contaminado.
- Protección de elementos naturales para sombra y refugio.

- Evitar grandes desniveles. Se puede considerar la utilización de escaleras eléctricas o cintas mecánicas.
- Las escaleras eléctricas o cintas mecánicas pueden considerarse para distancias largas.
- Libre acceso al sistema peatonal.
- Actividades peatonales o de servicio deben estar separadas ya sea por tiempo o espacio.

Vitalidad.

- Promover la caminata a través de actividades mixtas atractivas:
 - Máxima interacción social a partir de diferentes tipos de espacios y actividades.
 - Incluir gran variedad de espacios públicos.
 - Diseño flexible que permita albergar diferentes actividades.
- La combinación de la organización espacial de las rutas peatonales, la inclusión de actividades en los espacios y la utilización de materiales en el dominio público crean sentido de identidad y un sentido de lugar. Puede apoyarse de hitos urbanos, adaptación de las características locales en el diseño, planeando espacios para eventos locales.
- El diseño de fachadas que complementen las actividades peatonales y ayuden a definir los límites de las áreas peatonales.
- Sistemas y corredores peatonales con oportunidades de introducir elementos que favorezcan el medio ambiente.
- El patrimonio histórico y cultural debe estar ligado al sistema peatonal.
- Las propuestas deben de llevar a unidad consistente de la comunidad a través del diseño.
- El mejoramiento del sistema peatonal debe elevar el dominio público en su totalidad y promover la regeneración urbana. Inversiones relativamente pequeñas en estos espacios pueden elevar el valor de la zona construida circundante.

4. Conceptos de planeación y desarrollo.

- Integración y yuxtaposición de usos de suelo y desarrollos que promuevan la caminata.

Generadores peatonales: estaciones de tren o metro, terminales, puertos, etc.

Atractivos peatonales: áreas residenciales, centros comerciales, trabajo, sitios de interés, espacios públicos, etc.

Generadores y atractivos públicos deben de estar conectados con distancias de 500 m. a través de un sistema peatonal cómodo.

- Conectividad peatonal en la planeación de uso de suelo.

Mejor conexión con generadores y atractivos, así como a espacios privados.

- Ambiente libre de vehículos.

Evitar conflictos vehiculares, segregación del ruido y contaminación vehicular como oportunidad de crear más actividades peatonales. Calles peatonales, plazas públicas, calles hundidas con cubiertas peatonales por encima, travelators, podios, etc.

Localizar las calles vehiculares principales en la periferia.

- Reconstrucción urbana.

Dentro de la reconstrucción urbana se puede calcular con medidas como generar conexiones peatonales de multi-nivel o retranqueo de edificios en plantas bajas.

- Restauración y consolidación de conexiones existentes con generadores y atractivos peatonales en áreas existentes con alcances limitados para renovación urbana.

Actividad de calle por medio de espacios públicos, promoviendo diferentes usos de los locales aledaños a la calle, diseño de fachadas en los primeros niveles y mejoramiento de la imagen urbana y medidas de administración del tráfico.

- Desarrollos futuros que conduzcan la planeación peatonal.

Iniciativas del sector privado para permitir generar conexiones peatonales de multi-nivel o retranqueo de edificios en plantas bajas, diseño de fachadas, espacios verdes que pueden ser promovidos por incentivos gubernamentales.

- Consolidación de la vitalidad en áreas peatonales.

5. Plan Peatonal como herramienta o plataforma de coordinación.

La aplicación de los conceptos tiene que adaptarse a las condiciones particulares del lugar a aplicar.

En zonas urbanas ya conformadas, la introducción de una consolidación peatonal estará inevitablemente influenciada por factores, restricciones u oportunidades físicas, administración del uso de suelo, y restricciones institucionales.

Los Planes Peatonales atienden las características particulares de zonas específicas, juegan un papel importante en la integración y contextualización del marco general.

Información básica. Situación existente incluyendo patrones de flujo peatonal, generadores y atractivos principales de peatonales, tráfico, uso de suelo, características locales.

Problemas peatonales, aspectos y oportunidades. Hacer referencia de los problemas, aspectos y oportunidades en relación a los principios de conectividad, seguridad, accesibilidad y confort, atractivo y vitalidad.

Aplicación del concepto de Prioridad Peatonal.

Mejoramiento de propuestas. Propuestas de oportunidades de reestructuración del uso de suelo, mejoramiento de conectividad, medidas de administración del tráfico, consolidación del paisaje urbano y acceso para todo el público.

Impactos de mayor amplitud. Impacto de tráfico, del medio ambiente para establecer la viabilidad de las propuestas.

6. Servicios peatonales y diseño de banquetas (principios para el manual de espacios públicos).

Servicios peatonales.

- Varias funciones, como mejores accesos a las estaciones de transporte público, que también promueva la utilización del mismo. Conexión de áreas residenciales y de trabajo con otros nodos de actividad.
- Reducir la necesidad de medios de transporte motorizados en distancias cortas o medianas y aliviar la congestión peatonal a nivel de calle.
- Evitar cambios de nivel.

- Accesos directos cubiertos para nodos cerrados y conexiones a diferentes niveles.

Espacios Públicos.

- Plazas, plazoletas, corredores verdes, precintos peatonales, etc. para la consolidación del ambiente peatonal y la conectividad entre áreas de actividad.
- El diseño de los espacios públicos debe de ser atractivo para los peatones. Diseño de pavimentos especial y darle un carácter específico a éstos, promoviendo la identidad, el uso y el papel dentro del sistema de espacios públicos y peatonales.
- Para aumentar la vitalidad de los espacios públicos, éstos deben de ser flexibles para acomodar una gran variedad de actividades.
- En áreas consolidadas, se deben generar espacios públicos puntuales y mejorar el ambiente peatonal como espacio público y promover el ambiente de calle.

Mejor imagen urbana.

- Conectividad, seguridad, accesibilidad y confort para peatones, reduciendo el uso del vehículo.
- Cuidadosa selección del mobiliario urbano, la señalización, iluminación, la protección contra el ambiente, paisajismo, materiales de pavimentación y otros tratamientos para las funciones de las calles.
- Diseño que incluya a discapacitados y adultos mayores.

La banqueta deseable.

La banqueta es el componente básico del sistema peatonal y se divide en tres zonas:

- Zona transitoria. Movimiento u flujo peatonal.
- Zona de mobiliario y vegetación. Zona de tolerancia o amortiguación. Espacio entre la zona transitoria y de carga y descarga y provee un espacio para mobiliario y vegetación esencial para la vitalidad de la calle.
- Zona frontal a edificios. Entre la zona transitoria y el paramento de los edificios y debe de acomodar movimientos de cruce, área de compra y de interacción con las fachadas.

III. Criterios de selección de áreas de actuación.

Problemas peatonales.

Seguridad.

Confort.

Conectividad interna.

Conectividad externa.

Contaminación de ruido y del aire.

Oportunidades de consolidación.

Regeneración urbana.

Ambiente comercial o de negocios.

Áreas residenciales.

Áreas industriales.

Atractivos de entretenimiento, turismo o históricos.

IV. Planes Peatonales.

V. Conclusiones y recomendaciones.

El dominio público incluyendo la calle, la banqueta, las áreas peatonales y espacios públicos como concepto por el que se ha abogado debe de ser atractivo y un espacio de disfrute donde la gente puede caminar, encontrarse, entretenerse de un modo seguro y cómodo.

De la estrategia de promover una ciudad como ciudad peatonal y los principios guía deben de surgir Planes Peatonales como nuevas herramientas para mejorar el ambiente peatonal. El Plan puede servir como marco integrando esfuerzos multidisciplinarios que afronten el problema peatonal. Este sirve de plataforma de coordinación entre diferentes instancias gubernamentales para su implementación y la creación de medidas o políticas que aseguren la calidad del espacio público, el espacio peatonal y mejoren el sector privado.

Para Hong Kong surgieron cuatro áreas de acción, Causeway Bay, el distrito Central, Kwun Tong y Tai Po, que fueron seleccionadas para la aplicación del marco de planeación peatonal, y que son zonas que presentan diferente naturaleza, problemas peatonales, así como oportunidades de consolidación.

Las propuestas de los Planes Peatonales deben de poder ser implementadas existiendo los mecanismos necesarios. Para reconocer la efectividad de los arreglos de organizaciones actuales y los procesos de diseño e implementación para los proyectos peatonales, se recomienda la consolidación de los mecanismos existentes.

