

Renovación de la red de callejones y construcción de «pasajes públicos» de barrio: el caso del subdistrito de Zhijiang Road West en Shanghái

MA Qiang, WU Feiqiong, LIANG Jing, WEI Xiao

Resumen: En los barrios antiguos, las redes de callejones «estrechas, deterioradas y discontinuas» rara vez se integran sistemáticamente en el sistema viario urbano y se entrecruzan con límites de propiedad complejos; por ello constituyen una de las principales dificultades de la renovación urbana. A partir del caso del subdistrito de Zhijiang Road West en Shanghái, este artículo sostiene que la «renovación de los callejones» es un eslabón prioritario de la renovación urbana: no solo afecta al sistema de microcirculación del tráfico, sino que también ofrece la armadura reticular indispensable para reconfigurar bienes públicos y funciones urbanas. Los puntos clave de esta renovación son tres: aclarar la posición y el papel de los callejones dentro del sistema viario y actualizarlos de forma centrada en las personas y adaptada a cada contexto; coordinar la renovación de la red con la construcción de un sistema de «pasajes públicos» en el microentorno urbano; y, finalmente, «resolver el NIMBY y lograr resultados YIMBY», mediante un mecanismo de renovación de beneficio mutuo coordinado por oficinas de subdistrito y otras instancias gubernamentales de base, utilizando una eficaz «caja de herramientas YIMBY» para superar los obstáculos NIMBY más frecuentes y reducir al máximo las situaciones de «dilema del prisionero».

Palabras clave: renovación urbana; red de callejones; pasajes públicos; gobernanza de base; efectos NIMBY/YIMBY

N.º de clasificación de la Biblioteca China: TU984; código del documento: A

DOI: 10.16361/j.upf.202501012; n.º de artículo: 1000-3363(2025)01-0086-07

Biografía de los autores: MA Qiang, ingeniero sénior de nivel profesoral, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; tutor empresarial de la National Excellent Engineer School de la Universidad Tongji; director del Instituto de Planificación y Diseño Fuxing; urbanista registrado. Correo electrónico: mac1416@vip.163.com; WU Feiqiong, ingeniera sénior, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; ingeniera jefa del Instituto de Planificación y Diseño Fuxing; urbanista comunitaria del subdistrito de Zhijiang Road West, distrito de Jing'an; urbanista registrada; LIANG Jing, ingeniera sénior, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; subingeniera jefa del Instituto de Planificación y Diseño Fuxing; urbanista registrada; WEI Xiao, ingeniera sénior, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; asistente del director del Instituto de Planificación y Diseño Fuxing; urbanista registrada.

1 El papel fundamental de los callejones en la renovación urbana

El desarrollo urbano de China ha entrado en una nueva etapa: pasa de una expansión extensiva a una mejora fina e intensiva. La renovación urbana se ha convertido en la tarea central de este proceso y avanza hacia una «micro-renovación», orientada a las células espaciales de las parcelas de propiedad y los edificios individuales, estrechamente vinculadas con actores locales como residentes y propietarios[1]. Ya no se limita a completar equipamientos o embellecer fachadas, sino que aborda problemas profundos de integración espacial bajo la restricción de los derechos de propiedad existentes. Según la experiencia de los autores en proyectos de renovación urbana a escala de barrio en Shanghái, a medida que exploraciones como el «círculo de vida comunitario de 15 minutos»

penetran en la escala de manzana, la primera dificultad para profundizar la renovación urbana debe situarse en la red de callejones.

1.1 Mejorar la red de callejones como eslabón clave para superar la escala excesiva de la renovación

La configuración espacial de los barrios antiguos suele surgir de procesos de autoorganización «de abajo arriba»[2]. Su desarrollo espontáneo y prolongado ha producido escasez de espacio público interno y callejones estrechos, fragmentarios y poco sistemáticos, con baja accesibilidad y graves riesgos de seguridad, en especial para la evacuación en caso de incendio. Los antiguos planes de detalle reguladores y las intervenciones de renovación urbana solían ensanchar selectivamente ciertos callejones con intervalos de 300-400 m para alcanzar los estándares de la vía municipal. Así se formaron manzanas con vías urbanas en el perímetro y callejones irregulares en el interior, con una evidente discordancia entre borde y tejido. Su escala espacial supera con mucho la de los barrios históricos de ciudades extranjeras -como Londres, Milán, Barcelona o Melbourne, cuyas manzanas rondan los 200 m-. Estudios existentes muestran que estas supermanzanas causan desajustes funcionales, reducen la vitalidad espacial e incluso afectan a las oportunidades de participar en la renovación urbana[3]. Si no se ordena primero la red de callejones, la implantación de nuevas funciones o la reconstrucción de espacios públicos quedarán en meras actuaciones superficiales sobre la «piel» de la manzana.

El subdistrito de Zhijiang Road West, en el distrito de Jing'an de Shanghái, es un ejemplo típico. Aunque su jurisdicción ocupa solo 1,64 km², está fragmentada por la vía elevada norte-sur, Zhongshan North Road y otras vías rápidas, así como por arterias urbanas como Datong Road, Xizang North Road y Zhongxing Road. Salvo Datong Road, todas tienen una anchura de línea roja de 50 m o más. Los lados de las manzanas suelen superar los 300 m y algunos incluso los 400 m. El interior se encuentra en un estado típico de espera de renovación: la red de callejones es incompleta, los equipamientos son insuficientes y resulta difícil insertar espacios abiertos. Los residentes encuestados desean con urgencia mejorar los equipamientos y el entorno de desplazamiento①.

1.2 Mejorar la red de callejones como complemento esencial del sistema de vías municipales

Diversos estudios han señalado que las redes de callejones poseen múltiples atributos -de transporte, sociales y naturales-[4]. Mejorarlas no supone solo aumentar la accesibilidad; lo más importante es reforzar su carácter público. Los callejones tradicionales presentan alta densidad, escala agradable y aptitud para la movilidad lenta, pero también secciones estrechas, trazados irregulares y numerosos fondos de saco. No alcanzan los «estándares técnicos» mínimos de las vías municipales: la Norma para la planificación del sistema integral de transporte urbano fija para las vías secundarias una anchura de línea roja de 14-20 m y aceras no inferiores a 2,0 m. Por ello son típicas vías «fuera de categoría» o «no normalizadas».

