

Stephen Davies

La preservación del pasado:
el Museo Marítimo de Hong Kong
**Preserving the Past:
the Hong Kong Maritime Museum**



Murray House, built in 1844 as an Officer's Mess in Hong Kong's first British military barracks, named after Sir George Murray (1772-1846) an eminent early 19th century British general and politician, Secretary for the Colonies 1828-1830.

Murray House, construida en 1844 como Residencia de Oficiales de los primeros cuarteles militares británicos en Hong Kong, su nombre procede de Sir George Murray (1772-1846), conocido general y político británico del siglo XIX, que fue Secretario para las Colonias en el período 1828-1830.

No matter how one approaches the matter, Hong Kong is one of the world's great port cities. Great in terms of its modernity and innovation. Great in terms of its vital statistics – whether TEUs or tonnage handled each year, ship movements, fleet ownership and management, turnaround times, passenger numbers or port development works. Great in terms of visual beauty. Great in terms of its past. And, increasingly, great in terms of its denizens' interest in how it came to be and how it must conserve the traces of that story for future generations.

As an indication of that last point, there cannot be many modern societies that, as a result of a private legislative initiative, got a law passed – the Protection of the Harbour Ordinance (1999) – to prevent the final destruction of their heritage. And then took its government to court for disregarding the law... and won!

So, looked at in terms of the life cycle of a great port, Hong Kong has long since left its childhood and youth. For the last fifty years it has enjoyed that burst of productivity and development that is characteristic of the first decades of an adult working life. Now it is mature. And as a mature port, less fixated on the future than it was in the days it was trying to make its way in the world, it has acquired the wealth, the perspective and, as we all do in similar circumstances, the need to cast an eye astern.

Which is why, in September 2005, Hong Kong's international shipping community – and especially its doyens, who had devoted their lives and careers to the creation of today's dynamic, international industry – put their funds and their minds together to create a maritime museum.

Which was when fortune, that fickle goddess so well-known to sailors, smiled.

Hong Kong is one of the world's most expensive places when it comes to real estate. Only government, the monopoly landowner,

independientemente de cómo uno considere la cuestión, Hong Kong es una de las ciudades portuarias más importantes del mundo. Importante en términos de modernidad y de innovación. Importante en materia de datos estadísticos esenciales – ya sean TEU o toneladas manipuladas al año, movimientos de barcos, propiedad y gestión de flotas, tiempos de ejecución, número de pasajeros o trabajos de desarrollo del puerto – importante por su pasado. Y cada vez más importante en términos del interés de sus ciudadanos por su pasado y por cómo se deben conservar las huellas de su historia para las futuras generaciones.

Como reflejo del último punto podemos afirmar que no existen muchas sociedades modernas que, como resultado de una iniciativa legislativa privada, aprueben una ley – la Ordenanza de Protección del Puerto (Protection of the Harbour Ordinance) – 1999 – para prevenir la destrucción final de su patrimonio. Y después lleven a su gobierno a los tribunales por no cumplir la ley... ¡y ganen el pleito!

Por lo tanto, considerado en los términos del ciclo vital de un gran puerto, Hong Kong hace mucho tiempo que abandonó su infancia y su juventud. Durante los últimos cincuenta años ha experimentado una expansión de la productividad y del desarrollo que es característica de las primeras décadas de la vida laboral adulta. Ahora Hong Kong ha madurado. Y como puerto maduro, menos centrado en el futuro que en el tiempo en el que trataba de abrirse paso en el mundo, ha adquirido la riqueza, la perspectiva, y al igual que todos nosotros en las mismas circunstancias, la necesidad de mirar también hacia atrás.

Ésta es la razón por la que, en septiembre de 2005, la comunidad del transporte marítimo internacional de Hong Kong, en especial sus decanos, que han dedicado sus vidas y sus carreras a la creación de la actual industria internacional tan dinámica, ha decidido contribuir con sus fondos y sus mentes a la creación de un museo marítimo. Y este fue el momento en el que la fortuna, esa diosa voluble bien conocida por los marinos, sonrió.

Hong Kong es uno de los lugares más caros del mundo en materia de propiedad inmobiliaria. Sólo el gobierno, que es el propietario monopolista, se puede permitir la creación de museos. Porque no existen fondos suficientes para los terrenos, o para la construcción o los costes de explotación. Éste puede ser el motivo de que nuestro naciente museo marítimo de financiación privada todavía no haya visto la luz.

Afortunadamente, en el momento justo se celebró un concurso público para los terrenos vacantes de este edificio del período colonial de Hong Kong. El promotor más importante de Hong Kong – la Autoridad de Vivienda de Hong Kong perteneciente al sector público – concedería un arrendamiento en buenas condiciones a la buena causa ganadora.

