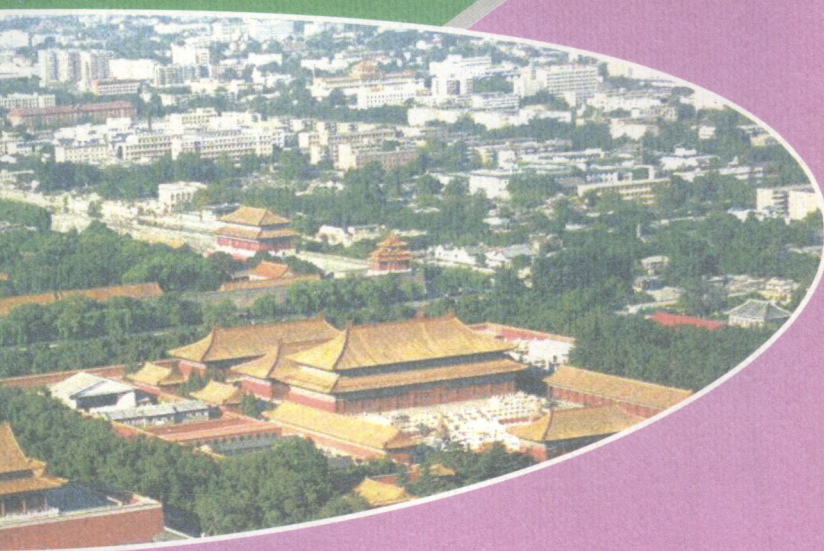




Desarrollo
Pacífico
de China

Construcción de Ciudades Adecuadas para Habitar Seres Humanos

Por Cui Lili



Ediciones en Lenguas Extranjeras



Desarrollo
Pacífico
de China

Construcción de Ciudades Adecuadas para Habitar Seres Humanos

Por Cui Lili



Ediciones en Lenguas Extranjeras

图书在版编目(CIP)数据

建设适宜人类居住的城市: 西班牙文 / 崔黎丽著; 欧阳媛译.

—北京: 外文出版社, 2007

(和平发展的中国丛书)

ISBN 978-7-119-05116-1

I.建... II.①崔...②欧... III.城市环境: 居住环境

- 研究 - 中国 - 西班牙文 IV. X21 F299.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第151516号

作 者 崔黎丽

责任编辑 余冰清 薛 芊

西文翻译 欧阳媛

西文审定 姜风光

内文及封面设计 天下智慧文化传播公司

执行设计 姚 波

制 作 北京维诺传媒文化有限公司

印刷监制 冯 浩

建设适宜人类居住的城市

*

© 外文出版社

外文出版社出版

(中国北京百万庄大街24号)

邮政编码 100037

北京外文印刷厂印刷

中国国际图书贸易总公司发行

(中国北京车公庄西路35号)

北京邮政信箱第399号 邮政编码 100044

2007年(大32开)第1版

2007年第1版 第1次印刷

(西)

ISBN 978-7-119-05116-1

17-S-3817P

Primera edición 2007

Página: <http://www.flp.com.cn>

E-mail: info@flp.com.cn

sales@flp.com.cn

ISBN 978-7-119-05116-1

Copyright 2007

EDICIONES EN LENGUAS EXTRANJERAS

Publicación:

Ediciones en Lenguas Extranjeras
Baiwanzhuang Dajie No. 24, Beijing
Zona postal 100037

Distribuidor:

Corporación China de Comercio
Internacional del Libro
Chengongzhuang Xilu No. 35
Apartado postal 399, Beijing
Zona postal 100044

Impreso en la República Popular China

Construcción de
Ciudades Adecuadas para
Habitat Seres Humanos



INDICE

Introducción	001
Investigación de la teoría sobre la construcción de la ciudad apta para habitar	003
Historia de la formación de las ciudades chinas	004
Teoría de un estudioso sobre el entorno del hábitat humano	010
Requisitos y estándares de una ciudad apta para vivir	022
Discusiones sobre la ciudad apta para vivir	026
¿Cuál ciudad es apta para vivir?	035
Nueva planificación urbana de Beijing	037
De Shanghai a Shenzhen	068
Individualidad de Yangzhou y Chengdu	092
Rumbo del desarrollo urbano futuro	111
Situaciones actuales desordenadas y de avance precipitado	113
Medidas y métodos del mejoramiento	117