La densificación de la red viaria ha sido siempre una tarea prioritaria de las ciudades, pero sus avances han sido relativamente lentos. El Informe de monitoreo 2023 sobre densidad y funcionamiento de las redes viarias en las principales ciudades chinas muestra que, en las áreas centrales edificadas, solo Shenzhen (9,8 km/km²), Xiamen (8,7 km/km²) y Chengdu (8,6 km/km²) alcanzan el requisito de 8 km/km² de la Norma para la planificación del sistema integral de transporte urbano (GB/T 51328-2018, en adelante «norma nacional»). Incluso el distrito de Huangpu de Shanghái, el más denso entre los distritos urbanos chinos, solo llega a 14,4 km/km², muy por debajo del centro de Tokio (35,3 km/km²) o de Manhattan en Nueva York (23,4 km/km²)[5]. La causa radica en un modelo constructivo centrado en la red arterial, que genera redes poco densas y vías secundarias incompletas,

sin apenas capacidad para renovar callejones y otras vías fuera de categoría[5-7]. Convertir los callejones en vías secundarias estándar implicaría demoliciones y reconstrucciones costosas; además, el aumento del tráfico motorizado generaría problemas de seguridad, reduciría el espacio para la movilidad lenta y dañaría gravemente la escala, el tejido y la calidad espacial de la ciudad[8].

Conviene reconocer que la red existente de callejones no solo es el único sistema de microcirculación dentro de las manzanas, sino también un soporte esencial de los pequeños espacios públicos vecinales y de la vida pública[9-11]. En Zhijiang Road West, aunque las vías secundarias representan solo el 37,5 % de la longitud viaria -muy por debajo del 65 %-70 % exigido por la norma nacional-, existen más de 70 callejones de anchura inferior a 6 m. De ellos, 10,9 km ya son transitables y otros 2,7 km podrían abrirse. La densidad total de la red puede alcanzar 8,3 km/km² y el espaciamiento ronda los 100 m, muy por encima del sistema de vías secundarias. Componentes del «círculo de vida comunitario de 15 minutos» de Shanghái, como los itinerarios de ejercicio, las rutas peatonales y los espacios de calle, deben materializarse finalmente en estos callejones (Fig.1).

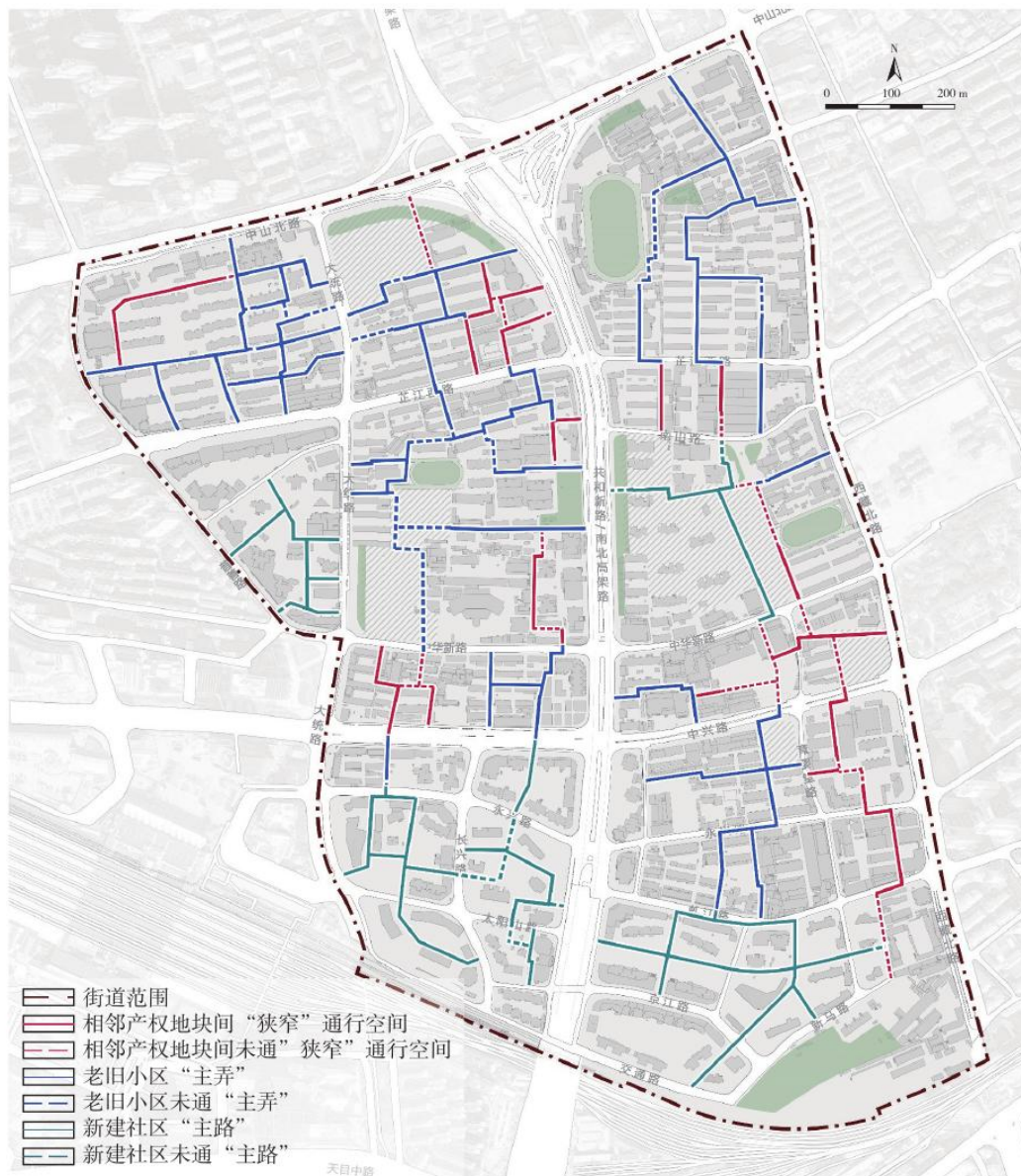


Fig.1 Callejones existentes del subdistrito de Zhijiang Road West

En los últimos años ha aparecido en la renovación urbana el concepto de «espacio informal», cuya flexibilidad, diversidad y bajo coste pueden compensar las carencias funcionales del espacio público formal. Las redes de callejones formadas por vías «fuera de categoría» son precisamente espacios informales vitales y de escala humana en la ciudad antigua[12-14]. La renovación urbana debe transformar la lógica tradicional de planificación y construcción del sistema viario, conceder plena importancia a la mejora de las redes de callejones, adoptar un enfoque distinto del «centrado en el automóvil» y destacar sus rasgos de «derecho mínimo de paso» y «pasaje público». De este modo, puede plantearse una red de «callejones» independiente de la jerarquía de las vías secundarias, centrada en las personas y adaptada al contexto.