Para Hong Kong: mejorar las herramientas de planeación, reforzar la consulta pública, incluir los recursos privados, mejor administración del tráfico así como una mejor subdivisión de trabajo.

A partir del estudio se proponen directrices y estándares para la planeación peatonal. Éstas servirán para promover la importancia de la planeación peatonal y tendrán un reflejo en los puntos clave y las recomendaciones para la aproximación integral.

Este estudio también propone la definición, así como las directrices y estándares para la creación de las tres zonas que componen la banqueta: *zona transitoria*, *zona de mobiliario y vegetación* y *zona frontal a edificios*, con lo que se deberá considerar para futuros desarrollos en el sector público y privado.

Conclusiones.

Las políticas de Planeación Peatonal en Hong Kong surgen como parte de diferentes iniciativas para mejorar los espacios públicos, ampliar el dominio público y elevar la calidad de vida en zonas de conflicto peatonal-vehicular y de decadencia urbana.

Los problemas que se reconocen en Hong Kong en las zonas conflictivas son similares a los que se pueden ver en gran parte de la Ciudad de México, donde los espacios peatonales han quedado subordinados a una visión pro-vehicular y

donde no se ha tomado en cuenta las necesidades de los peatones o de los usuarios de éstos espacios peatonales.

Hong Kong reconoce estos espacios dentro de un sistema integral:

- Entender las redes peatonales como espacios públicos.
- Promover la caminata como medio de transporte sustentable.

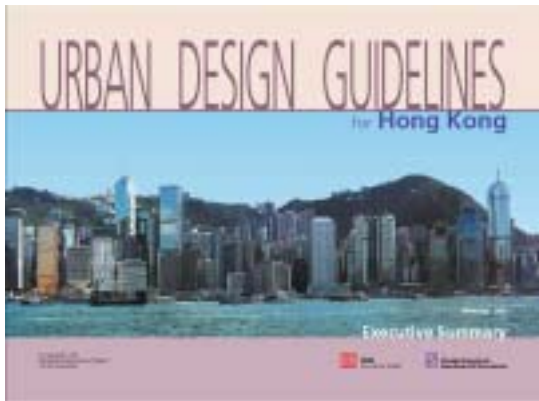
Los principios en la propuesta para una Planeación peatonal hacen énfasis en:

- La Planeación Peatonal requiere de un trabajo interdisciplinario e interinstitucional.
- Cambiar la concepción de los espacios peatonales como espacios públicos y entenderlos dentro de un sistema integral.
- Los cambios sustanciales no se dan si no existe una planeación integral de renovación urbana.
- La participación ciudadana y de la iniciativa privada son un factor elemental y fundamental para la formulación de las propuestas.

A partir del estudio se proponen *Directrices y Estándares para la Planeación Peatonal*, que complementan y amplían las directrices y estándares ya formuladas para los Espacios Abiertos, así como de Imagen Urbana (todos estos con una importante investigación y planeación de los del dominio público). Éstas servirán para promover la importancia de la planeación peatonal y tendrán un reflejo en los puntos clave y las recomendaciones para la aproximación integral.

El estudio ha ayudado a desarrollar proyectos locales en zonas deterioradas. El Proyecto H18, coordinado por la Autoridad de Renovación Urbana de Hong Kong, se rige bajo los mismos principios en la planeación y el diseño de los espacios públicos y las redes peatonales.

La experiencia de Hong Kong sin duda ha ayudado a encaminar la investigación y a focalizar el campo de estudio a los espacios peatonales dentro de los procesos de renovación urbana, así como a la formulación de la propuesta.



2.3. Directrices y Estándares para la planeación de espacios abiertos.

Recreación- un uso de suelo esencial.

El suelo urbano tiene cada vez mayor demanda en cuanto a su uso. Es necesario reconocer que la recreación es una necesidad básica de los ciudadanos. Estas actividades son esenciales para un bienestar de salud mental a nivel individual y de comunidad.

La recreación es una necesidad para la que se debe de planear y crear el espacio suficiente.

Aparte de los usos de recreación, el espacio abierto también permite la penetración de la luz solar y un movimiento del aire, así como provee de áreas verdes para la penetración del agua a los mantos y para efectos visuales.

Los espacios abiertos también son un uso de suelo fundamental en el diseño urbano.

Propósito de las directrices y estándares.

1. Proveer de una base equitativa para la reserva del suelo para la creación de infraestructura de recreación y los espacios abiertos, así como para guiar la planeación, la distribución, y donde sea apropiado, el diseño de los servicios, mobiliario e infraestructura.

2. El documento se divide en dos apartados. Uno que establece los niveles de provisión de espacios abiertos por habitante, y otro que establece las opciones de los servicios e infraestructura para los espacios de recreación por tipo de habitante.

3. Estos dos lineamientos se deben de aplicar de manera simultánea durante los procesos de planeación.

Mientras que los nuevos desarrollos deben de atender las bases aquí establecidas, las áreas consolidadas deben de ser planeadas con una visión de incrementar y mejorar estos espacios a través de procesos de renovación urbana.

Estudio de los hábitos de entretenimiento y las preferencias recreativas.

El nivel de educación de los ciudadanos es cada vez más alto y el número de adultos mayores es cada vez mayor.

El objetivo de estas directrices y estándares es mejorar la calidad de vida y el ambiente de trabajo en la zona central de Hong Kong.

En 1992 se comisionó el estudio de una Estrategia de Usos de Suelo de Recreación, que resultó en las directrices y estándares cuyo marco debe de guiar futuras planeaciones y la provisión de suelo para usos de recreación.

Tendencias en la recreación.

A través de un estudio se pudieron identificar las siguientes tendencias en cuanto a actividades de recreación:

1. Los hábitos de recreación más populares se desarrollan ahora en casa: ver TV, ir a las instalaciones deportivas, caminar, correr y las actividades como natación y bádminton.
2. Hay una importante demanda por espacios abiertos de actividad pasiva que estén cerca de casa como resultado de la creciente población de edad mayor, así como un mejoramiento en la calidad de las instalaciones de estos espacios.

Principios para la Planeación de Espacios Abiertos y de Recreación.

- Cantidad. Suficientes instalaciones de espacios abiertos y de recreación para las actividades primarias.
- Calidad. Alta calidad en términos de instalaciones, diseño y distribución, que cumplan con los estándares ambientales y contribuyan a un buen diseño cívico.
- Buenos hábitos en la práctica. Fácil acceso, propiciar la utilización óptima de los espacios y promover mejoras complementarias al ambiente, los espacios abiertos y las instalaciones de recreación. Incorporar conexiones peatonales y ciclorutas continuas. Buscar las oportunidades de apoyo de desarrollos privados. Flexibilidad en el diseño.
- Visión. Tomar en cuenta las funciones de las zonas donde se planean los espacios abiertos y de recreación: ubicación y características físicas, estructura de la población, características socioeconómicas, potencial de actividades de recreación, nivel de las instalaciones existentes, áreas deterioradas, flexibilidad en la utilización de los espacios, accesibilidad, desarrollos privados, instalaciones especiales y provisión y accesibilidad para discapacitados.

Conclusiones.

Las Directrices para los Espacios Abiertos y de Recreación establecen las consideraciones básicas pero esenciales para la formulación de estrategias de planeación de estos espacios (nuevos o existentes) e intentan ampliar el espectro de planeación de los mismos.

Ofrece guías para identificar los usuarios, las necesidades de los mismos, los requerimientos necesarios, consideraciones ambientales, de accesibilidad y de conectividad, así como medidas estratégicas para ofrecer una mayor flexibilidad en el uso, y garantizar una alta calidad en el diseño, ejecución y mantenimiento de los mismos.



2.4. Autoridad de Renovación Urbana. (URBAN RENEWAL AUTHORITY)

a. Estrategia integral y holística de 4 R's:

- **Reconstrucción.**
- **Rehabilitación.**
- **Revitalización.**
- **Preservación.**

Reconstrucción.

Reconstrucción se encarga de edificios viejos con condiciones muy bajas de vivienda. En estos lotes se replantea y se reconstruye para lograr un ambiente claro con beneficios sociales como espacios abiertos y servicios comunitarios. Hasta donde es posible, URA integra grandes áreas para lograr un proyecto más integral. Esto posibilita la reestructuración de calles locales, de las redes de transporte y del espacio público, para lograr una mejor utilización del suelo y mejorar el ambiente de barrio.

