

**Zheng Shiling**

## Shanghai: the Old Harbor City and its Future Development

La prosperidad de Shanghai siempre ha estado relacionada con su puerto. Debido a la reestructuración de la industria y del espacio urbano, el puerto de Shanghai está experimentando una significativa transformación. Se está construyendo la Ciudad Portuaria con el fin de satisfacer la creciente demanda de un centro de transporte marítimo para Shanghai. La zona del antiguo puerto se está convirtiendo en un espacio público abierto.

Throughout history, Shanghai has always been a city related to its harbor. Shanghai is located at the Yangtze's eternal effluent. A thousand years ago, what is today the city of Shanghai was just a fishing village. It gradually became the logistics center for goods and products in the lower Yangtze Delta and a very important merchant community and trade center in China. In 1277, an office was established there for the taxation of water transportation and the administration of navigation. After 1842, when Shanghai became one of the Treaty Ports along the Huangpu River and Suzhou Creek, an extensive harbor was rapidly constructed. The harbor also included factories, docklands, shipyards and warehouses. Shanghai became the largest industrial center for shipbuilding and docklands. After dredging was completed in 1910 and 1921, the Huangpu River reached a depth of -8 meters.

In 1922, Dr. Sun Yat Sen expressed an idea to transform Shanghai into the largest shipping center in the Far East. In December 1929, a plan was presented for the development of Shanghai harbor. According to this plan, a network of canals would be created to facilitate transportation by land and by water. The Great Shanghai master plan of 1945 established that Shanghai would become a harbor city and an industrial and commercial center of China; an idea was presented to extend the deep water harbor in the south of Shanghai, i.e. Zhapu Harbor, to use the waterway from the

## Shanghai: el antiguo puerto y su futuro desarrollo

The prosperity of Shanghai has always been related to the harbor. As a result of the restructuring process underway in urban industry and urban space, the harbor of Shanghai is undergoing a significant transformation. The Harbor City is under construction to meet the constantly growing requirement for a shipping center for Shanghai. The old harbor area is being transformed into a public open space.

A lo largo de la historia, Shanghai siempre ha sido una ciudad relacionada con su puerto. Shanghai está situada a la orilla del caudal eterno del Yangtze. Hace 1.000 años, la actual ciudad de Shanghai sólo era un pequeño puerto pesquero. De forma gradual, Shanghai se convirtió en el centro logístico de mercancías y productos de la zona inferior del Delta del Yangtze y en un centro comercial y mercantil muy importante de China. En 1277, se estableció una oficina para los impuestos del transporte de agua y para la administración de la navegación. Después de que Shanghai se convirtiera en uno de los Puertos del Tratado de 1842, se empezó a construir rápidamente gran parte del puerto a lo largo del río Huangpu y del arroyo Suzhou. El puerto estaba lleno de fábricas, muelles, astilleros y almacenes. Shanghai era el mayor centro industrial en materia de astilleros y muelles de estiba. Después de los trabajos de dragado realizados en 1910 y 1921, la profundidad del río Huangpu alcanzó los 8 metros.

En 1922, el Dr. Sun Yat Sen expresó su idea de transformar Shanghai en el mayor centro de transporte marítimo del

Lejano Oriente. En diciembre de 1929, se presentó una propuesta de planificación para el desarrollo del puerto de Shanghai. De acuerdo con dicho plan, se crearía una red de canales con el fin de facilitar el sistema de transporte por agua y por tierra. En el plan rector del Gran Shanghai de 1945, Shanghai se convertía en la ciudad portuaria y el centro industrial y comercial de China, y se presentaba la idea de ampliar el puerto de aguas profundas en el sur de Shanghai, a saber, el Puerto Zhapu, con el fin de utilizar las vías acuáticas de la red interna de canales como complemento del puerto. De este modo surgió por primera vez el concepto de puerto libre. En el plan rector revisado de 1946, se creó la división del puerto en Shanghai. La mayor parte del puerto estaría situada a lo largo del curso inferior del río Huangpu.

Después de la constitución de la República Popular de China, se ha desarrollado una serie de planes rectores para el ayuntamiento de Shanghai. En 1951, 1953, 1956-1957, 1958, 1959 y 1982, se presentaron planes rectores y directrices de planificación. Todos los citados planes han incluido el desarrollo del puerto como una de las cuestiones clave. El puerto había sido considerado únicamente como un medio de transporte pero no como la industria clave de la ciudad.