2 Principales problemas que enfrenta la renovación de las redes de callejones

2.1 Falta de normas claras y de apoyos complementarios

La función urbana de las redes de callejones, los estándares técnicos de su transformación y el apoyo financiero que requieren aún no han recibido suficiente atención. La Norma para la planificación del sistema integral de transporte urbano incluye las «vías internas de manzana no municipales pero disponibles para el público» como «vías secundarias de nivel II», sin imponer indicadores rígidos sobre anchura de línea roja o velocidad de diseño. A partir de la práctica de Shenzhen, Yan Wenjun y otros[15] propusieron también el concepto de «vía secundaria no pública», definida como una vía de naturaleza no municipal delimitada mediante coordinación por unidades, construida por promotores y gestionada conjuntamente por el subdistrito y la administración de la propiedad. Queda por observar si ubicar los callejones como una variante de «vía secundaria» no los devolverá al paradigma centrado en el automóvil. Además, esta vía no ofrece orientaciones ni apoyos efectivos para problemas reales de renovación, como las relaciones de propiedad.

2.2 Obstáculos NIMBY y «dilema del prisionero» en la renovación de la red de callejones

El académico Wu Zhiqiang[16] ha señalado que la «difícil coordinación de las demandas de interés» se ha convertido en una de las «siete dificultades» de la renovación urbana. El núcleo de esta radica en optimizar las relaciones entre propiedades y espacios colindantes. Detrás de las complejas relaciones de propiedad existen múltiples partes interesadas (stakeholders), entre las cuales puede surgir fácilmente el fenómeno sociológico NIMBY②. Al perseguir sus propios intereses, los actores tienden instintivamente a preocuparse por «quién movió mi queso» y finalmente optan por no cooperar en los asuntos públicos. Ello perjudica el interés colectivo o impide alcanzar los objetivos comunes, generando un «dilema del prisionero»③. El fenómeno NIMBY dificulta de manera extraordinaria el ajuste de los límites de los derechos reales: nadie quiere asumir el coste del bien público que supone renovar los callejones, lo que conduce a una oferta insuficiente de bienes públicos comunitarios[17].

En otras zonas de Shanghái, la renovación de callejones muestra obstáculos NIMBY similares (Tab.1). La situación de Zhijiang Road West lo confirma: el subdistrito contiene numerosos conjuntos residenciales antiguos y una proporción elevada de población migrante, alrededor del 33 % de los residentes permanentes, que suele considerar la renovación de los callejones como algo «ajeno». Las empresas e instituciones locales tampoco participan activamente: desean sobre todo mejorar el aparcamiento y añadir espacios deportivos al aire libre. Entre 2019 y finales de 2023, ninguno de los diez «planes de conexión de senderos de vitalidad» previstos en el plan original de renovación comunitaria llegó a completarse (Fig.2).

Tab.1 Algunos ejemplos de efectos NIMBY similares en Shanghái

街巷名称		邻避后果	社区居民邻避主要原因	企业单位邻避主要原因
支路	浦东新区云台路	• 三林路与尚博路之间 200 m 的断头路十年未能打通,居民出行需绕行 1.8 km	• 目前工地用作临时停车场,如贯通车辆无处停放	• 与轨交规划方面的冲突 • 建设主体争议带来资金矛盾
	普陀区花家浜路	• 两区交界 269 m 的断头路,环境脏乱差,居民避让出行	• —	• 区环卫部门有构筑物超越道路红线 • 公交终点站需搬迁寻找新址
	杨浦区打虎山路	• 飞虹路—辽源西路路段隔断,居民出行不便,高峰时段周边路段拥堵严重	• 施工周期长,部分居民利益可能受损 • 部分小区停车棚须退界改造 • 部分地块旧改征收工作尚未完成	• 路侧的养老院、文体中心、保障租赁房等项目进程受道路建设施工影响
巷弄	长宁区爱建小区与虹桥小区的边门通道	• 小区相邻的边门成为出行“拦路虎”,居民为此“吵了 3 年”	• 居民担心打开边门影响自己小区的安全性和安静舒适度	• —
	浦东新区万科新里程小区西通道	• 业主出行需绕行 1.2 km,新开通道被封一年多	• 相邻小区此前有过多次矛盾,新通道爆发强烈不满	• —
	闵行区龙柏二村与嘉富丽苑共享公共通道	• 一方小区在通道上设置花箱、门禁阻碍另一方小区非机动车通行	• 设门禁的小区担心助动车太多影响安全	• —

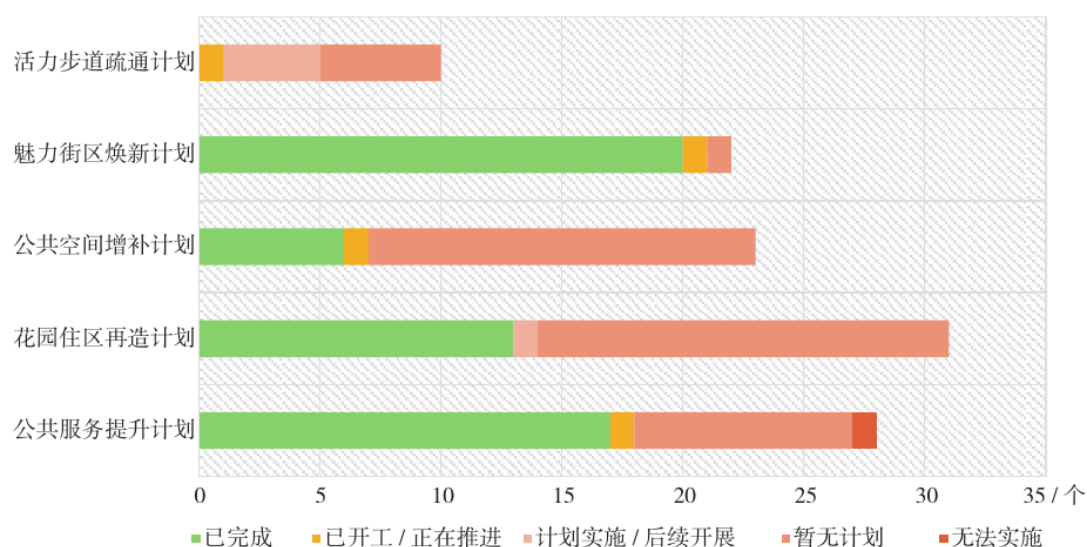


Fig.2 Ejecución del «Plan de renovación comunitaria del círculo de vida de 15 minutos del subdistrito de Zhijiang Road West» (2019-2023)