URA persigue excelencia en la planeación de los proyectos, diseño arquitectónico y en los estándares de construcción, con especial énfasis en el medio ambiente, en un mantenimiento eficaz y durabilidad.

Rehabilitación.

En el proceso de rehabilitación, URA trabaja con los dueños de las propiedades, diferentes instancias de gobierno y otros socios para prevenir el deterioro del ambiente físico promoviendo y facilitando la reparación propia y el correcto mantenimiento de las construcciones. Rehabilitación pretende darle una vida funcional a los edificios para aliviar la urgencia de reconstrucción de los mismos. URA ha introducido una serie de medidas que incluyen consultoría, incentivos financieros, esquemas de seguros para incentivar a los dueños a rehabilitar sus edificios.

Revitalización.

La revitalización es el despliegue de conceptos o medidas de renovación para revitalizar y fortalecer las áreas decaídas. El acercamiento de URA en coordinación con socios y arrendatarios es mejorar la calidad de vida urbana por medio de iniciativas de reconstrucción, rehabilitación y preservación, que se combinan para revitalizar el ambiente urbano.

Preservación.

Bajo el mandato de preservar edificios, lugares y estructuras de interés histórico, cultural o arquitectónico que forman parte de los proyectos de

reconstrucción, URA tiene la visión de gestionar un modelo de conservación de una manera integral y práctica.

URA se involucra en la administración, conservación y la adaptación de reutilización de los edificios para lo que la misma sugiere que se establezca un comité de consejo que actúe durante el trabajo de preservación. La responsabilidad de supervisar los trabajos de preservación recae sobre el comité de URA, como parte de sus funciones de asesorar, evaluar y recomendar propuestas de conservación de lugares y estructuras de interés histórico, cultural o arquitectónico.

“La regeneración de áreas marginadas envuelve más allá de acciones puntuales o mejoras físicas al ambiente construido. Es un esfuerzo sostenido el que conlleva a una participación de muchos partidos e intereses diferentes lo que hace que las cosas se desarrollen en su momento.

URA juega un papel de iniciador y de promotor. A través de los proyectos e iniciativas, busca proveer las herramientas necesarias y la dinámica de procesos de cambio que traerá cambios sociales y económicos positivos a áreas decaídas y sus alrededores.

URA tiene que establecer un equilibrio entre las necesidades sociales y la realidad comercial. Esto implica un esfuerzo muy grande por parte de URA y mucho entendimiento por parte del público.

Medio ambiente: Hong Kong es una de las ciudades más vibrantes y avanzadas del mundo. Es también una de las más congestionadas y contaminadas. Los ciudadanos esperan estándares muy altos en las acciones de gobierno, particularmente en la protección del medio ambiente y en el uso de los escasos recursos naturales. URA es la principal agencia de renovación urbana en Hong Kong, y tiene la misión de reflejar la cada vez mayor inquietud pública sobre el medio ambiente y la sustentabilidad en nuestro trabajo. Todos nuestros proyectos deben incorporar medidas de ahorro energético y de cuidado ambiental.”

b. Operatividad:

Misión social.

Dentro de la visión de re-habitación, rehabilitación, revitalización y preservación, los esfuerzos buscan mejorar las condiciones de vida, traer consigo mejoras ambientales y contribuir al mantenimiento de redes sociales. En algunos proyectos, se ha trabajado exclusivamente con espacios o áreas comerciales o comunitarias. URA también está expandiendo el número de trabajadores sociales cuyo papel es dar apoyo y asesoría a los afectados antes, durante y después de los trabajos.

Compromiso comunitario.

Estrategia de participación comunitaria a través de relaciones con las comunidades.

- Sesiones informativas para arrendatarios y afectados en cuanto a los procesos de planeación y las políticas de adquisición y compensación.

- Retroalimentación para un acercamiento de ganancia-ganancia a través de talleres formales e informales con residentes de la zona, dueños de tiendas, académicos, miembros del Distrito, profesionales, entre otros.

Relaciones públicas.

Con la finalidad de dar a conocer de una manera objetiva el trabajo de URA, se estrechan relaciones con los medios de comunicación y los arrendatarios:

- Servicio *Hotline*, centros vecinales y oficinas que atienden inquietudes dando respuesta en los próximos cinco días.
- Carnavales o festividades involucrando a la comunidad.
- Video promocionales.
- Consulta pública con conferencias, ediciones informativas, entrevistas con los medios de comunicación, pláticas en el radio y TV.
- Página web con acceso directo a los diferentes proyectos, mostrando el avance de la planeación.
- Pláticas y presentaciones a grupos de profesionistas y de negocios.
- Intercambio de ideas con otras instituciones u organizaciones internacionales.
- Visitas a ciudades extranjeras donde existen programas de renovación urbana.

Recursos financieros.

- Inyección de capital: se establece una cantidad fija por cada periodo de 5 años (\$10 billones de HKD) que se administran cada año.
- Posición financiera y requisitos de fondos: gracias a las mejoras del mercado inmobiliario y la habilidad de invitar socios en los proyectos, han existido ganancias económicas significativas por medio de intereses bancarios.

Para proyectos con costos más altos a los recursos establecidos por el gobierno, se busca financiación externa, que puede ser a través de préstamos bancarios.

Una vez arrancado el proyecto, existen riesgos derivados de las fluctuaciones del mercado inmobiliario.

c. Corporativo:

Visión y Misión.

Crear calidad de vida en Hong Kong- un mejor hogar para una ciudad de clase mundial.

Para realizar la Visión, se actúa con cierta ingenuidad y sensibilidad en las prioridades y se suman fuerzas con los diferentes socios y los grupos sociales de la ciudad.

Las prioridades son:

Acelerar el desarrollo urbano reemplazando edificios antiguos con nuevas construcciones que promuevan un mejor ambiente habitable y creen comunidad.

Permitir e incentivar la rehabilitación de edificios deteriorados como medida de decadencia urbana.

Preservar el valor histórico y arquitectónico por medio del mantenimiento y la restauración de edificios y consolidación de características locales.

Revitalizar el ambiente socio económico y medio ambiental a través de la consolidación y fortalecimiento de la conformación urbana para el beneficio de la comunidades urbanas.

d. Opinión Pública.

A través de la Universidad de Hong Kong para conducir un levantamiento de las aspiraciones comunitarias, se establecieron grupos focales de discusión.

Se establecen encuentros y se estableen talleres de diseño comunitario, en donde la gente participa activamente para la concepción de esquemas de planeación y diseño. Con esto se publican boletines informativos.

Después de estas consultas, URA establece 5 principios guía para garantizar el éxito del proyecto y facilitar la implementación:

- Amplia consulta pública y participación comunitaria en la planeación y diseño.
- Adopción de un diseño creativo y visionario para centros modernos que sirvan de modelo de calidad de vida.
- Desarrollo del proyecto en fases para minimizar los impactos y sostener costos financieros.
- Entendimiento y aceptación de las políticas establecidas por URA para las compensaciones de los habitantes afectados.
- Una prudente estrategia financiera que asegure la viabilidad financiera y la sustentabilidad del proyecto.

En coordinación con estos principios, se organizan eventos informativos a partir de las diferentes propuestas de proyecto a desarrollar, que se abren a la opinión pública, con apoyo de consultores arquitectónicos.

A partir de esto, los consultores son los encargados de elaborar un Plan Maestro que ponga en papel las necesidades y aspiraciones de la comunidad.

Conclusiones.

La Autoridad de Renovación Urbana fue creada para coordinar y gestionar proyectos de renovación urbana, así como de desarrollos inmobiliarios y de restauración.

Frente a la gran construcción masiva de las zonas suburbanas, con modelos estandarizados, las zonas más antiguas recobran un valor importante, de identidad, de referencia histórica. Estas zonas enfrentan a su vez serios problemas de deterioro urbano que han sido atendidos de manera más sensible y con una visión social de reconstrucción de una comunidad urbana.

Hay un reconocimiento de que todos los proyectos de planeación urbana requieren de un equipo amplio, interdisciplinario y que para esto se necesita mucha coordinación y transparencia en la toma de decisiones.

Los procesos se planean en fases, lo que permite ser flexibles y poder evaluar las transformaciones durante el desarrollo y hacer las modificaciones necesarias.

La importancia que le da esta entidad a la participación comunitaria muestra un compromiso importante con la sociedad. Para esto ha encontrado ciertos mecanismos, como el apoyo de instituciones académicas o incentivos para atraer a la comunidad a establecer un diálogo directo con las autoridades, que le han permitido acercarse y planear los diferentes proyectos de manera integral, tomando en cuenta sus necesidades y aspiraciones.