Introducción

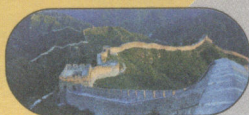
Desde el 1 de enero de 2007, Beijing ofrece un descuento del 60% en el transporte público mediante el uso de una tarjeta de pago, nueva, válida en 447 líneas. En el caso de los estudiantes, este descuento alcanza el 80%. Por ejemplo, el costo normal del pasaje para un viaje en autobús público de una hora y media por la tercera circunvalación de la capital, desde el occidental distrito de Haidian hasta el oriental de Chaoyang, es de 1,4 yuanes, mientras que para los estudiantes es de apenas 0,7 yuanes. La medida generó una gran aceptación por parte de la población capitalina, y en tan sólo un mes se vendieron más de 6,2 mi-



llones de tarjetas de transporte público IC.

La reducción del precio del pasaje en el transporte público constituye una de las medidas implementadas por el Gobierno Popular Municipal de Beijing como parte de la nueva planificación urbana. El 27 de enero de 2005, el Consejo de Estado ratificó oficialmente la Planificación Urbana General de Beijing (2004-2020). Según esta Planificación, las autoridades locales priorizarán el desarrollo del transporte público, cuyo sistema deberá convertirse gradualmente en el principal medio de desplazamiento de los ciudadanos, alcanzando el 50 por ciento de los viajes dentro de la ciudad para 2020. Además, se trabaja para que dicho sistema permita a los residentes trasladarse de sus viviendas a sus puestos de trabajo dentro de una hora.

En los últimos 50 años, la planificación de la construcción urbana de Beijing experimentó seis importantes revisiones, y la Planificación Urbana General de Beijing (2004-2020) fue el fruto de la séptima. Esta nueva Planificación determina el destino del desarrollo de la construcción urbana de la capital, con el objetivo de ser “la capital del país, una ciudad internacional, una ciudad de fama cultural y una ciudad apta para habitar”. Esta fue la primera vez que Beijing planteó el objetivo de hacerse ciudad apta para habitar en su planificación urbana, idea nunca antes incluida en ningún documento gubernamental de China.



1

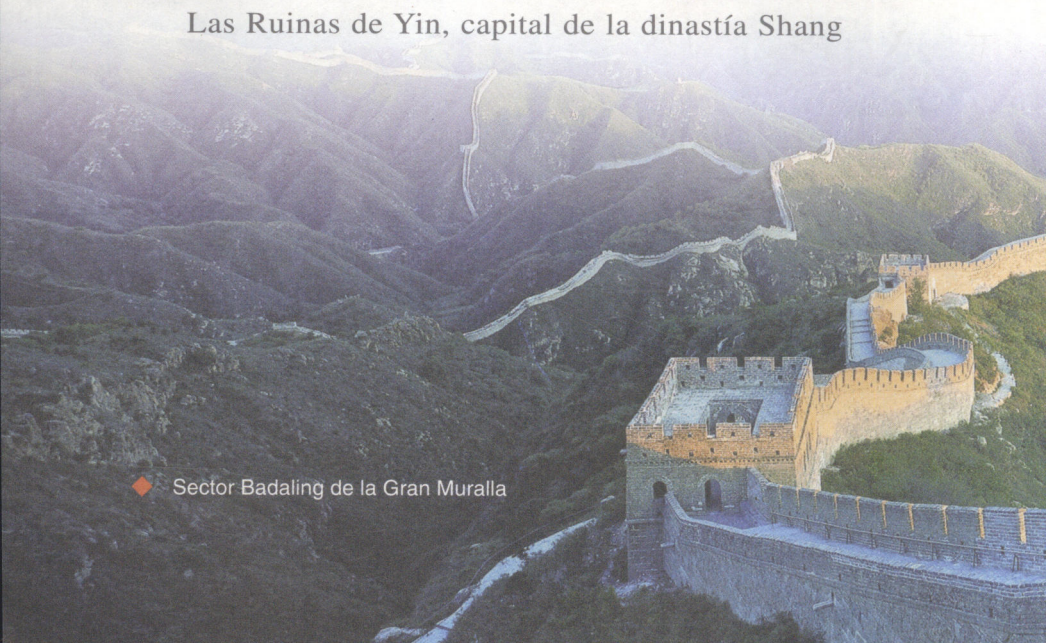
Investigación de la teoría sobre la construcción de la ciudad apta para habitar