2.3 Es necesario clarificar los mecanismos de ejecución de la renovación de la red de callejones

Además del fenómeno NIMBY entre las partes interesadas, la práctica de la renovación padece un problema aún mayor: la falta de un eje institucional. Aunque el Reglamento de renovación urbana de Shanghai establece que «las oficinas de subdistrito y los gobiernos de pueblo desempeñarán, conforme a sus responsabilidades, las tareas relacionadas con la renovación urbana», y las Directrices de renovación urbana de Shanghai aclaran que deben «organizar la participación pública, recoger propuestas y apoyar la ejecución de los proyectos», en las condiciones actuales podría darse la situación de tener que «hacer maravillas sin medios». Las tareas asignadas a las oficinas de subdistrito son pesadas y carecen de una división de responsabilidades clara y eficaz. La renovación urbana es altamente profesional y abarca contenidos amplios; sin embargo, las oficinas de subdistrito cuentan con personal limitado, asuntos cotidianos complejos y escasez de especialistas, lo que dificulta asumir adecuadamente este trabajo técnico. Además, las competencias se cruzan entre múltiples departamentos -planificación, transporte, gestión urbana, jardinería y otros-, lo que sobrecarga la coordinación integral del subdistrito. Por último, sus recursos financieros son escasos: los fondos públicos suelen dirigirse primero a grandes proyectos de renovación, mientras que las microintervenciones como el acondicionamiento de callejones raramente reciben apoyo prioritario. Aún quedan muchos eslabones por ordenar para que el nivel de subdistrito pueda aplicar bien la

renovación urbana; urge establecer un nuevo mecanismo adaptado al avance dinámico de este proceso.

3 Reflexiones para mejorar la renovación de las redes de callejones

3.1 Reconocer plenamente la posición y la función de los callejones en la renovación urbana

Ante todo, es necesario reconocer plenamente el valor de los callejones en la renovación urbana y sus múltiples funciones en la transmisión del contexto histórico-cultural, el tejido espacial y la microcirculación. Los reglamentos, medidas de implementación y normas relacionadas con la renovación urbana deberían precisar los contenidos relativos a la renovación de las redes de callejones, y fomentar guías de diseño que integren transporte, diseño urbano y otros enfoques.

3.2 Impulsar la renovación de los callejones mediante la mejora del sistema de «pasajes públicos»

La renovación de la red de callejones debe apoyarse en las condiciones existentes y tomar como base los callejones originales. No debe centrarse en ensancharlos ni en rectificar sus trazados, sino en elevar su apertura, su derecho de paso público y su conectividad, de modo que sostenga la vida cotidiana, las actividades públicas y las funciones públicas dentro de las manzanas y comunidades, y «alcance el objetivo de minimizar los costes de transformación y maximizar la eficiencia de circulación»[18].

(1) Pequeña escala, basada en la «micro-renovación». Evitar la aplicación mecánica de normas de ingeniería vial y, desde las necesidades reales, subrayar una renovación de callejones centrada en las personas.

(2) Renovación flexible. Abandonar las grandes demoliciones y reconstrucciones; aprovechar plenamente los lilong existentes, los retranqueos de edificios y otros espacios disponibles, y renovar la red de callejones mediante mecanismos de compartir y ganar conjuntamente.

(3) Renovación negociada y progresiva. Las distintas partes interesadas deben promover la renovación de la red de callejones mediante un modelo de «cocreación, compartición y beneficio mutuo», de carácter negociado y gradual.

Para evitar que la renovación de callejones caiga en un modelo centrado en el automóvil, se recomienda establecer los «callejones» como una categoría independiente dentro de las normas, lo que facilitaría mejorar el sistema urbano de microcirculación con una orientación humana. A la luz de las exploraciones realizadas en Shanghái, Shenzhen, Wuhan y otras ciudades chinas, resulta más adecuado articular la red de callejones con la construcción del sistema urbano de «pasajes públicos». Ello permite elevar la densidad de la red viaria, controlar la escala de las manzanas, aumentar la accesibilidad peatonal, reforzar la capacidad comunitaria de acceso de emergencia, alojar espacios de actividad y ocio comunitario y mejorar la flexibilidad de la disposición plana de las parcelas[19-21]. En Shanghái, el pasaje público se define como una vía sin control de línea roja de vía planificada, destinada principalmente al paso público de las parcelas aledañas, que incluye callejones principales y vías internas de manzana (Norma para el diseño del tráfico y la configuración de aparcamientos en proyectos de construcción [DG/TJ 08-7-2021]); al ser una vía no municipal, los edificios colindantes no necesitan retranquearse[22]. Wuhan lo define con mayor detalle como un pasaje compartido de área que atraviesa una parcela única o se sitúa entre varias parcelas, no afecta a la titularidad de los suelos colindantes, permite el tráfico social y compensa la insuficiente densidad de la red de vías secundarias (Disposiciones técnicas de Wuhan para la gestión de la planificación de proyectos de construcción, 2014). Las Normas y directrices de planificación urbana de Shenzhen (versión consolidada revisada de 2021) utilizan el espaciamiento entre «vías secundarias y pasajes públicos» como indicador de control

de la escala de manzana, y establecen que, cuando la superficie de un terreno con titularidad independiente exceda el límite superior de la manzana, conviene añadir dentro del terreno vías urbanas o pasajes públicos.

Unos estándares técnicos bajos, una modalidad de control flexible y el derecho de paso compartido permiten a los pasajes públicos equilibrar eficazmente el interés público y la propiedad privada. Esta es su ventaja esencial frente a las vías urbanas, especialmente en escenarios de renovación con derechos de propiedad complejos, altos costes de agregación de titularidades y dificultad para implementar rígidas líneas rojas de vía.

Las exigencias técnicas de anchura de los pasajes públicos son muy inferiores a las de las vías secundarias urbanas. Wuhan exige que los pasajes públicos con función de tráfico motorizado tengan una anchura mínima no inferior a 6 m, mientras que la vía secundaria mínima de la ciudad debe medir 15 m. En Shanghai, los pasajes públicos «exclusivamente de movilidad lenta» solo requieren 4 m, y aquellos «principalmente de movilidad lenta, pero compatibles con el paso de vehículos especiales de las parcelas colindantes» requieren 7 m, también muy por debajo de los 9-24 m exigidos a las vías secundarias. Al mismo tiempo, el control de los pasajes públicos suele realizarse mediante «líneas discontinuas», que permiten definir de forma contextualizada si el número, los accesos, la anchura y el trazado del pasaje pueden variar, lo que ofrece mayor flexibilidad (Fig.3).