Murray House fue construida en 1844 como parte de los primeros cuarteles militares británicos de Hong Kong. Está situada en el corazón del nuevo asentamiento. El corazón de lo que se iba a convertir en el distrito empresarial central de alto desarrollo de la Isla de Hong Kong. En 1986, cuando estuvo a punto de desaparecer bajo la marea del desarrollo, se tomó la decisión de salvar este vestigio singular del patrimonio de la comunidad para la posteridad. El antiguo edificio fue desmantelado mediante un cuidadoso sistema de etiquetado de las piedras. Pero no existía ningún lugar en un Hong Kong con una elevada densidad de población donde reconstruir un edificio claramente de baja densidad. Así que durante quince años creció la hierba encima de las piedras de este edificio en el remoto lugar exterior donde estaban almacenadas.

A finales de la década de 1990, se tomó la decisión de reconstruir el edificio en el pueblo que en 1842 los británicos denominaron Stanley, en memoria del Secretario Colonial Británico. Pero Chek Chu, que es su nombre chino, es en realidad uno de los asentamientos originales de Hong Kong. Aparece en los documentos y los mapas de la dinastía Ming.

En una bahía cercana, los arqueólogos descubrieron una de las reliquias más antiguas del territorio – una vasija de cerámica de 4.000 a 6.000 años de antigüedad. Era justo que Murray House, en su localización final que domina las aguas del Canal Sur Lantau donde hace 200 años los barcos de las empresas europeas de las Indias Orientales recogieron a los pescadores de Stanley y les guiaron en la primera etapa de su viaje

can normally afford museums. For they can never pay for the land they stand on, their construction or their running costs. This could have been the cause of our nascent, privately funded maritime museum being stillborn. Fortunately at just the right moment there was a public competition for the vacant ground floor in Hong Kong's oldest, colonial period building. It was to be let at a concessionary rental by Hong Kong's largest developer – the public sector Hong Kong Housing Authority – to the winning good cause. Murray House was built in 1844 as part of Hong Kong's first British military barracks. It lay at the heart of the new settlement. The heart of what was to become the intensely developed central business district of Hong Kong Island. By 1986, when it was about to disappear under the tide of development, the decision was made to save so singular a vestige of the community's heritage for posterity. The old building was dismantled stone by carefully labeled stone. But there was nowhere in high-density Hong Kong to rebuild a distinctly low-density building. So for fifteen years the stones were increasingly overgrown beneath the grass of a remote outdoors storage site.

Then in the late 1990s the decision was taken to reconstruct the building in the village that, in 1842, the British called Stanley, after the then British Colonial Secretary. But Chek Chu, to give it its Chinese name, is in fact one of Hong Kong's original settlements. It appears in Ming dynasty documents and maps. In a nearby bay archaeologists found one of the territory's oldest relics – a 4, 000 to 6, 000 year old pottery basin. It was fitting that Murray House, in its final home looking out to the waters of the South Lantau Channel where 200 years ago the ships of European East India companies picked up Stanley fishermen to pilot them on the first leg of their journey up river to Guangzhou (Canton), should be the home of Hong Kong's first museum to commemorate Hong Kong's long and intimate relationship with the sea and sailors of all nations.

But fortunately as it turned out, when the decision was made to rebuild, it was not to be a faithful recreation of the original. Some parts had not survived dismantling. Some may have been lost. But in any case building exactly in the style of 1844 made little economic sense. The result was a modern concrete building clad in the elegant trappings of the past. For the museum to be it proved a happy decision. Conversion to meet the exacting, atmosphere-controlled environment of a modern museum was, providentially, relatively easy and cost effective.

The museum's directors had boldly decided against using professional museum designers. The result wholly vindicates their decision. All who visit are impressed by the aesthetically stunning ambience and by Richards Basmajian's brilliant use of limited space – the museum feels twice its actual size. The display cases, by museum-experienced professionals Minick-Jiao Designs, use beautifully reproduced contemporary pictorial backdrops against which to float – as if in thin air – our 65 ship models. Altogether, in 81 themed displays, divided equally between an Ancient Gallery (1000 BCE-1850 CE) and a Modern Gallery (1850 CE-present) we show 415 exhibits – and still have almost 200, mostly images and documents, in store.

But a modern museum cannot rest with models and memorabilia, paintings and pots, sextants and statues, books and bibelots. In an

ascendiendo por el curso del río hasta Guangzhou (Cantón), sea la sede del primer museo naval de Hong Kong con el fin de conmemorar la larga e íntima relación de Hong Kong con el mar y los marinos de todas las naciones.

Pero afortunadamente tal y como sucedió, cuando se tomó la decisión de reconstruir, no se decidió realizar una recreación fidedigna del original. Algunas partes no sobrevivieron al desmantelamiento. Pero en cualquier caso la realización de la construcción exactamente en el estilo de 1844 no tenía mucho sentido económico. El resultado fue un edificio de hormigón con los elegantes adornos del pasado.

Para el museo resultó ser una decisión positiva. La conversión para obtener el entorno riguroso con el ambiente controlado de un museo moderno resultó relativamente fácil y rentable.