De vivir en nidos de aves en árboles y cavernas hasta residir en una comunidad compacta, la humanidad siempre busca sitio y refugio seguros para su subsistencia. Protegerse del viento y la lluvia, prevenirse contra las catástrofes naturales y las bestias y juntarse entre los semejantes constituyeron necesidades instintivas de los hombres primitivos respecto a las condiciones de vida. A medida del progreso de la organización social de las tribus, algunos sitios de residencia pasaron a ser *yi* (aldeas), mientras que una parte de estas últimas se convirtieron en *du* (ciudades). Como resultado, cuando la humanidad entró en la sociedad esclavista, aparecieron ciudades como *yuancheng* y *taicheng*, entre otras.

Historia de la formación de las ciudades chinas

Las Ruinas de Yin, capital de la dinastía Shang

◆ Sector Badaling de la Gran Muralla



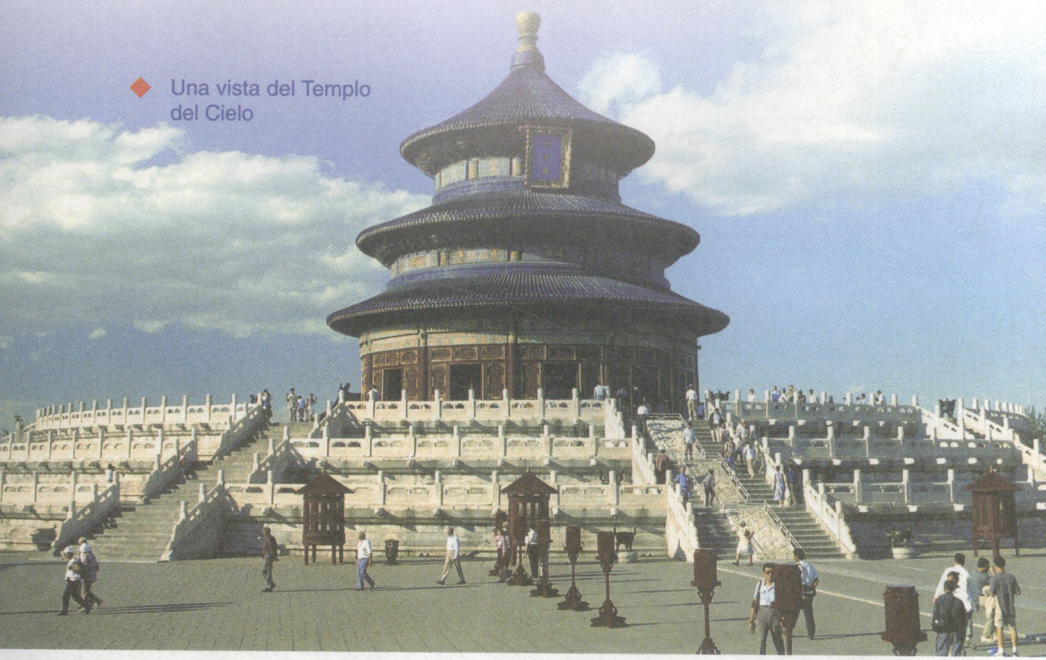
(aproximadamente siglo XVII a.n.e.-aprox. siglo XI a.n.e.), situadas en la ciudad de Anyang en la provincia de Henan, fueron incluidas en la lista de Patrimonio Cultural Mundial en 2006. Durante los últimos 100 años se desenterraron allí unas 160.000 piezas de inscripciones talladas en huesos, más de 10.000 objetos de bronce, junto con las ruinas de 54 palacios. En las Ruinas de Yin se pueden ver sus palacios, cementerios, residencias civiles, talleres de trabajo manual y sitios de culto espaciosos, todos con una distribución perfecta.