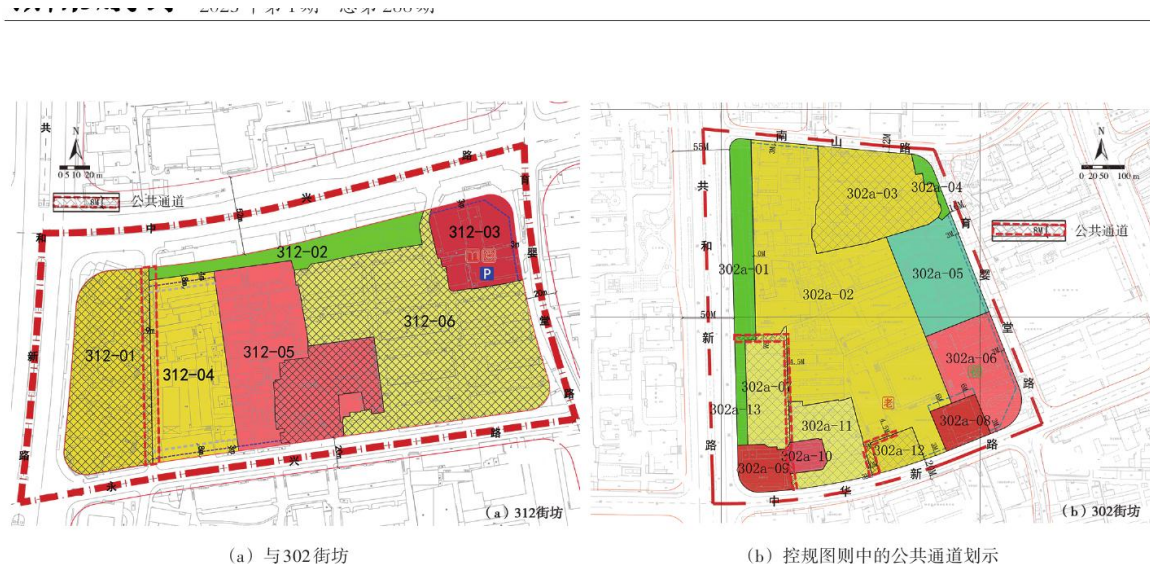


Fig.3 Pasajes públicos de las manzanas 312 y 302 del subdistrito de Zhijiang Road West

Los pasajes públicos pueden reducir eficazmente la escala de las manzanas a 200 m o incluso menos. Por ejemplo, las Normas y directrices de Shenzhen establecen que el espaciamiento de las manzanas residenciales en las zonas de paisaje urbano de clases I y II debe ser de 100-200 m. Shanghai también dispone que, en áreas residenciales, el espaciamiento entre pasajes públicos no supere en principio los 200 m, y que en centros de actividades públicas y nodos de transporte no supere los 150 m (Aviso sobre la realización de evaluaciones de implementación de la planificación antes de la cesión de suelo, Hu Guituzi Xiang [2016] n.º 580). En la era de la renovación urbana, el papel de los pasajes públicos se vuelve cada vez más destacado. Shanghai no solo los considera un contenido importante de la evaluación previa a la cesión de suelos residenciales, comerciales de servicios y de oficinas, sino que también permite incorporarlos directamente a las condiciones de cesión. Las Normas de implementación de planificación y suelo para la renovación urbana de Shanghai (de prueba) añadieron además bonificaciones de coeficiente de edificabilidad para pasajes públicos. Prácticas como Columbia Circle (Shangsheng Xinsuo) proporcionaron a los residentes circundantes pasajes públicos y espacios

abiertos disponibles todo el día, lograron ajustes parciales en la altura edificada y el uso del suelo, y alcanzaron un doble beneficio de rentabilidad de desarrollo e interés público.

3.3 Superar los obstáculos NIMBY de la renovación de callejones y completar la caja de herramientas YIMBY

El Código Civil de la República Popular China ofrece, desde la perspectiva de derechos y responsabilidades, una base jurídica para el uso de espacios informales situados entre lo «público» y lo «privado». Capítulos como los relativos al «derecho de paso», el «establecimiento por estratos del derecho de uso del suelo de construcción», la «propiedad horizontal de los edificios» y las «relaciones de vecindad» establecen que «los propietarios tienen derechos y asumen obligaciones sobre las partes comunes distintas de sus partes exclusivas» y que «el titular de un derecho real inmueble deberá proporcionar las facilidades necesarias cuando el titular colindante deba utilizar su suelo para el paso u otros fines indispensables». Estas normas ofrecen una base legal sólida para que reglamentos locales de renovación urbana precisen y detallen la cesión y el uso compartido de «derechos sobre espacios colindantes», favoreciendo así la mejora de la renovación de callejones.

Al mismo tiempo, resulta especialmente importante optimizar el mecanismo de implementación de la renovación de callejones. La red de callejones se presta mejor a una estrategia de «adaptación flexible y renovación por préstamo de derechos»: sobre la base de respetar plenamente el tejido espacial interno de la manzana, así como las relaciones y límites de propiedad existentes, se deben adoptar diversos incentivos de beneficio mutuo y construir una «caja de herramientas YIMBY» en permanente perfeccionamiento. Esta caja debe orientar a las partes interesadas para que «presten» voluntariamente derechos de uso de ciertos espacios destinados a mejorar los espacios públicos y los pasajes, de modo que los callejones existentes se conserven en la mayor medida posible y se añadan nuevos donde sea posible, alcanzando el objetivo de renovación de «uso compartido sin copropiedad» (privately owned public alleys).

Primero, debe evaluarse si la red de callejones cumple las condiciones para convertirse en sistema de pasajes públicos, identificando con precisión «rupturas, puntos de bloqueo y cuellos de botella» y valorando los límites espaciales tridimensionales de propiedad de las parcelas colindantes, como los retranqueos edificatorios, los espacios de planta baja o los patios aprovechables. Segundo, hay que analizar los factores clave que pueden movilizar a las partes interesadas para participar en la renovación de los callejones y diseñar con precisión la «caja de herramientas YIMBY»; por ejemplo, pueden tomarse como referencia los sistemas diversificados de derechos espaciales de Nueva York, como los programas de bonificación de coeficiente de edificabilidad por provisión de equipamientos públicos[23]. Tercero, es necesario formar un mecanismo de largo plazo de «renovación progresiva», aprovechando plenamente el papel coordinador de las oficinas de subdistrito, comunidades y otras organizaciones de base, y crear una comunidad de renovación duradera que mantenga de forma continua la mejora de los callejones. En términos técnicos, se recomienda añadir el indicador de «pasaje público» en los planos complementarios de la planificación estatutaria y combinarlo con herramientas de planificación por unidades. Mediante incentivos y palancas de política controlables por el gobierno -como la incorporación de fachadas comerciales en la calle, compensaciones de coeficiente de edificabilidad, exenciones o ventajas fiscales e inserción de proyectos catalizadores públicos-, las empresas pueden obtener beneficios indirectos al participar en la renovación: aumento de flujos de visitantes, mejora de formatos comerciales y valorización inmobiliaria. Así se las incentiva a sumarse voluntariamente y abrir al público sus espacios anexos. El Ministerio de Recursos Naturales ha publicado las Directrices de planificación y políticas de suelo para apoyar la renovación urbana (edición 2023), que incorporan mecanismos de incentivo como el «uso compuesto del suelo» y el

«impuesto sobre plusvalías»^④. Shanghái, Guangzhou y Shenzhen también han empezado a explorar métodos de reconocimiento y estándares de bonificación de coeficiente de edificabilidad[15, 24-25], lo que favorece activamente la «renovación YIMBY» de las redes de callejones.

