

LUCIO VALERIO BARBERA, ANNA IRENE DEL MONACO

La metamorfosi urbana nella Cina contemporanea

1. *Trasformazioni*

Affrontare lo studio delle metropoli contemporanee, per una volta, attraverso l'atteggiamento intellettuale combinato del *flâneur*¹ e del più antico *wanderer*,² può forse permettere di rinnovare di qualche poco l'interpretazione delle complesse metamorfosi che interessano le metropoli e le megalopoli contemporanee.

Ciò sarebbe certamente utile, ad esempio, ove si voglia esplorare – facendo tesoro della nostra memoria e cultura – la megalopoli italiana³ da riconoscere nell'informe e polverizzato sprawl padano, unico caso italiano confrontabile, per dimensione e demografia, alle popolosissime megalopoli mondiali;⁴ l'esperienza potrebbe essere altrettanto utile nel caso in cui si volesse comprendere sinteticamente, con lo sguardo di stranieri profondamente emozionati, la variatissima e monumentale identità di una città

1. Inteso da C. Baudelaire come gentiluomo viaggiatore e da W. Benjamin come prodotto della vita moderna (borghese) il cui *habitat* – comunque urbano – cercò di rappresentare con dettaglio in *Passagen-Werk*. Stretto il legame fra il *flâneur* concettuale e la Psicogeografia introdotta dall'avanguardia artistica lettrista durante i primi anni cinquanta.

2. Il viandante – secondo la concezione della cultura Romantica tedesca – che esplora se stesso, esplorando il mondo e le sue vette di sublimità.

3. TURRI 2000.

4. In Europa il caso esemplare è il Randstad, in Olanda, che nel già 1963 includeva Amsterdam, Haarlem, L'Aja, Rotterdam, Utrecht, quasi quattro milioni di abitanti. Oggi, naturalmente, è la zona renana tedesca, che ha la palma della dimensione e della densità metropolitana. In Italia è riconosciuta la megalopoli padana, con circa 20-25 milioni di abitanti; Jean Gottman stabiliva un limite minimo per poter parlare di megalopoli: 25 milioni di abitanti. Egli le considerava sempre il risultato di processi storici (GOTTMANN 1961).

come Tokio, smisurata trasposizione fisica di un tessuto sociale *compatto per forma*, come si potrebbe dire pensando alla formalizzazione che ancora percorre tutta la società urbana giapponese e la unifica.

La prova, però, diventerebbe ben più esigente – anche se forse più stimolante – se oggetto dell'indagine fosse il corpo delle megalopoli della Repubblica Popolare Cinese, le sue sorprendenti *instant cities*,⁵ le sue antiche capitali e tutte le città minori – che poi, rispetto alle nostre città, minori proprio non sono. Corpi urbani sottoposti a metamorfosi e crescite inarrestabili, rapidissime, gigantesche e per noi misteriose e inquietanti, che ci costringerebbero ad accettare in un unico viaggio intellettuale e percettivo la tensione, per esempio, del continuo passaggio dal territorio urbanizzato a quello semi-tropicale, quasi selvaggio delle metropoli del Sud e insieme la rivelazione improvvisa dei grandi parchi urbani antichi e nuovi e della forza topologica dei tracciati antichi che traspaiono nel folto della foresta urbana – a Sud come a Nord – come presenze ancora vive della tradizione geomantica che oggi sembra irridere la disumana insignificanza della nostra modernità. Attraversando la città cinese contemporanea dovremmo comunque tenere a mente che essa è fenomeno essenzialmente politico, l'esito tangibile di un processo di sviluppo economico e sociale senza precedenti nella storia, avviato verso la fine degli anni Ottanta per il volere quasi autocratico di Deng Xiaoping che puntò sullo sviluppo delle città per dar vita alla Cina post-maoista. Da allora, la Cina ha realizzato il maggior numero di grattacieli, edifici per uffici, shopping mall, alberghi, complessi residenziali, residence, infrastrutture, parchi, campi da golf che si siano mai realizzati in una singola nazione del mondo dall'inizio della storia. Alla fine degli anni Settanta in Cina vi erano circa 200 città, oggi

5. Il termine *Instant Cities* qui è utilizzato in senso di città a crescita improvvisa. Esso fu utilizzato anche dagli Archigram durante la metà degli anni Sessanta, assieme al termine *Plug-in City* e *Walking City*, e fu così definito nei loro manifesti: «The instant city is an urban intervention in a rural town. A zeppelin floats into town, hooks into the center and bombards the town with art, events, temporary structures, media infrastructure such as billboards, projectors and screens, and other stimulations, then eventually drifts off after installing a wide range of communications infrastructure that hooks the town into the new urban network. The intention being intensive and deliberate cultural urbanisation. Instant City is a mobile technological event that drifts into underdeveloped, drab towns via air (balloons) with provisional structures (performance spaces) in tow. The effect is a deliberate overstimulation to produce mass culture, with an embrace of advertising aesthetics. The whole endeavor is intended to eventually move on leaving behind advanced technology hook-ups».