En el último plan rector de (1999-2020), que se completará en 2020, el objetivo del desarrollo urbanístico es convertir Shanghai en uno de los principales centros económicos, financieros, comerciales y de transporte marítimo del mundo, con el fin de hacer que Shanghai sea un



Map of the ancient Shanghai and the river  
 The planning for waterfront transformation  
 Plano antiguo de Shanghai y del río  
 El proyecto de transformación del waterfront



The master plan of Huangpu River waterfront  
 The master plan of Huangpu River in 2003  
 El Master Plan del frente marítimo del río  
 Huangpu  
 El Master Plan del río Huangpu en 2003



inner water network as a supplement to the harbor. For the first time a free harbor concept was thus formed. The revised master plan of 1946 decreed the division of the harbor in Shanghai. Most of the harbors would be located along the lower Huangpu River. After the People's Republic of China was established, a series of master plans for the Municipality of Shanghai were developed, in 1951, 1953, 1956-1957, 1958, 1959 and 1982, master plans and planning guide lines were presented. All of those plans have designated harbor development as one of their key issues. The harbor was considered only as a means for transportation but not as the primary industry for the city.

In the latest master plan for Shanghai (1999-2020), by 2020, the goal of urban development is first to build Shanghai into one of the world economic, financial, trade and shipping centers, to make Shanghai basically an international economic hub, to fully exercise Shanghai's national and international function as a link and linchpin looking both outwards to other countries and inwards to inland China, and further to promote the joint development of the Yangtze River Delta and the Yangtze River Economic Zone.<sup>1</sup>

According to the master plan, Chapter 5, a deepwater harbor will be built. The feasibility study for the deepwater harbor began in 1995. Construction began in 2002. After its completion, the international container handling capacity for the Shanghai harbor will be 21 or 25 million standard containers yearly, i.e. 2.5 times today's capacity. Thus the shipping center of Shanghai will be strengthened. The harbor will be located far away from the city center, meaning that the relationship between the freight harbor and the city has been significantly modified. In this case a new harbor city with a logistic area of 13 km<sup>2</sup> of land surface is scheduled to be built starting in 2003.

The Harbor City, with a surface area of 297 km<sup>2</sup>, will be an impor-

tant satellite city for Shanghai. When planning began in 2001, the master plan for this harbor city was focused on the harbor alone, the whole city was based on service to the harbor. The land area would be 80 km<sup>2</sup>, and the population would be 300,000. Then in a new 2004 master plan for the new harbor city, the city was planned with comprehensive functions including a manufacturing industry, a high-tech industry, the logistics area and two universities. The population of the Harbor City will eventually reach one million inhabitants. An artificial lake of 5.4 km<sup>2</sup> has been created for urban life, landscaping and leisure. In this case, the harbor is located 32 km away from the coast in order to take the advantage of the 15-meter water depth that meets the requirements of 5th and 6th generation container ships. Only the logistics area is located adjacent to the city. The first harbor with a 1600-meter waterfront became operative on December 10, 2005. By 2010, the north harbor, with a 10-km waterfront boasting 30 berths will be built, and its handling capacity will be 15 million standard containers.

In China a series of ports, such as Dalian, Tianjin, Yantai, Qingdao, Ningbo, Shenzhen and others, are developing rapidly. The port of Shanghai should collaborate with other ports to constitute a port union in the future under the guidance of national and regional planning authorities. The port should also be integrated with the industries to serve the key industries. The city must consider the harbor as a key industry.