4 Prácticas de renovación de callejones en el subdistrito de Zhijiang Road West

4.1 Perfeccionar el mecanismo: de la «planificación asociada» a la acción del subdistrito y a una comunidad de intereses «ganar-ganar»

Zhijiang Road West es uno de los primeros quince subdistritos piloto del «círculo de vida comunitario de 15 minutos» en Shanghái. A partir de la evaluación de la implementación de la planificación, consideramos que la red de callejones constituye el mayor recurso de espacio público existente y debe convertirse en la «palanca clave» para activar la renovación comunitaria. Se eligió Yuyingtang Road, que atraviesa el este del subdistrito y mide alrededor de 1 km, como foco reciente de renovación de callejones. El equipo ayudó a la oficina de subdistrito a definir la idea general de renovación de la «calle humanista de innovación juvenil Yuyingtang», estableció un mecanismo de trabajo dirigido por el subdistrito, coconstruido por múltiples actores y coordinado técnicamente por urbanistas comunitarios, y formó un nuevo modelo de «planificación asociada» adaptado a cada empresa. Los proyectos del círculo de vida comunitario controlados por la oficina de subdistrito actúan como puntos de palanca de incentivos YIMBY, estimulando a las empresas relacionadas a participar activamente, abrir y compartir sus recursos espaciales, y elevar la escala y las funciones de Yuyingtang Road.

El Parque Creativo Peacock constituye otro ejemplo significativo. Transformado a partir de la antigua fábrica Shanghai Peacock Flavors, el parque, bajo la iniciativa de la oficina de subdistrito y con base en la idea de renovación compartida, incorporó dos proyectos emblemáticos: un complejo integral de servicios de ventanilla única y un museo del patrimonio cultural inmaterial, lo que favoreció la captación de actividades de alta calidad. A cambio, el parque abrió sus espacios interiores y sus retranqueos edificatorios, optimizó los pasajes públicos y mejoró las aceras. El parque obtuvo mejores condiciones de captación y operación, la oficina de subdistrito impulsó la renovación de este tramo de callejones y los residentes consiguieron itinerarios de movilidad lenta y equipamientos de servicio: las tres partes alcanzaron un beneficio mutuo.

4.2 Perfeccionar la red: renovar de forma contextualizada las redes de callejones y pasajes públicos

Se han identificado preliminarmente tres escenarios habituales de «renovación por préstamo de derechos» en callejones.

(1) Escenario 1: compartir espacios privados ociosos como «pasajes públicos». Cuando un callejón sin salida se encuentra dentro de una parcela cerrada y resulta difícil conectarlo, puede negociarse con el propietario y, mediante mecanismos de recompensa, obtener la apertura de espacios interiores ociosos para convertirlos en pasajes públicos [Fig.4(a)].

(2) Escenario 2: compartir las áreas frontales de los edificios colindantes con el callejón como «pasajes públicos». Ante la insuficiente anchura del callejón, pueden ofrecerse incentivos YIMBY - como ventajas fiscales o autorizaciones para ciertos formatos comerciales- a los propietarios de las fachadas, para que abran las plantas bajas como parte del callejón. Diseñados de manera integrada con la acera, estos espacios forman un entorno de movilidad lenta continuo y cómodo [Fig.4(b)].

(3) Escenario 3: abrir y compartir pasajes sin salida como «pasajes públicos». Cuando existen espacios potenciales de pasaje dentro de las parcelas, pero su conexión está bloqueada por muros u

otras barreras, medidas YIMBY como mejorar los servicios comunitarios y la calidad ambiental pueden llevar a los propietarios de comunidades vecinas a abrir conjuntamente accesos, controles o tramos de muro y compartirlos de manera recíproca, formando pasajes públicos de «uso compartido sin propiedad pública» [Fig.4(c), Fig.4(d)].

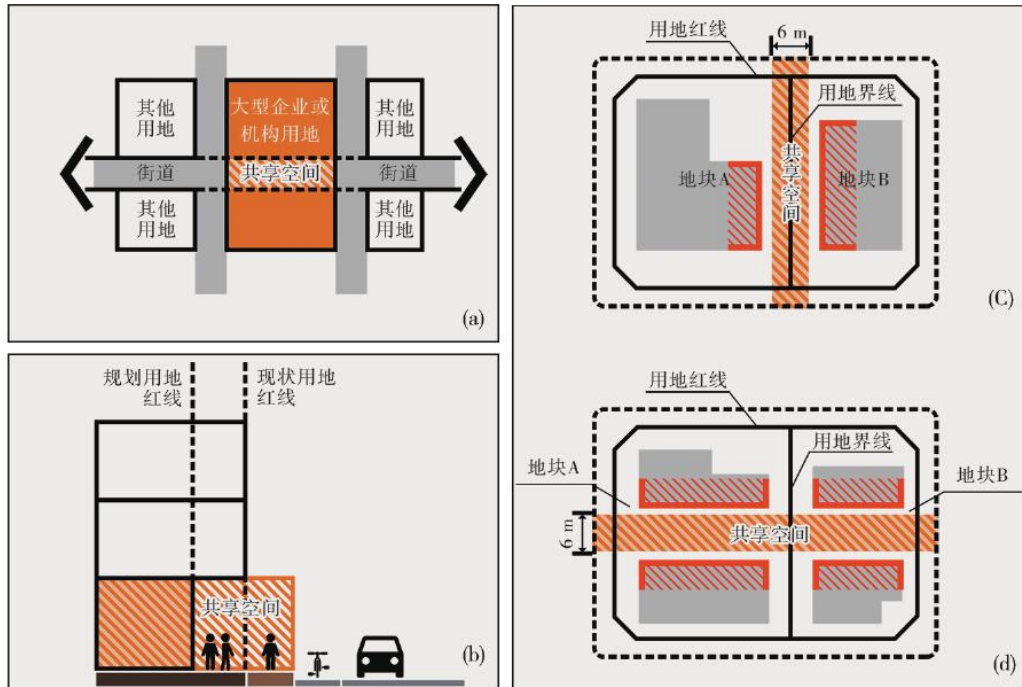


Fig.4 Tres escenarios habituales de renovación de callejones mediante préstamo de derechos espaciales privados