A través de las excavaciones arqueológicas y los datos registrados en documentos correspondientes, la gente puede conocer para qué se construyeron las ciudades. Además, un ambiente natural apto para la residencia constituye la exigencia básica de la humanidad a la hora de elegir la localización de las ciudades.



La cordillera Qinling, con su mayor parte situada en la provincia de Shaanxi, es rica en recursos de la flora y la fauna y se considera como deslinde entre las regiones sureñas y norteñas de China y también la divisoria de los importantes ríos Huanghe (Amarillo) y Changjiang (Yangtsé). Al norte de la cordillera Qinling se encuentran la llanura Guanzhong y el sistema fluvial Weihe. La primera goza de un suelo muy fértil que cuenta con condiciones meteorológicas propicias, mientras que el segundo tiene aguas abundantes y varios ríos tributarios. Tal vez por esta razón, más de 13 reinados chinos establecieron sus capitales en la zona de Qinling. En esa tierra, Xi'an (llamado Chang'an en tiempos antiguos) es una ciudad de más de 2.000 años de historia, capital

♦ Una vista del Templo del Cielo



de la dinastía Tang (618-907). Era entonces la ciudad más grande del mundo, con una superficie más de siete veces superior a Bizancio, capital del Imperio Bizantino.

Los antiguos chinos prestaron mucha atención a la unificación, simetría y ordenación en la construcción urbana. En la dinastía Zhou (aprox. siglo XI a.n.e.-256 a.n.e.) ya se hizo hincapié en la planificación durante la edificación de su capital. En la obra *Zhou Li: Kaogong Ji (Ritos de los Zhou: Referencias sobre ingeniería)* se afirma: “Al diseñar una capital, debe situarse sobre una trama cuadrada de nueve por nueve *li* (un *li* equivale a 500 metros), con tres puertas en cada una de sus murallas. Debe tener nueve calles y nueve avenidas, todas ellas con una anchura que permita el paso de carretas de caballos en formación de nueve en fondo. El palacio debe levantarse en el centro de la ciudad; el templo de los antepasados, a la izquierda; los templos de las divinidades, a la derecha; los edificios de oficinas, al frente; y el mercado, detrás”. Todo eso refleja el pensamiento del poder imperial de que “el gobernante ocupa el sitio central” y “la adoración del número nueve” y el principio estricto de simetría en la planificación urbana. Este concepto ejerció gran influencia en la construcción hasta el final de la sociedad feudal.

Respecto a la concepción de construcción urbana, los chinos se interesaban desde la antigüedad por la imagen filosófica de la unidad entre el Cielo y la



◆ Estatuas en Nangang, Harbin, capital de la provincia de Heilongjiang

humanidad. También concedían importancia a la localización y dirección de las montañas y los ríos, que procuraban rodeasen la ciudad, mientras que el sitio ideal para las viviendas requería de colinas detrás y aguas delante. Guan Zi, sabio chino del siglo II a.n.e., opinó sobre la relación entre la localización de la capital y la vida fácil del pueblo que dentro de la ciudad debía haber colinas y ríos, y los últimos tenían que ser serpenteados a fin de mantener el vigor y la vitalidad de la ciudad. En tiempos pasados, dentro de muchas ciuda-

des antiguas de China, como Kaifeng, Hangzhou, Suzhou y Beijing, las calles y los ríos se entrecruzaban, los puentes y los pabellones estaban conectados, y los árboles, las flores y las hierbas se plantaban en las colinas, lo que reflejaba una perfecta integración de colinas y ríos con la construcción urbana. “Contemplar el hermoso paisaje de las colinas y ríos sin salir de la ciudad y vivir en un lugar animado donde se pueda disfrutar de la tranquilidad del bosque” es el deseo de los chinos respecto al entorno residencial.