In the very center of the city, the remaining harbors will be transformed exclusively for tourist use, for inland passenger and international cruise traffic, which will become an intimate part of city life. In 1990, the central government of China announced its policy to open Pudong, the eastern part of the Huangpu River. This represents a milestone for the future development of Shanghai. The



centro de excelencia económica internacional, que desarrolle plenamente sus funciones nacionales e internacionales, y que opere como un vínculo y un eje que irradie su influencia tanto hacia el exterior, hacia el extranjero, como hacia el interior, hacia territorio continental, así como de promover el desarrollo conjunto de la Zona Económica del Delta del Río Yangtze y del Río Yangtze.<sup>i</sup>

De acuerdo con el plan rector, capítulo 5, se estipulaba la construcción de un puerto de aguas profundas. Los estudios de viabilidad del puerto de aguas profundas se iniciaron en 1995. Los trabajos de construcción comenzaron en 2002. Una vez completados, la capacidad de manipulación de contenedores internacionales del puerto de Shanghai será de 21 a 25 millones de contenedores tipo al año, es decir 2,5 veces más que su capacidad actual. De este modo, se reforzará el papel de Shanghai como centro de transporte marítimo. El puerto estará situado lejos del centro de la ciudad, lo que supone que la relación entre el puerto marítimo y la ciudad ha cambiado de forma significativa. Está previsto iniciar la construcción de una nueva ciudad portuaria con una zona logística de 13 km<sup>2</sup> de terreno a partir de 2003.

El terreno de 297 km<sup>2</sup> de la Ciudad Portuaria será una importante ciudad satélite para Shanghai. Al inicio de la fase de planificación en 2001, el plan rector de esta ciudad portuaria sólo hacía referencia al propio puerto, y la propia ciudad estaba basada en la prestación de servicios al puerto. El terreno sería de 80 km<sup>2</sup>, y la población alcanzaría los 300.000 habitantes. En el nuevo plan rector de 2004 para la nueva ciudad portuaria, se ha planificado una ciudad con funciones globales para el sector de la industria manufacturera, el sector de la alta tecnología, una zona logística y dos universidades. La población de la Ciudad Portuaria alcanzaría eventualmente 1 millón de habitantes. Se ha construido un lago artificial de 5,4 km<sup>2</sup> con fines recreativos, paisajísticos y de revitalización de la vida urbana. En este caso, el puerto está situado a 32 km de la costa con el fin de aprovechar la profundidad de agua de 15 metros y satisfacer de este modo los requisitos de la 5ª y 6ª generación de barcos de transporte de contenedores. Únicamente la zona logística se encuentra al lado de la ciudad. El primer puerto con 1.600 metros de muelle ya es operativo desde el 10 de diciembre de 2005. En 2010, será operativo el puerto norte con 10 km de muelle y 30 fondeaderos, y con una capacidad de manipulación de 15 millones de contenedores tipo.

En China existe una serie de puertos que experimentan un rápido desarrollo, como los de Dalian, Tianjin, Yantai, Qingdao, Ningbo, Shenzhen, entre otros. El puerto de Shanghai debe colaborar con los otros puertos con el fin de constituir una unión portuaria en el futuro de acuerdo con las

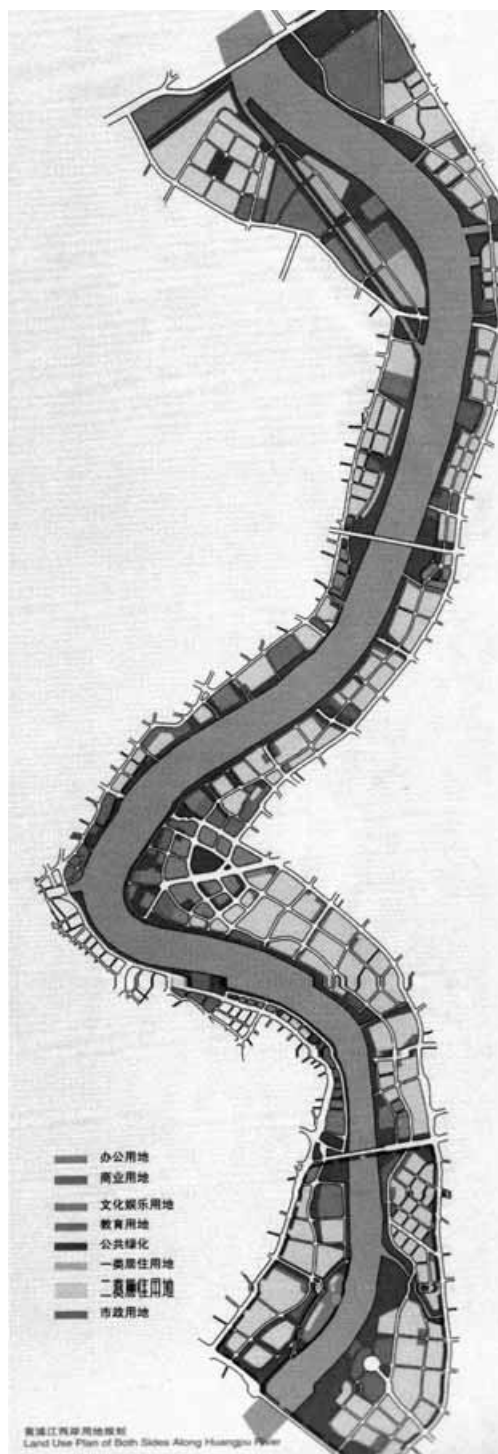
directrices nacionales y regionales de planificación. El puerto debe también estar integrado con las industrias con el fin de prestar servicio a las industrias clave. La ciudad debe considerar el puerto como una industria clave.