3. Proyecto H18 GRAHAM/PEEL STREET

Información del proyecto.

Área: 5,318 m²

No. de edificios afectados: 37

No. estimado de arrendatarios afectados: 470

No. estimado de propietarios afectados: 360

No. estimado de tiendas afectadas: 78

Contenido del desarrollo.

Residencial: 22,296 m² (290 unidades aprox.)

Comercio y oficinas: 36,233 m²

Hotel: 8,919 m²

Espacios abiertos: 1,579 m²

Instalaciones públicas: 1,263 m²



Propuesta Integral de Revitalización a través de la estrategia de 4 R's.

Mejorar la calidad de vida del ambiente local y la condición de los edificios así como combatir la decadencia urbana.

Reconstrucción de edificios y recuperar las características arquitectónicas de edificios de interés histórico.

Mantener las actividades de comercio ambulante como parte de las características locales, para lo que se implementarán medidas de revitalización para elevar el carácter de "mercado callejero" en la zona.

Revitalizar la actividad vibrante de calles durante el día y la noche.

1. Consolidar la vitalidad del barrio.

- Usos mixtos.
- Amplios espacios abiertos para el disfrute público.
- Salón de usos múltiples para uso público y como centro de interacción social y cultural.

- Corredores verdes que conecte el sitio con las escaleras eléctricas.
- Mejorar la accesibilidad del área facilitando el flujo peatonal.
- Plaza pública como nodo de actividades e interacción para celebraciones festivas.
- Proveer de espacios para sentarse y comer al aire libre.



Dentro del esquema se proponen oficinas y hotel que son usos transitorios entre el comercio y la vivienda. El hotel en particular puede atraer turistas, y consolidar una comunidad de intercambio.

El área es activa durante el día. Para promover la actividad nocturna, se introducirán una variedad de usos así como mejorando la conectividad y accesibilidad.

2. Respeto a los puntos de vista de la comunidad.

Consulta pública.

3. Medio ambiente.

- Mejores conexiones.
- Provisión de espacios abiertos (en cuanto a cantidad y calidad).
- Mejoramiento del tráfico (peatonal y vehicular)
- Establecer criterios sencillos y sensibles de diseño.
- Maximizar la penetración de luz natural
- Optimizar la circulación del aire.

Objetivos de diseño.

1. Responder al contexto.

2. Proveer de nuevas condiciones para peatones/ consolidar la vitalidad a nivel de calle.

- Pasillo peatonal interno como espacio abierto. Espacio abierto sin barreras que conectará las tres manzanas.
- Proveer de árboles y vegetación para convertir el pasillo en un pasaje verde, consolidando el paso peatonal existente.
- Es un recorrido interesante; un lugar de usos activos y pasivos.

3. Proveer de espacios públicos; abiertos y verdes.

- Además del corredor verde, se plantean terrazas paisajísticas en niveles superiores.
- Terrazas verdes en las azoteas.
- A nivel de calle existirá un retranqueo de los comercios para permitir la plantación a ese nivel.

4. Nodos.

Puntos de encuentro y de posibilidad de realizar celebraciones festivas o comunitarias.

5. Lenguaje arquitectónico y juego de escalas.

Elementos diseñados para la escala humana como barandales, mobiliario urbano, señalización para crear una interfase entre la escala individual y la masiva (edificios) y para relacionar las nuevas construcciones con las antiguas. Mantener las alturas, la escala y el estilo de las construcciones antiguas o características del sitio que serán incorporadas a los diseños posteriores.

Consideraciones de diseño urbano.

1. Recapturar y consolidar la vitalidad a nivel de calle.

- Pasaje peatonal como conector.
- Reestablecimiento de las actividades de calle. Las actividades comerciales se ubicarán en el pasaje peatonal mayoritariamente, acompañado de vegetación y espacios para eventos sociales.
- Se crearán pequeños espacios a lo largo del pasaje para introducir lugares para estar y comer al aire libre así como crear una conexión
- visual.





2. Sistema peatonal.

- Acceso peatonal 24 horas en ejes norte-sur y este-oeste.
- Conexión peatonal con las escaleras mecánicas de niveles intermedios.
- Puentes peatonales públicos a nivel de podio.
- Puentes peatonales en niveles superiores principalmente para residentes.
- Escaleras y elevadores públicos para asegurar acceso a diferentes niveles y para conectar los diferentes niveles de espacios públicos.
- Las actividades de calle se mantienen a ese nivel manteniendo la vitalidad al nivel más accesible.
- Las circulaciones verticales establecen un sistema tridimensional de peatones.
- Vestíbulos de hotel, oficinas y residencias se encuentran en niveles superiores que pueden ser accesibles por medio de escaleras mecánicas o elevadores a nivel de calle. Mientras pueden compartir el mismo núcleo urbano y áreas verdes a nivel de calle, los accesos a niveles superiores hacen que se mantenga un nivel de seguridad y privacidad más alto para residencias, oficinas y el hotel.
- Tráfico vehicular se confina a nivel subterráneo para crear un sistema peatonal libre de vehículos.

Dentro de este concepto se reconocen los espacios públicos (calles, banquetas, plazas, plazuelas, malecones, puentes peatonales, sistemas en niveles superiores, metro, así como otros espacios públicos como estaciones de autobús, etc.) como un sistema continuo e integral de ambientes públicos para las personas, que le dan vitalidad a la comunidad y a sus calles.

3. Preservar el carácter existente de la localidad.

- Locales comerciales y kioscos a nivel de calle para dotar de actividad y vitalidad.
- Locales comerciales se retranquean permitiendo que coexistan puestos comerciales en la calle y pasos peatonales.

4. Retención de edificios históricos.

5. Creación de un ambiente sustentable y ecológico.

- Los niveles de calles están diseñados para respetar el espacio urbano y la conectividad.
- La disposición de los edificios debe permitir ventilación de aire y penetración de luz natural al espacio público.
- Vegetación urbana.
- Exploración de jardines verticales, azoteas verdes y terrazas paisajísticas.

Participación comunitaria.

La Universidad de Hong Kong fue comisionada para proveer una entrada a la organización de un taller de participación comunitaria y facilitar las discusiones de grupo en los talleres.

Principios.

Frente a los diversos intereses, la participación comunitaria es necesaria para establecer la legitimidad en el proyecto, resolver conflictos de intereses y puntos de vista y mejorar la calidad en las decisiones de planeación incorporando al máximo posible visiones expertas:

- Exponer las condiciones reales y un entendimiento base, así como los parámetros de planeación.
- Plataforma donde los diferentes puntos de vista de los arrendatarios se expongan, debatan y se comprometan.
- Permitir un espectro público de puntos de vista generales con asesoría profesional que se incorpore en el diseño posible y viable.

Opiniones comunitarias que se consideraron.

- Mantener el área como un sitio turístico.
- Mejor planeación general.
- Preservación como una medida posible.
- Servicios públicos.
- Creciente espacio público.
- Reducir altura de nuevos edificios.

Conclusiones.

El proyecto H18 tiene como parte fundamental del proyecto mejorar la calidad de vida del ambiente local y combatir la decadencia urbana, manteniendo la actividad de la calle y fomentando la vitalidad tanto de día como de noche como estrategia de desarrollo económico, social y de consolidación de una identidad local:

- La propuesta reconoce a las calles como espacios públicos de movilidad, comercio, recreación y entretenimiento.
- Los espacios peatonales están diseñados y planeados para mejorar las condiciones de los peatones y consolidar la caminata como medio de transporte local y sustentable.
- Las calles juegan un papel fundamental en la consolidación de un ambiente mixto, de actividades e interacción entre los espacios públicos y privados.
- Si bien el proyecto tiene como eje fundamental la consolidación de los espacios públicos y las redes peatonales dentro de un sistema integral, la renovación urbana de la zona es lo que permitirá elevar la calidad de vida del ambiente local.

El proyecto es parte del Plan Peatonal de la Zona Central, desarrollado dentro del Estudio de Planeación Peatonal, por lo que la calle, y en general las redes

peatonales y los espacios públicos juegan un papel fundamental en el desarrollo de la propuesta.