La comodidad y facilidad del sistema de transporte constituye un requisito primordial para el desarrollo urbano. En los tiempos previos al siglo XIX, la mayoría de las ciudades chinas se construyeron en las cuencas de los ríos Huanghe y Changjiang, o lugares con rutas anchas y de fácil comunicación. Ello refleja que, en la época agrícola en que la manufactura y el comercio eran funciones principales de la economía urbana, el transporte terrestre y fluvial práctico constituyó un punto clave del comercio mercantil y el movimiento de personas. “Festival Qingming sobre el río”, pintura creada en el siglo XII por el famoso pintor Zhang Zeduan de la dinastía Song del Norte (960-1127), es la descripción real de las instalaciones de Bianliang (actualmente ciudad de Kaifeng, provincia de Henan), así como la vida productiva y cotidiana de su pueblo. En la obra se incluyen estudiantes, campesinos, comerciantes,

médicos, monjes, funcionarios, mujeres, niños, entre muchas otras personas. Ellos salen al mercado, pasean por las calles, beben licor, empujan barcas, arrastran triciclos, se sientan en las sillas de manos, o montan a caballo. Salen a la vista también tiendas, casas de vino y de té, viviendas de los funcionarios y de las personas comunes, puentes y barcas, representando el panorama próspero de Bianliang.

La Revolución Industrial promovió la construcción de ciudades y su expansión. Ya en el siglo XX apareció en el mundo una gran cantidad de ciudades con una población superior al millón de personas. En 1915, China contaba con 43 ciudades con una población de más de 100.000 personas, y dos con más de un millón de habitantes. Entre ellas, 22 del primer tipo y una del segundo tipo eran ciudades en que se invirtió capital extranjero a través de tratados desiguales. Al principio se abrió el comercio y luego se desarrolló la industria, lo que causó la expansión demográfica y el deterioro medioambiental producido por la contaminación industrial. Así se hicieron más obvias las contradicciones entre el desarrollo urbano y el medio ambiente.

Teoría de un estudioso sobre el entorno del hábitat humano

A partir de los años 70 del siglo XX, la crisis de los recursos, la contaminación medioambiental, el calenta-

miento climático y la carencia de agua potable se fueron convirtiendo en problemas que afligían a la humanidad, lo que atrajo una gran atención por parte de la comunidad internacional. En la Conferencia de la ONU sobre Medio Ambiente Humano en 1972 se discutieron los problemas de la demografía, los recursos y el medio ambiente, entre otros temas, indicando la irracionalidad del desarrollo económico que sacrifica la salud humana, y se llamó a prestar suma atención a la contaminación medioambiental. La Asociación Internacional de Arquitectura Moderna (AIAM) publicó la Carta de Machu Picchu y la Declaración de Varsovia en 1977 y 1981, respectivamente. Ambos documentos expresan que el desarrollo industrial, la expansión urbana, así como la elaboración y reelaboración de la fuerza mecánica respecto al medio ambiente hacen que la humanidad se aleje cada día más de la naturaleza, tanto en los conceptos como en los modos de vida. El hábitat humano empeora diariamente, a la vez que se perjudica la salud física y psíquica. Se plantean explícitamente que las ciencias arquitectónicas deben entrar en una época en que defiendan el medio ambiente saludable.

En el Informe Global sobre Asentamientos Humanos publicado por la ONU en 1996 se considera el nuevo siglo como “mundo urbanizado”. Ese mismo año, la ONU convocó la II Conferencia sobre Asentamientos Humanos (HABITAT II), en que planteó el concepto de