En el centro neurálgico de la ciudad, los puertos restantes serán transformados y dedicados a usos turísticos, a los barcos de pasajeros hacia el interior y a los cruceros internacionales, por lo que formarán parte integrante de la vida de la ciudad.

En 1990, el gobierno central de China anunció una política de apertura para Pudong, la parte oriental del río Huangpu. Se trata de un hito para el futuro desarrollo de Shanghai. La política de apertura de 1990 proporcionó a la ciudad una oportunidad para realizar nuevos progresos. Después de que el desarrollo se hubiera intentado en diferentes direcciones hacia el norte, el sur, el suroeste y el oeste, reflejo de la industrialización de la ciudad, la dirección hacia el este, es decir, la Zona de Pudong, ha sido designada como la dirección principal de desarrollo. Tres acontecimientos han posibilitado esta oportunidad histórica para el desarrollo futuro de Shanghai, que tendrán asimismo un impacto significativo sobre el urbanismo en China. En primer lugar, la apertura de la Zona de Pudong; en segundo lugar, el desarrollo de las áreas suburbanas desde el año 2000; y en tercer lugar, la EXPO Mundial 2010.

La apertura de la Zona de Pudong ha ocasionado una reestructuración de la industria urbana y del espacio urbano. En la actualidad, el río Huangpu se está convirtiendo en el centro del espacio urbano, y el muelle del antiguo puerto, antiguamente un espacio lleno de fábricas, astilleros, almacenes y embarcaderos, se está convirtiendo también en un espacio público abierto. La transformación del espacio del muelle a partir de 2000 ha posibilitado la creación de la localización de la EXPO a lo largo del río. La transformación del muelle del Río Huangpu tiene los siguientes objetivos: en primer lugar, la reestructuración de las funciones del muelle con el fin de eliminar las fábricas, los muelles de estiba y los almacenes para construir un espacio público abierto; en segundo lugar, la construcción de un sistema ecológico a lo largo del río con el fin de contar con un medioambiente con una variedad biológica; en tercer lugar, la mejora de la calidad de vida y del desarrollo urbano con el fin de optimizar el tráfico y crear un enlace entre el centro de la ciudad y el muelle, que mantendrá su carácter acuático; en cuarto lugar, la protección de los edificios históricos de la zona; y por último, la reforma paisajística del muelle.

Desde finales de 1990, Shanghai ha elaborado muchos planes rectores para diferentes zonas que han englobado aproximadamente 800 km<sup>2</sup> de terreno. Se construirán anualmente en torno a 20



1990s' open policy gives the city a chance to redevelop. After development was attempted in different directions to the north, south, southwest, west, which reflected the industrialization of the city, the eastward direction, the Pudong Area, was designated as the primary direction. Three events have offered a historical opportunity for the future development of Shanghai, which will also have significant impact on Chinese urbanization: first, opening the Pudong Area; second, suburban development since 2000; third, the 2010 World EXPO.