Los directores del museo decidieron de forma atrevida no recurrir a diseñadores profesionales de museos. El resultado reivindica plenamente su decisión. Todos los visitantes quedan impresionados por el ambiente estéticamente llamativo y por el uso brillante del espacio limitado

de Richards Basmajian, el museo parece tener el doble de sus dimensiones reales. Las vitrinas, realizadas por profesionales museísticos reputados de acuerdo con Diseños Minick-Jiao, utilizan fondos pictóricos contemporáneos bellamente reproducidos en los que navegar, al igual que en una delgada película de aire, con nuestras 65 maquetas de barcos. En total existen 81 vitrinas temáticas, divididas entre una Galería Antigua (1000 a. c. - 1850 d. c.) y una Galería Moderna (1850 d. c. - presente), en las que exponemos 415 objetos, además de contar con casi 200 objetos en depósito, en su mayoría imágenes y documentos.

Pero un museo moderno no se puede basar únicamente en maquetas y acontecimientos memorables, en pinturas y cerámica, en sextantes y estatuas, en documentos y libros ornamentales.

En un mundo electrónico, la información y la educación deben utilizar las herramientas más modernas. De modo que nosotros utilizamos también los servicios de los innovadores diseñadores locales de multimedia de Hong Kong. Sus vitrinas interactivas de pantalla plana llenas de videos coloristas y de entretenidos juegos

electronic world, informing and educating must use the most modern tools. So we also used the services of local – and very innovative – Hong Kong multimedia designers. Their interactive flat panel displays, colourful looped videos and fun games ensure that our galleries are stimulating, interactive and enjoyable for young and old alike.

Presenting Hong Kong's maritime heritage is not without its difficulties. It is only just a decade since the territory reverted to the sovereignty of China. Yet before it was occupied by the British in the unequal conditions of 19th century European imperialism, it had played at best a very minor, indeed barely perceptible, role in China's long and fascinating maritime past.

Growth and development to its modern status is inextricably entwined in the territory's 156 years as a British colony. But how does one tell that tale to a people newly proud of China's rise back to the global maritime eminence it last enjoyed 600 years ago when Zhenghe set sail in his Star Fleets on the first of seven great voyages the length and breadth of Asian and East African waters? How does one integrate the worlds of the junk and the Indiaman, proud Empires and humbled Empires, navies triumphant and navies destroyed? How does one celebrate the maritime past of a port city the grandparents and parents of 90% or more of whose present day inhabitants were born and bred elsewhere in China and for who Hong Kong has been a 'borrowed place' in 'borrowed time'? At the Hong Kong Maritime Museum we are trying to rise to that unique challenge. To straddle the maritime worlds of East and West – as Hong Kong and the Pearl River Delta have straddled them for nearly 500 years – and tell the intricate tale of their turbulent interaction in model, image and artifact is our purpose.

We took our departure just one year ago. There is a long and exciting voyage ahead.

garantizan que nuestras galerías sean estimulantes, interactivas y divertidas tanto para jóvenes como para adultos. La presentación del patrimonio histórico de Hong Kong no se ha realizado sin dificultades. Sólo ha transcurrido una década desde que el territorio fue devuelto a la soberanía china. Anteriormente, cuando estaba ocupado por los británicos en las condiciones desiguales del imperialismo europeo del siglo XIX, jugó un papel menor, apenas perceptible, en el largo y fascinante pasado marítimo de China. El crecimiento y el desarrollo hasta llegar a su situación actual están unidos inextricablemente a sus 156 años como colonia británica. ¿Pero cómo se puede contar esta historia a un pueblo orgulloso de la conversión de China en la eminencia marítima global que era hace 600 años, cuando Zhenghe zarpó con sus Flotas de la Estrella en el primero de los siete viajes en los que recorrió las aguas de Asia y de África Oriental? ¿Cómo se pueden integrar los mundos del junco y los hombres de las Indias Orientales, de los Imperios orgullosos y los Imperios humillados, de las naves victoriosas y de las naves destruidas? ¿Cómo celebrar el pasado

marítimo de una ciudad portuaria cuyos abuelos y padres del 90% de sus habitantes actuales nacieron y crecieron en otros lugares de China y para los que Hong Kong ha sido un "lugar prestado" en un "tiempo prestado"? En el Museo Marítimo de Hong Kong hemos tratado de resolver este reto único. Nuestro objetivo es estar entre los mundos marítimos de Oriente y Occidente, al igual que Hong Kong y el Delta del Río Pearl han estado entre dichos mundos durante casi 500 años, y contar la intrincada historia de sus turbulentas interacciones a través de maquetas, imágenes y artefactos. Nosotros hemos empezado hace un año. Y tenemos un largo y excitante camino por recorrer.

The Modern Gallery takes the visitor through the fast changing maritime world of the last 150 years featuring revolutions in size, construction, design, propulsion, speed, communications, navigation, marine meteorology and ship and port management.

La Galería Moderna lleva al visitante a través del cambiante mundo marítimo de los últimos 150 años, mostrando las revoluciones en el tamaño, la construcción, el diseño, la propulsión, la velocidad, las comunicaciones, la navegación, la meteorología marina y la gestión de buques y puertos.