La planeación del Proyecto H18 ha requerido de un estudio amplio interdisciplinario e interinstitucional, así como la inclusión de la comunidad en los procesos de planeación para garantizar el éxito del desarrollo en todas sus fases. La participación de la Universidad de Hong Kong como medio para establecer las mesas de trabajo y talleres de participación comunitaria ha jugado un papel fundamental, con lo que se ha podido abrir al público los proyectos de renovación urbana y dar legitimidad en el proyecto, resolver conflictos de intereses y puntos de vista y mejorar la calidad en las decisiones de planeación.

De este proyecto como caso de estudio se han podido sacar varias conclusiones positivas para la elaboración de una propuesta para el GDF ya que integra todos los principios de una planeación integral de espacios públicos, siendo la calle el elemento fundamental a recuperar y preservar como agente de una consolidación de vitalidad e identidad local.

C. LECCIONES DE LOS CASOS DE ESTUDIO (BEIJING Y HONG KONG)

espacio público
公园

El proyecto de investigación y la propuesta para el GDF tienen una relación directa con lo que se ha venido haciendo dentro de la Dirección General de Proyectos Estratégicos de la SEDUVI y en lo he estado involucrada personalmente. La dirección que ha tomado la investigación y la propuesta ha tomado en cuenta los programas existentes de espacios públicos en la Ciudad de México, las similitudes en las problemáticas y oportunidades de renovación urbana de las diferentes ciudades donde el papel de los espacios públicos han jugado un papel importante y donde los objetivos en la planeación de los mismos son semejantes.

La experiencia de Hong Kong y el Proyecto de Qianmen han sido de suma importancia para la formulación de un marco de referencia (hasta ahora no existente) para la concepción de los sistemas peatonales en la Ciudad de México.

Las obras de reconstrucción de la calle y zona de Qianmen en Beijing son parte de los esfuerzos del gobierno local para renovar zonas históricas en vísperas de los Juegos Olímpicos. Reconociendo la importancia de las calles tradicionales como parte de la estructura urbana, así como la importancia histórica y geográficamente estratégica de la calle principal (a los pies de la Plaza de Tiananmen y el eje Norte-Sur), el plan de desarrollo contempla ofrecer en una primera fase una calle moderna y comercial recuperando el carácter tradicional peatonal de la zona. Esto es parte de un desarrollo integral para elevar las condiciones de vida y activar un proceso de transformación urbana a largo plazo. Este proyecto tiene una gran correspondencia a los objetivos planteados por la Comisión del Bicentenario dentro de sus iniciativas de renovación urbana y recuperación de espacios públicos.

Las condiciones de la zona de Qianmen (zona histórica con un alto nivel de deterioro) presentan problemas y oportunidades de renovación similares a las de zonas históricas deterioradas (fuera y dentro del Centro Histórico) de la Ciudad de México.

La experiencia de Hong Kong, en cuanto a la planeación, el estudio y las políticas de espacios peatonales como espacios públicos dentro de los procesos de renovación urbana, han servido para focalizar el proyecto a buscar estrategias paralelas para la Ciudad de México. El estudiar los espacios peatonales y proponer una propuesta en relación a éstos, focaliza el estudio de los espacios públicos hacia los espacios peatonales y por otro lado ofrece oportunidades de ampliar el espectro del dominio público. El entender los espacios peatonales como espacios públicos parece muy elemental pero irónicamente son el elemento más devaluado dentro del sistema de espacios públicos. La experiencia de no sólo ciudades chinas, que han tenido éxito en proyectos de transformación urbana ha demostrado que la concepción de un sistema peatonal de espacios públicos no es sólo innovadora sino elemental.

Los espacios peatonales en zonas deterioradas muestran problemáticas y oportunidades de activación y transformación muy semejantes en las ciudades chinas (Beijing y Hong Kong) y la Ciudad de México. Estos espacios a su vez, son el elemento básico dentro de un sistema de espacios públicos, y son un agente importante en los procesos de renovación urbana. Las tres ciudades han demostrado interés en estas medidas.

Aún así, es importante tomar en cuenta que la propuesta para la Ciudad de México no significa una copia de los proyectos estudiados tanto en Beijing como en Hong Kong, sino han servido como casos de estudio para la formulación de un marco de referencia que aterrice en políticas concretas (Manual Estratégico de Sistemas Peatonales de Espacios Públicos) que complementen, articulen y potencien los beneficios de las acciones iniciadas por las diferentes instancias del GDF en los diferentes programas de espacios públicos.

Reflexiones.

Primero el peatón. La planeación peatonal debe calcular con el tráfico vehicular, teniendo siempre en cuenta al peatón como principal agente y a la caminata y el transporte público como principales medios de transporte. En lugares donde el peatón se ha colocado en un lugar prioritario, se ha visto una disminución del tráfico vehicular.

Carácter de calle. Es importante reconocer los ambientes peatonales locales. Espacios cívicos, nodos de atracción, exposiciones de arte, recursos históricos, características locales se tienen que engrandecer a lo largo de los recorridos peatonales para consolidar la identidad de las zonas y enriquecer la experiencia turística, comercial, cultural, etc.

Vitalidad. Las calles deben de invitar a ser usadas para caminar y desarrollar actividades sociales, de deporte, culturales. El crecimiento del flujo peatonal estimula la inversión privada en los servicios peatonales que puede atraer aún más peatones y vitalidad a la calle. Este ciclo propiciado por la planeación peatonal es un modo de activar y consolidar el carácter de las calles y la zona. La calle adquiere una función cívica y social.

Calidad ambiental. Una buena planeación peatonal tiene resultados ambientales favorables reduciendo el tránsito vehicular, incluyendo medidas de aforestación y en general elevando la calidad de vida. (Peatonalización total, peatonalización parcial, reducción de carriles de carga y descarga y con medidas de tranquilización vehicular).

Conexiones de niveles intermedios. Sistemas tridimensionales peatonales permiten el movimiento peatonal para distancias largas en un mismo plano horizontal e inclusive vertical.

Aproximación integral. La planeación peatonal debe de ir junto con principios de uso de suelo, consolidación del paisaje urbano, administración del tráfico y una visión comunitaria.

Visión a largo plazo. La planeación peatonal requiere de una visión a largo plazo que debe apoyarse de las políticas y/o linamientos necesarios.

Planeación integral de zonas. Las mejoras al sistema peatonal y la ampliación del dominio público a través de parques y espacios cívicos por ejemplo juegan un papel fundamental en la regeneración urbana. La creación o el mejoramiento del ambiente peatonal son vistos para revalorar la imagen integral urbana.

Participación comunitaria. El éxito de todas las medidas que apoyan la planeación peatonal, así como el diseño del mismo depende en gran medida de una visión compartida con la localidad.

Esto asegura el apoyo en la implementación y posibles esquemas de participación financiera por parte de la iniciativa privada. La participación debe de gestarse desde las primeras etapas de planeación de modo que exista un

sentimiento de apropiación del mismo proyecto y para que la planeación tenga efectividad.

Contribución del sector privado. Es importante considerar las oportunidades de incorporar al sector privado dentro de un sistema de financiamiento, estableciendo incentivos financieros y haciendo privados los beneficios que la planeación peatonal les significa.

Administración. Las estructuras administrativas/operativas son componentes importantes en el diseño, la construcción, el mantenimiento y la administración de los esquemas de planeación peatonal. Debe haber suficiente tiempo de planeación a largo plazo y exponer la asignación de los recursos.

Marco institucional. La planeación peatonal debe tener un soporte importante por parte de medidas y políticas que apoyen los objetivos del proyecto de manera integral.

Plan Piloto. Los casos de estudio de Beijing y Hong Kong han servido para la formulación del Marco de Referencia pero han mostrado que la aplicación de las medidas en la planeación de guías y estándares para un sistema peatonal requiere de Plan Piloto, el cual servirá de experiencia para futuras aplicaciones.

Plataforma de coordinación. La experiencia en la planeación de sistemas peatonales y espacios públicos en los procesos de renovación urbana en China, han demostrado que el éxito de la misma requiere de un trabajo interdisciplinario e interinstitucional.

C. ESTRUCTURA DEL MARCO DE REFERENCIA

el espacio público es un pequeño universo de lo que es la ciudad



el espacio público es una entrada posible para la transformación urbana



el espacio público es un elemento que contribuye a la calidad de vida



si las calles son planeadas como espacios públicos



si se planea un sistema peatonal como elemento de integración del dominio público



Los sistemas peatonales son un elemento que contribuye a la calidad de vida y la consolidación de una identidad urbana

1. Red peatonal como espacio público.

Dentro de este concepto se reconocen los espacios públicos (calles, banquetas, plazas, plazuelas, puentes peatonales, metro, así como otros espacios públicos como estaciones de autobús, etc.) como un sistema continuo e integral de ambientes urbanos- lugares donde una variedad de actividades pueden desarrollarse y donde el movimiento peatonal y otras actividades peatonales de entretenimiento, son los que le dan vitalidad a la comunidad y a sus calles.