4.3 Optimizar la escala: los pasajes públicos ayudan a precisar las unidades de renovación

Una vez integrados y optimizados los distintos callejones como pasajes públicos, las antiguas «islas pendientes de renovación» de 300-400 m del subdistrito de Zhijiang Road West pueden transformarse en unidades de renovación de pequeña escala, de 50-120 m (Fig.5). Estas unidades tienen una escala apropiada, facilitan la vida cotidiana, permiten una gobernanza fina, mantienen actividad y apertura a lo largo de los callejones y preservan privacidad y seguridad en el interior. Son más propicias para convertirse en barrios renovados de alta calidad, centrados en las personas y llenos de vitalidad cotidiana, creando así un mejor entorno espacial para profundizar la renovación urbana del subdistrito.

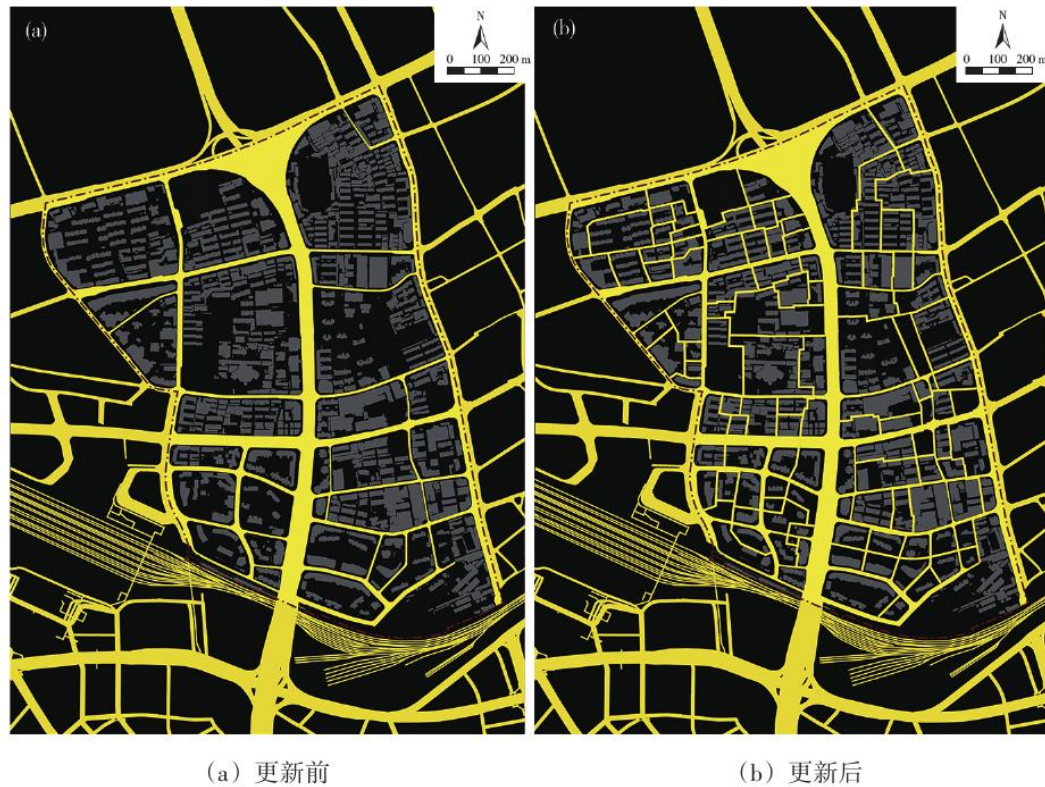


Fig.5 Comparación de la escala de las manzanas del subdistrito de Zhijiang Road West antes (a) y después (b) de la renovación del espacio de callejones

5 Conclusión

A medida que la renovación urbana en China avanza hacia una mayor precisión, los diversos callejones internos de las áreas urbanas -como trama originaria y valioso espacio público existente- merecen ser reconocidos y activados plenamente. A partir de la experiencia práctica de Shanghái, este artículo propone una estrategia de renovación de redes de callejones basada en «resolver el NIMBY y lograr resultados YIMBY». Su objetivo es reforzar una forma de autoorganización fundada en decisiones progresivas, beneficio de múltiples partes, adaptación flexible y desarrollo por préstamo de derechos. Así, muchos espacios de callejón que no pueden «normalizarse» ni «municipalizarse» pueden recuperar valor espacial, convertirse no solo en pasajes públicos esenciales para la microcirculación, sino también desempeñar un papel más amplio en la renovación urbana.

Notas

- ① En julio de 2023, el subdistrito de Zhijiang Road West realizó una encuesta por cuestionario en el marco de la elaboración del plan de visión del círculo de vida comunitario. Se obtuvieron 469 cuestionarios válidos de residentes ordinarios, 244 de población mayor y 57 de población de actividades comerciales.
- ② NIMBY es la transliteración de «Not In My Back Yard», literalmente «no en mi patio trasero». Se refiere a la resistencia de residentes u otras partes interesadas que, por temor a impactos negativos derivados de la proximidad de un proyecto, desarrollan rechazo y se oponen a su construcción. O'Hare formuló por primera vez el concepto en 1977 y desde la década de 1980 se utiliza ampliamente en sociología. «YIMBY» («Yes In My Back Yard») significa «sí en mi patio trasero» y se contrapone al fenómeno NIMBY: indica que las personas no rechazan, e incluso

acogen, la implantación de proyectos considerados beneficiosos para el desarrollo comunitario. En 2014, San Francisco inició el movimiento YIMBY para fomentar la construcción de vivienda asequible en las propias comunidades.

- ③ El «dilema del prisionero» es un modelo de teoría de juegos propuesto por Merrill Flood y Melvin Dresher en 1950. Posteriormente, Albert Tucker lo explicó y denominó mediante la situación de los «prisioneros». En este modelo, si las dos partes no pueden comunicarse ni alcanzar un acuerdo vinculante, la «traición» -es decir, la no cooperación- es la estrategia más favorable para cada una, con independencia de que la otra coopere o traicione. Así, partiendo de la racionalidad individual, ambas terminarán eligiendo la traición, lo que perjudica el interés común e impide lograr el resultado óptimo.
- ④ El impuesto sobre plusvalías consiste, en términos simples, en gravar la parte de ganancia; si no hay ganancia, no se paga impuesto.