The opening of the Pudong Area has led to a restructuring process both for urban industry and urban space. The Huangpu River is now becoming the center of urban space, the former harbor waterfront along the river is now being transformed from an industrialized area full of factories, shipyards, warehouses, and docklands into a public open space. The transformation of the waterfront space since 2000 has led to the creation of the EXPO site along the river. The transformation of the waterfront along the Huangpu River has the following objectives: first, to regenerate the waterfront functions in order to move the factories, wharfs and warehouses to allow for the construction of public open space; second, to build an ecological system along the river for environmental purposes and to maintain biodiversity; third, to

improve the quality of life and the urban environment, to optimize traffic conditions along the waterfront in order to build a linkage between the city center and the water front, to create a water-friendly waterfront; fourth, to protect the historical buildings of the area; finally, to regenerate the landscape along the water front.

Since the late 1990s, Shanghai has developed many master plans for different areas, which have involved nearly 800 km<sup>2</sup> of land area. Yearly, about 20 million square meters of building surface will be constructed. Nearly every two years, there will be a new Shanghai in comparison with the year 1949. Since 2000, suburban development has been added to the agenda. Because of the economic boom, the urban structure has been reformed. The Master Plan of 1999-2020 establishes a multi-centric urban structure and leads to a process of re-urbanization. Shanghai again aims to become a world class finance, economic, trade and shipping center.

Shanghai remains an open and immigrant city, full of competition and opportunities to allow its citizens to display their talent and creativity. The competitive and cultural tradition always ensures the city a dynamic and progressive society. A major factor that sets Shanghai's development apart from other cities in China is its



entrepreneurial spirit and its bold drive towards innovation. The importance of Shanghai is also largely a consequence of its location midway along the China coast. It serves as an effective link not only between the port cities of North and South China, but with cities in Japan and Korea and in the Asian-Pacific region as well. The hinterland of Shanghai is vast. The city's future depends significantly on the national policy for development.

### Bibliography

- Shanghai Urban Planning Records. Shanghai Academy of Social Science Press. 1999
- Shanghai Municipality Government. Master Plan of Shanghai (1999-2020). Text. 2001
- The General Records of Shanghai. Shanghai Peoples' Press, Shanghai Academy of Social Science Press. 2005
- The Selected Works, Shanghai Urban Planning and Design Research Institute. The Chinese Construction and Building Press. 2003
- The Urban Planning Administration Bureau of Shanghai. The City in Future. 2003
- Stadt und Architektur im Wandel zwischen Gestern und Heute, Luchao <sup>o</sup>™ Aus einem Tropfen geboren, Leonie edition, Altenburg, 2003
- Edward Denison, Guang Yu Ren. Building Shanghai, The Story of China's Gateway. Wiley-Academy. 2006
- Wang Ermin. The Opening Up of Shanghai and the Formation of a Harbor City (1842-1942). Chinese Academic Journal. 1973

### Note

1. Shanghai Municipality Government. Master Plan of Shanghai (1999-2020). Text. p. 3-4.

millones de metros cuadrados de edificios. Prácticamente cada dos años se creará un nuevo Shanghai en comparación con el Shanghai del año 1949. A partir de 2000, el desarrollo suburbano está incluido en la agenda. Debido a la expansión económica, se ha reformado la estructura urbana. En el plan rector de 1999-2020, la estructura urbana es multicéntrica y conlleva una reurbanización. Shanghai tiene el objetivo de convertirse en un centro financiero, económico, comercial y de transporte marítimo de categoría mundial.

Shanghai siempre ha sido una ciudad abierta que acoge a sus inmigrantes, llena de oportunidades que permiten a los ciudadanos mostrar su talento y su creatividad. La tradición cultural y competitiva siempre ha hecho de la ciudad una sociedad dinámica y progresista. Un factor importante que diferencia el desarrollo de Shanghai del de otras ciudades de China es su espíritu emprendedor y el fuerte impulso a la innovación. La importancia de Shanghai se debe asimismo a su localización en el medio de la costa de China. Sirve de enlace eficaz no sólo entre las ciudades portuarias del norte y del sur de China, sino también con las ciudades de Japón, de Corea y de la región de Asia – Pacífico. Las regiones interiores de Shanghai son muy amplias. El futuro de la ciudad depende en gran medida de la política nacional de desarrollo.

### Nota:

Plan Rector de Shanghai. Ayuntamiento de Shanghai ("Shanghai Municipality Government. Master Plan of Shanghai") (1999-2020). Text. P.3-4.