“Si podemos desarrollar y diseñar las calles de tal modo que sean espacios maravillosos para estar -espacios de integración comunitaria, atractivos para todas las personas- tendremos entonces alrededor de un tercio de la ciudad diseñada exitosamente, lo cual, a su vez, tendrá de manera directa un inmenso impacto en el resto.” Allan Jacobs.

Las redes peatonales, en tanto parte del sistema de espacios públicos, son elementos que dotan a la ciudad de dinamismo y vitalidad a una escala individual y permiten no sólo que una ciudad sea accesible para el peatón, sino también promover actividades saludables y construir comunidades sustentables. Si las calles son planeadas como parte del desarrollo urbano y como espacios públicos, éstas pueden obtener funciones tan vitales como promover la caminata, ser vestíbulos dentro de un ambiente público y privado y como parte sustancial de procesos de renovación urbana. Si esta red de espacios es considerada como parte de un paisaje dinámico y es planeada para y con el usuario, el peatón pasa a ser un agente activo del ambiente urbano. El proveer de ambientes peatonales apropiados, promueve la interacción social, permite fortalecer relaciones y contribuir en la consolidación de un sentimiento de pertenencia e identidad.

2. Caminar como medio de transporte local y sustentable.

Las buenas condiciones peatonales tienen beneficios tangibles e intangibles en la calidad de vida de las ciudades. El nivel de peatonalización o de acceso a la caminata, dentro de un sistema continuo de espacios públicos, es considerado un indicador de habitabilidad en las ciudades en crecimiento o transformación. Las zonas urbanas transitables y accesibles para el peatón tienden a crear una **sociedad más equitativa** que provee de una selección de medios de transporte para **todos los ciudadanos**.

Caminar es una actividad básica, que existe y que se debe promover. Incorporar la caminata dentro de las actividades diarias como ir al trabajo, pasear con la mascota, llevar a los hijos a la escuela, ir de compras o visitar a algún vecino es una tarea que no requiere de gran esfuerzo y se puede convertir en un estilo de vida siempre y cuando existan las facilidades para ello. Los efectos positivos de caminar como un medio de transporte sano y sustentable o como actividad recreativa abarcan amplios aspectos de la vida urbana. Estos pueden ser expresados en salud ambiental, así como en la salud del individuo (quien a partir de la caminata se mantiene activo físicamente). Un sistema de transporte que es pro-activo a la caminata puede ampliar los beneficios en términos de reducción de la congestión vehicular y mejorar la imagen urbana. En zonas donde se ha apostado por la caminata o la bicicleta como parte de un sistema de movilidad, se ha podido ver un crecimiento de una vitalidad económica.

3. La calle como interfase.

Las calles se vuelven activas cuando existe una interacción entre el adentro y el afuera o cuando éstas son plataforma de una serie de actividades culturales, comerciales o de entretenimiento por sí solas.

Las calles en particular son la mayor interfase comercial, de restaurantes y de otras actividades sociales y económicas importantes. Son accesibles las 24 horas del día por lo que juegan un papel fundamental para contribuir en la calidad de la vida urbana. El atractivo de muchas ciudades está basado en la vitalidad y la habilidad de promover interacción social en el espacio público.

El espacio peatonal como vestíbulo cumple otras funciones como espacio de encuentro y de distribución; como articulador y espacio de transición, adquiriendo un valor agregado formal y referencial propio. En este sentido la inclusión en la planeación de los factores que conforman las redes peatonales y promueven la actividad y la interacción social es fundamental.

4. Redes peatonales y renovación urbana.

La consolidación de un sistema peatonal debe estar asociada con las oportunidades que brindan los procesos de renovación urbana y de promoción de un desarrollo económico y social sustentable. La transformación de las calles en un sistema peatonal de espacios públicos puede funcionar como agente de activación para una regeneración urbana. Estas acciones iniciales están relacionadas a mejoramientos del paisaje urbano por medio de pavimentos, señalización, iluminación, etc. y medidas de peatonalización (extensión de las banquetas hacia las calles vehiculares, la peatonalización completa o parcial de calles, esquemas específicos de tráfico).

Aún así, los cambios sustanciales solo serán posibles con un plan de regeneración urbana integral que permita una mayor interacción entre el ambiente público y privado, la restauración de construcciones de valor arquitectónico e histórico y estar complementado con medidas de cambio de uso de suelo que promuevan los usos mixtos, medidas que permitan una mayor permeabilidad a nivel de calle, mejorar el tránsito peatonal, integrar espacios públicos abiertos, fomentar medidas ambientales, etcétera.

En estos procesos, el reconocimiento de las distintas actividades urbanas y de las diferentes necesidades de los peatones y los usuarios potenciales de los espacios peatonales es una premisa para la formulación de estos proyectos, que corresponden generalmente a factores locales (culturales, históricos, económicos, ambientales). Particularmente en casos de áreas deterioradas, la inversión, el mantenimiento apropiado, una creciente administración ciudadana de sus espacios urbanos y la restauración del ambiente público y privado son necesarias para aumentar los estándares y la calidad de vida.

E. ESPACIO PÚBLICO, BICENTENARIO Y MANUAL ESTRATÉGICO DE SISTEMAS PEATONALES

“¿Qué tiempo pasas al interior de tu vivienda y qué tiempo pasas afuera de tu vivienda, en dónde vivimos más? Afuera, el espacio público es de todos, es nuestra casa común, lo que estamos haciendo es recuperar todos los espacios públicos que podamos. Tenemos que vivir nuestra ciudad, salir otra vez a la calle, con espacios públicos dignos, donde podamos convivir con nuestras familias”,

Marcelo Ebrard Casaubón, Jefe de Gobierno Capitalino, en el marco de la inauguración del parque Virginia Fábregas.

Ana Paola Lara, Excélsior, martes 4 de marzo del 2008.

1. Los espacios públicos y la Ciudad de México.

En La Ciudad de México, el espacio público ha quedado física y socialmente subordinado a construcciones e infraestructuras con las que se ha ido tejiendo la ciudad y sufriendo no sólo un deterioro o cancelación del mismo, sino una enajenación, un estancamiento y una devaluación en su concepción.

El abandono, el deterioro ambiental, el aislamiento y la falta de participación social en el manejo y mantenimiento del espacio público son consecuencia de: falta de recursos, falta de planeación y proyección arquitectónica, falta de integración entre los diferentes elementos articuladores del espacio, falta de visión en la planeación y proyección a mediano y largo plazo, falta de énfasis en la participación social en los programas existentes, falta de modelos que consideren su mantenimiento, falta de una visión global que entienda al espacio público como elemento articulador de la ciudad, falta de innovación en la creación y recuperación de los mismos. En suma: En el D.F. las administraciones anteriores se han caracterizado por la ausencia de estrategias potenciadoras del espacio público y no han intentado ampliar el espectro de los mismos para consolidar un sistema integral de espacio público que no sólo ofrezca espacios de recreación y cohesión social sino que ofrezca movilidad, accesibilidad y calidad espacial a las zonas urbanas.

Frente a esta situación y reconociendo los problemas arriba apuntados, el actual Gobierno del Distrito Federal tiene como una de las prioridades de su administración la recuperación y creación de nuevos espacios públicos dentro de los procesos de renovación urbana.

2. El peatón y la Ciudad de México.

Las buenas condiciones peatonales tienen beneficios tangibles e intangibles en la calidad de vida de las ciudades. El nivel de peatonalización o de acceso a la caminata, dentro de un sistema continuo de espacios públicos, es considerado un indicador de habitabilidad en las ciudades en crecimiento. Este es un factor que tiene un impacto directo en la activación de las redes peatonales y la atracción de negocios y trabajadores, así como del turismo. En ciudades donde se ve un gran número de peatones caminando de manera cómoda y flexible, existe un sentimiento palpable de que estos espacios son seguros y amigables para ser visitados o para vivir.