Referencias

- [1] WANG Shifu, YI Zhikang, ZHANG Xiaoyang. Reflexiones y perspectivas sobre la transformación de la renovación urbana en China [J]. Urban Planning Forum, 2023(1): 20-25. (en chino)
- [2] CHEN Shi, YUAN Jingcheng, ZHANG Lingling. Análisis de las regularidades y características de la evolución espacio-temporal del tejido espacial urbano [J]. Huazhong Architecture, 2021, 39(4): 28-32. (en chino)
- [3] SUN Yilu, YIN Ziyuan. Pasado y presente de las supermanzanas: estudios de caso de Beijing, Hong Kong y Shenzhen [J]. Community Design, 2017(5): 145-149. (en chino)
- [4] HAN Ruina, YANG Dongfeng. Medición multidimensional e investigación empírica sobre las características de las redes de calles urbanas desde la perspectiva de las calles completas [J]. Urban Planning Forum, 2024(1): 100-109. (en chino)
- [5] LI Liguang. Reconsideración y reconstrucción sistémica de la planificación de redes viarias en centros metropolitanos [J]. Traffic & Transportation (Academic Edition), 2016(1): 9-12. (en chino)
- [6] MA Qiang. En busca de las vías secundarias desaparecidas: reflexiones sobre los problemas de planificación y construcción de las vías secundarias urbanas [J]. Planners, 2009, 25(6): 5-10. (en chino)
- [7] LIN Taoyu, ZHOU Jun, ZHANG Fan. Exploración de la planificación de vías secundarias en áreas edificadas orientada al «transporte público + movilidad lenta» [C]//Actas de la Conferencia Anual de Planificación del Transporte Urbano de China 2013 y del 27.º Simposio Académico. Beijing: China Architecture & Building Press, 2014. (en chino)
- [8] SHAO Runqing, DUAN Jin, WANG Liyang. Reconstrucción sistémica de los callejones de la vida cotidiana en las ciudades chinas contemporáneas [J]. Planners, 2016, 32(12): 91-96. (en chino)
- [9] YANG Guiqing, FANG Jialin, GUAN Zhongmei. Creación de lugares en espacios públicos de pequeña escala de áreas metropolitanas edificadas y reproducción del capital social [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2017(2): 1-7. (en chino)
- [10] BAO Bojiang, WANG Lin, XUE Minghua. Exploración de rutas de gobernanza fina de los lilong en áreas históricas de Shanghái: el caso del área histórica y cultural Hengshan-Fuxing en el distrito de Xuhui [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2023(5): 92-97. (en chino)
- [11] ZHAO Yanjing. La calle es el soporte de la vida pública [R/OL]. Frontera de la planificación de stock. <https://mp.weixin.qq.com/s/cZ58kTjyIDeh3BjFwl--mA>, 2024-04-07. (en chino)

- [12] DAI Mengyun, XIANG Pengcheng, ZHOU Tao. Análisis de los espacios urbanos informales en China desde la perspectiva de la teoría de sistemas [J]. *Modern Urban Research*, 2023(11): 78-83. (en chino)
- [13] DOVEY K. Vida cotidiana e informalidad [J]. LIN Yan, trad. *The Architect*, 2016(6): 10-15. (en chino)
- [14] JIANG Fan. Estudio de las características espaciales de los itinerarios peatonales de callejones en espacios informales: el caso del sector antiguo del condado de Xupu, ciudad de Huaihua, oeste de Hunan [C]//Architectural Society of China. *Actas de la Architectural Society of China, 2022-2023*. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (en chino)
- [15] YAN Wenjun, LI Yingshuang, CHEN Fang. Génesis y vías de implementación de las «vías secundarias no públicas» en el contexto de la gobernanza fina: el caso de Shenzhen [J]. *Modern Urban Research*, 2023(11): 21-27. (en chino)
- [16] WU Zhiqiang. Doce claves de la renovación urbana [J]. *Urban Planning Forum*, 2024(3): 16-23. (en chino)
- [17] CHEN Biao, AI Ling. Acción colectiva de los residentes comunitarios: dilemas e incentivos [J]. *China Opening Journal*, 2017(6): 17-19. (en chino)
- [18] LUO Qingyu, YANG Jinling, WU Wenjing, et al. Diseño de redes viarias de microcirculación en condiciones de manzanas abiertas [J]. *Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology*, 2019, 19(3): 195-201. (en chino)
- [19] CHEN Peng. Estudio sobre la planificación, el diseño y las vías de implementación de los pasajes públicos en Shanghái [J]. *Traffic & Transportation*, 2023, 36(S1): 71-75. (en chino)
- [20] QIN Hai. Análisis preliminar de la función y la disposición de la sección de los pasajes públicos [J]. *Transport and Harbor*, 2024, 11(4): 87-91. (en chino)
- [21] JIAO Wenmin, WANG Yueli, ZOU Fang. Estudio sobre los estándares de planificación de pasajes públicos en el contexto de la gobernanza fina [C]//Comité Profesional de Planificación del Transporte Urbano, Urban Planning Society of China. *Transporte resiliente: calidad y servicios - Conferencia Anual de Planificación del Transporte Urbano de China 2023*. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (en chino)
- [22] HOU Lina, ZHANG Xun, YANG Huaize. Reflexiones sobre la planificación e implementación de pasajes públicos urbanos: el caso de la manzana Zhongshan Road en el distrito de Songjiang, Shanghái [J]. *Shanghai Urban Planning Review*, 2019(1): 119-125. (en chino)
- [23] WENG Chao, ZHUANG Yu. Un siglo de renovación del área de Grand Central en Nueva York desde la perspectiva de los derechos espaciales y la «economía espacial» [J]. *Urban Planning International*, 2024, 39(4): 86-99. (en chino)
- [24] LING Li, YANG Fan, XU Jirong. Exploración de prácticas innovadoras de transferencia del coeficiente de edificabilidad en el centro de Shanghái [J]. *Shanghai Urban Planning Review*, 2023(5): 74-78. (en chino)
- [25] QIU Jiehua. Estrategias de control de la reurbanización del suelo en Guangzhou basadas en los derechos de desarrollo del suelo [C]//Urban Planning Society of China. *Gobernanza espacial para un desarrollo de alta calidad: actas de la Conferencia Anual de Planificación Urbana de China 2021*. Beijing: China Architecture & Building Press, 2021. (en chino)

Revisado: enero de 2025

(Este artículo fue traducido con ayuda de IA.)