La interacción social creada a partir de un crecimiento de capacidad peatonal es un factor importante en el mejoramiento de calidad de vida. Un ambiente peatonal confortable y accesible ofrece alternativas para los peatones y para los conductores de vehículos personales, los cuales limitan las oportunidades para establecer contacto social con otros. El proveer de servicios y facilidades peatonales apropiadas, puede permitir que las comunidades desarrollen interacción entre vecinos y otros ciudadanos que puedan fortalecer relaciones y contribuir en la consolidación de un sentimiento de identidad y lugar.

En La Ciudad de México, el sistema de espacios peatonales no existe. Las banquetas (si es que pueden ser consideradas como espacios peatonales o espacios públicos en los lugares donde sí existen) se encuentran permanentemente interrumpidas o invadidas y nunca han jugado un papel integral dentro de la planeación de espacios públicos ni del desarrollo urbano. A

pesar de ser el elemento básico dentro de conformación del mismo sistema, es el espacio urbano más deteriorado y devaluado.

Las calles de la Ciudad de México se ha planeado en función de los vehículos dejando atrás las necesidades de la mayoría de sus ciudadanos: los peatones. Según la *Encuesta 2007 Origen-Destino* que llevó a cabo de Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, el 67% de los viajes efectuados en la Zona Metropolitana (el 58% de estos viajes se concentran dentro de la Ciudad de México), son por medio de transporte público. Esto arroja un resultado de 8,5 millones de viajes dentro de la Ciudad de México, lo que significa que 8,5 millones de personas se movilizan de sus hogares a alguna estación de metro, o parada de autobús, metrobús o microbús, y de estas mismas al trabajo u otros destinos.

No se han considerado estos trayectos, los espacios que los peatones ocupan, ni a los peatones dentro de ningún proyecto estratégico. Caminar no está considerado un medio de transporte sustentable por ninguna entidad de gobierno local.

No hay espacio para el peatón. El peatón tiene que esquivar todos los obstáculos de cualquier índole (raíces de árboles, vehículos mal estacionados, ausencia de banquetas o espacios peatonales, postes de luz, comercios, etc.). Fuera de los fraccionamientos privados, de centros comerciales, o de algunas zonas históricas que aún conservan la traza original, caminar se ha convertido en un terrible esfuerzo para los peatones (si no es que prácticamente imposible): no hay continuidad, la calidad ambiental, física y social es muy baja, no existe posibilidad de interacción (a menos que se impuesta por una alta congestión de peatones y/o comercios en las calles) y las distancias entre los servicios y la residencia o el trabajo están cada vez más distantes.

El peatón camina porque no tiene otra opción; y esta única opción no ha sido atendida. La gente no disfruta ni le ve alguna ventaja a caminar sobre cualquier otro medio de transporte. No es cómodo, no hay espacio, no es seguro, no es conveniente, las distancias son muy largas, no hay incentivos para caminar, la gente se ha desacostumbrado a caminar.

Por otro lado, existe una importante apropiación del espacio público peatonal por los ciudadanos. Tradicionalmente las calles han tenido funciones elementales en la actividad urbana de muchas zonas de la ciudad utilizando la calle para desarrollar otras actividades más allá de transitar. La calle es un espacio de comercio, de entretenimiento, de encuentro, de movilidad. Son estos espacios donde se ha podido mantener una vida de calle y donde el peatón es el agente principal del ambiente urbano. Aún así, las condiciones para el mismo no son las ideales. No existen los servicios ni las adecuaciones necesarias para discapacitados, la mayoría de la infraestructura se encuentra en mal estado y desatendida.

Las instituciones y dependencias de gobierno encargadas de crear y mantener estos espacio no han estudiado las necesidades de los peatones, ni el potencial de los espacios peatonales como espacios públicos.

Hay poca exploración o ejemplos de calles peatonales, tales como las calles del Centro Histórico, la calle de Michoacán en la colonia Condesa y las calles de la Zona Rosa. Los tres ejemplos han enseñado que los cambios reales y sustanciales solo serán posibles con un plan de regeneración urbana integral y

a través de la participación comunitaria y la iniciativa privada durante todos los procesos de planeación.

3. Espacio público y programas actuales del GDF.

Programa de Recuperación de Espacios Públicos: programa federal que impulsa a recuperar los espacios públicos en zonas de marginación y con índices de violencia altos para el mejor aprovechamiento de los mismos y como medida preventiva de actos delictivos y como medio para tejer redes comunales que integren a la comunidad. La recuperación de estos espacios implica acciones físicas y sociales. Este año en el Distrito Federal se distribuyó el recurso en la recuperación y creación de 100 espacios públicos (deportivos, plazas, parques, jardines, parques lineales).

Desventaja: no hay estrategia urbana en la recuperación o creación de espacios públicos. La mayoría de acciones son aisladas y no involucran acciones de activación económica y social de las zonas. La mayoría de las obras no consideran requerimientos mínimos de accesibilidad. No hay relación entre la modalidad física y social (que es un factor fundamental del Programa). La sociedad difícilmente es involucrada en la definición del proyecto arquitectónico o paisajístico. El programa se rige bajo el ejercicio fiscal anual por lo que las acciones se limitan a ser ejecutadas en un periodo muy corto.

Oportunidad: el programa tiene como prioridad atender zonas urbanas con índices altos de inseguridad y tejer redes comunitarias. El programa involucra diferentes instancias de gobierno para lo cual todas se comprometen para la planeación, ejecución y mantenimiento de los espacios públicos. Los lineamientos del programa establecen un esquema financiero para la cooperación de entidades federales y locales así como para la distribución de los recursos en modalidad social y física.

Manual de Espacios Públicos (en construcción): manual de normas y criterios de diseño y planeación para la intervención, recuperación y creación de espacios públicos de carácter técnico que surja del trabajo interdisciplinario de las dependencias públicas e instancias involucradas.

Desventajas: el manual necesita estar apoyado de políticas que garanticen su implementación y establecer variables que permitan el diseño e integración de elementos particulares para cada espacio público. Los alcances del manual aún no están claros.

Oportunidad: el manual de espacios públicos puede ser un instrumento interno que no sólo garantice una correcta ejecución de las obras y acciones sociales en el espacio sino que ofrezca guías para la renovación urbana integral de las zonas involucradas.

Programa Comunitario de Mejoramiento Barrial: a través de la Subsecretaría de Participación Ciudadana de la Secretaría de Desarrollo Social, el programa tiene como objetivos:

Desarrollar un proceso integral, sostenido y participativo de mejoramiento de los espacios públicos de los pueblos, barrios y colonias de la Ciudad de México, particularmente que tengan altos grados de conflictividad social y/o degradación urbana o estén clasificados como media, alta y muy alta marginación.

Promover la participación ciudadana en el diseño, ejecución y evaluación de la política social del Distrito Federal, en el ámbito de desarrollo urbano, la construcción de infraestructura social y la recuperación de los espacios públicos.

Impulsar el ejercicio del derecho a la ciudad por parte de todos los residentes de la Ciudad de México. Mejorar las condiciones de vida y las oportunidades de desarrollo de los habitantes de zonas en condiciones de mayor rezago social y degradación urbana.

Desventajas: el programa no atiende obras de pavimentación. Esto limita la acción de las acciones en los espacios peatonales, ya que no reconoce a éstos como espacios públicos.

Oportunidad: el programa reconoce la necesidad de trabajar proyectos integrales de renovación urbana, con gran énfasis en la participación de la comunidad en todas las fases de planeación.

Programa El Día del Peatón: el 25 de noviembre del 2004, la SSP, presidida por el actual jefe de Gobierno Marcelo Ebrard, puso en marcha el programa de concientización a favor del peatón:

“Con los objetivos centrales de fomentar el respeto al peatón, a las normas de convivencia y reducir el número de accidentes vehiculares, esta mañana, el secretario de Seguridad Pública del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, encabezó la puesta en marcha de las actividades por el Día del Peatón en el cruce de las avenidas Izazaga y Pino Suárez, en la colonia Centro, uno de los cien puntos en los que se implementará esta acción preventiva y de concientización ciudadana el día de hoy.”

Hasta ahora los resultados y las metas en los diferentes programas públicos en cuanto a los espacios públicos si bien integran necesidades espaciales o de carácter social puntuales, en su mayoría no han aportado los elementos creativos ni la articulación de las acciones necesaria para que conduzcan hacia un proceso continuo de transformación, de competitividad, de sustentabilidad y de integración social que impulsen por sí solas iniciativas de desarrollo urbano:

- Aún no considera a los espacios públicos dentro de un sistema urbano integral.
- Los programas no se encuentran coordinados de tal modo que se apoyen y que el impacto de cada uno se vea beneficiado o potenciado por los demás.
- Las acciones en los espacios públicos son aisladas y no existe programas estratégicos para la activación y recuperación de las redes peatonales como espacios públicos.
- No existen las herramientas necesarias para coordinar las acciones necesarias y para potenciar y ampliar los alcances de los programas existentes.

Es evidente que los programas existen, que los recursos están asignados y que existe una voluntad política y las demandas ciudadanas para la actuación en el espacio público. Sin embargo, la visión integral y la concepción del espacio público aún están en construcción.

4. Hacia el Bicentenario.

Con los festejos del Bicentenario, se están impulsando diversos proyectos que serán ocasión para la transformación de muchas zonas de la ciudad a partir de la recuperación de sus espacios públicos. Ello se puede constituir en una ocasión privilegiada para dar un impulso positivo hacia acciones, que por la dinámica del festejo, requieren de innovación, creatividad y la participación de sectores públicos y privados.³

³ “El proyecto para *La Plaza y Símbolo del Bicentenario* (Plaza Tlaxcoaque) será el detonante de una serie de planes maestros que el gobierno capitalino ejecutará para reorientar la ciudad hacia la equidad, el desarrollo sustentable y la competitividad: **los proyectos del Bicentenario.**

La iniciativa de la Comisión del Bicentenario crea un clima propicio para plantear un proyecto de sistemas peatonales para este espacio:

- El proyecto contempla un proyecto urbano, paisajístico y de movilidad, donde el papel de las redes peatonales, juega un papel fundamental en la consolidación de un sistema de espacios públicos, para el cual vale la pena desarrollar un Plan Peatonal en conjunto con el proyecto ejecutivo.
- La participación de arquitectos y urbanistas, así como de las diferentes dependencias involucradas en el proyecto, ofrece una plataforma de discusión y trabajo para la consolidación de un plan peatonal.
- La Plaza Tlaxcoaque se ubica en un punto de gran movilidad peatonal y vehicular. Su cercanía con otros espacios públicos, con estaciones de metro, con calles comerciales y otros servicios permite fomentar la caminata como un medio de transporte local y sustentable.
- Un Plan Peatonal permitiría conformar un eje peatonal que conecte la plaza con la Plaza de la Constitución e integrar la zona oriente del Centro Histórico, dentro de un proceso más amplio de renovación y transformación urbana.

El proyecto para la Plaza Bicentenario dio inicio con el concurso internacional en octubre del 2008. La realización de la construcción de la Plaza del Bicentenario, tiene como objetivo fundamental la transformación de la actual Plaza Tlaxcoaque y de su entorno inmediato, con la finalidad de construir un nuevo espacio público cívico-cultural de gran simbolismo y mejorar la calidad del espacio público. El proyecto contemplará mantener e integrar la Capilla de la Concepción Tlaxcoaque y la plaza que la rodea, así como los elementos catalogados, considerando sus características patrimoniales. La propuesta tomará en cuenta estrategias para disuadir la presencia de vendedores ambulantes.

“Se realizará el proyecto para la construcción de la Plaza del Bicentenario, cuyo objetivo fundamental es la transformación de la actual Plaza Tlaxcoaque y de su entorno inmediato, con la finalidad de construir un nuevo espacio público cívico-cultural de gran simbolismo y mejorar la calidad del espacio público. El proyecto contemplará mantener e integrar la Capilla de la Concepción Tlaxcoaque y la plaza que la rodea como elementos catalogados y considerando sus características patrimoniales. Deberá también tomar en cuenta estrategias para disuadir la presencia de vendedores ambulantes.”

CONVOCATORIA INTERNACIONAL, Concurso Plaza y Símbolo del Bicentenario, publicada el 30 de septiembre del 2007 a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Dentro de las cinco propuestas finalistas, se expresan claramente las intenciones siguientes:

- Conexión de la Plaza Tlaxcoaque con la Plaza de la Constitución.
- El potencial de la calle de 20 de Noviembre de ser un corredor turístico, comercial y/o de recreación.
- Consideran el contexto inmediato de un proceso de renovación urbana.
- Reconocimiento de los espacios peatonales dentro del proyecto.

Estos proyectos reforzarán la infraestructura básica y el equipamiento urbano, tendrán un impacto en el corto plazo con la construcción de elementos conmemorativos para el 2010 y en el mediano plazo con la regeneración urbana de áreas y vialidades primarias que hoy se encuentran subutilizadas y tienen gran potencial de desarrollo.” SEDUVI

E. BIBLIOGRAFÍA



E. LINKS

MEXICO:

Comisión para las Celebraciones del Bicentenario de la Independencia y del Centenario de la Revolución en la Ciudad de México
<http://www.bi100.df.gob.mx/inicio.html>

BEIJING:

Beijing Municipal Commission of Urban Planning
(Office of Capital Planning & Construction Commission)
<http://www.bjghw.gov.cn/english/>

Beijing Municipal Institute of City Planning and Design
(Beijing Municipal Commission of Urban Planning)
http://www.bjghy.com.cn/English/Departments_Introduction/Urban_Design_Department.html

Beijing Planning Exhibition Hall
(Beijing Municipal Commission of Urban Planning)
<http://www.bjghzl.com.cn/>

School of Architecture, Tsinghua University
<http://arch.tsinghua.edu.cn/chs/eng/about/3.htm>

Beijing Cultural Heritage Protection Center
<http://www.bjchp.org/english/indexen.asp>

Librería virtual con el Proyecto de Qianmen
北京前门地区保护整治与发展规划综合设计方案
http://bbs2.zhulong.com/forum/detail4384977_1.html

HONG KONG:

Designing Hong Kong
(Hong Kong Fringe Club)
<http://publicspace.designinghongkong.com>

Hong Kong Planning Department
http://www.pland.gov.hk/index_e.html

Leisure and Cultural Services Department
(The Government of the Hong Kong Special Administrative Region)
<http://www.lcsd.gov.hk/en/home.php>

Urban Renewal Authority
<http://www.ura.org.hk/html/c100000e1e.html>

Shenzhen & HongKong Bi-city Biennale of Urbanism \ Architecture
<http://www.szhkbiennale.org/>
Guidelines on Design Issues
(URBAN DESIGN GUIDELINES FOR HONG KONG
EXECUTIVE SUMMARY NOVEMBER 2002)
http://www.pland.gov.hk/p_study/comp_s/udg/udg_es/dig_eng/B-content.htm

Guerrilla Wars in Everyday Public Spaces: Reflections and Inspiration for Designers
(International Journal of Design)
<http://www.ijdesign.org/ojs/index.php/IJDesign/article/view/42/13>

Map Office
(Vincent Gutierrez y Valerie Portefaix)
<http://www.map-office.com/>

INTERNACIONAL:

Stadtkultur Internacional
Foro de espacios públicos en China y Alemania
<http://www.stadtkultur-international.de/pubshen/inhshen.htm>

Vancouver Public Space Network
<http://vancouverpublicspace.ca/>

Changing Places
(Urban and Economic Development Group, London)
http://changingplaces.urbed.com/cgi-bin/main.cgi?org_code=87uytrsqp0gtgtgy&option=index2

Big Dig Project
(Massachusetts Turnpike Authority)
<http://www.massturnpike.com/bigdig/index.html>

FACTUM
(Consultoría privada de desarrollo de movilidad y tráfico urbano, Austria)
<http://www.factum.at/>

Walkinginfo
Pedestrian and Bicycle Information Center
(U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration)
<http://www.walkinginfo.org>

Project for Public Spaces
<http://www.pps.org/>

Dynamic City Foundation
<http://www.burb.tv/>



Más que una sumatoria de un vasto conjunto de infraestructuras, equipamientos y elementos naturales y artificiales, destinados a prestar un servicio y satisfacer necesidades de una comunidad, la ciudad es considerada ahora cada vez como un sistema.

De acuerdo a este entendimiento, los espacios públicos no deben de ser vistos como unidades aisladas y autónomas, sino como estructuras continuas que importa entender dentro de una lógica sistemática, coherente y global, relacionando todos los factores y agentes que integran y definen el ambiente de las ciudades.

Pedro Brandao, Miguel Carrelo, Sofía Aguas, Guía de consideraciones y de diseño de espacios públicos, Centro Portugués de Diseño, 2002