ve ne sono 700. Anche se alcune di queste sono considerate piccole città (*towns* o *counties*) secondo lo standard del “Paese di Mezzo” *Zhong Guo* – così si chiama in mandarino la Cina – esse sono immense rispetto allo standard occidentale, d’Europa e, soprattutto d’America. Città poco conosciute come Guiyang e Jinan hanno lo stesso numero di abitanti di Phoenix e Philadelphia; Hefe e Wuxi, città considerate di media dimensione, hanno più abitanti di Los Angeles. Circa 102 città superano il milione di abitanti in Cina, soltanto 9 negli Stati Uniti d’America. Ancora più straordinario è che solo il 38% della popolazione cinese oggi vive in città contro l’80% di quella statunitense. Se l’80% della popolazione cinese vivesse in città si tratterebbe di un miliardo di abitanti urbani; forse sarà questo il limite che la Cina raggiungerà quando la si potrà considerare realmente un paese modernamente sviluppato. Certo è che quasi tutti gli osservatori sono consapevoli del fatto che il processo di urbanizzazione in Cina è ancora velocemente in corso.⁶ La popolazione urbana, infatti, che dal 1949 a oggi è passata dal 10% al 36% del totale, secondo tutte le proiezioni demografiche crescerà a ritmi costanti almeno per i prossimi venticinque anni, finché circa il 50% della popolazione urbana sarà costituita da cittadini ufficiali e di fatto.⁷

In termini di densità la popolazione della Cina raggiunge livelli 5-7 volte maggiori di quelli italiani. La megalopoli padana, che comprende cinque regioni italiane, con i suoi 20 milioni di abitanti (25 se si includono le valli alpine o pre-alpine) dal punto di vista dei valori assoluti della popolazione è confrontabile con Shanghai, il cui territorio, tuttavia, è poco più grande della provincia di Roma.

In complesso la Cina ha una superficie geografica confrontabile con quella dell’Europa con la sola esclusione della Federazione Russa. Parlare del fenomeno urbano in Cina, dunque, oggi significa parlare di dinamiche che riguardano la scala della più importante “regione continentale” del nostro tempo, intendendo con tale termine un’area “nazionale” le cui dinamiche economiche e politiche riguardano un territorio che ha estensione subcontinentale o addirittura continentale se confrontato con altre parti del pianeta, soprattutto con l’Europa.

6. CAMPANELLA 2008, p. 14.

7. Nel 1958 è stato istituito in Cina il sistema della registrazione dei nuclei familiari *hukou*, che stabilisce la residenza nel luogo di nascita in modo restrittivo. Le conseguenze di questa istituzione sono analizzate nelle pagine seguenti.

Durante gli anni Novanta soltanto i progetti di trasformazione urbana realizzati nella città di Shanghai hanno mobilitato più abitanti di quanti non ne siano stati coinvolti in trent'anni di rinnovamento urbano attuato negli Stati Uniti.⁸ In termini di velocità, scala e audacia imprenditoriale è difficile trovare in un'altra parte del mondo un fenomeno comparabile; soltanto Dubai, il dinamico Emirato arabo, nel decennio scorso è stato interessato da fenomeni confrontabili con quelli delle città cinesi in termini di densità e velocità degli interventi di trasformazione urbana. Ma si tratta di una piccola città-stato di poco più di un milione di abitanti, senza problemi di rapporto città-campagna, impegnata in una frenetica attività puramente speculativa. Alcuni semplici e significativi dati quantitativi sono proposti alla nostra riflessione da T.J. Campanella nel suo saggio del 2008 dal titolo *The concrete dragon*. Essi sono molto efficaci per comprendere l'ordine di grandezza edilizio-economica dei fenomeni in corso in Cina.⁹ Solo nel 2003 la Cina ha costruito circa 28 milioni di metri quadrati di edilizia residenziale, circa un ottavo dell'intero stock residenziale statunitense presente nel 2005, (comprendente circa 218 milioni di metri quadrati, secondo i dati forniti dall'*U.S. Census Bureau*). All'inizio degli anni Ottanta a Shanghai non esistevano grattacieli; oggi ce ne sono più del doppio che a New York. Secondo lo *Shanghai statistics bureau*, dal 1990 al 2004 sono stati costruiti circa 92,5 milioni di metri quadrati, corrispondenti al volume di 334 Empire State Building. Anche la crescita infrastrutturale, pur se non vertiginosa come quella edilizia, è senza dubbio impressionante: Robert Moses, personaggio fondamentale (seppure controverso) nel promuovere il processo di espansione suburbana di New York nel mezzo del Novecento, realizzò nello Stato di New York 450 miglia di strade di scorrimento, mentre l'intera Cina nel 1980 aveva soltanto 180 miglia. Oggi la Cina ne possiede circa 30000 miglia e si prevede che nel 2020 ne avrà 53000 (84.000 km).¹⁰

Tali dati sintetici certamente definiscono l'ordine di grandezza e il rango dei fenomeni metropolitani cinesi nel mondo globalizzato¹¹ e sono sufficienti a rammentare le principali, grandi questioni che derivano dal loro impatto sul problema dell'energia, della produzione, del consumo e del commercio mondiale. Così, in pochi lustri, il fenomeno dell'urbanizzazio-

8. Cfr. CAMPANELLA 2008.

9. CAMPANELLA 2008, p. 15.

10. CAMPANELLA 2008, p. 16.

11. Si vedano CASTELLS 1996, SASSEN 1991, FRIEDMANN 1986.

ne cinese è divenuto il principale e obbligato soggetto d'interesse delle istituzioni di ricerca e degli studiosi di livello internazionale che si dedicano allo studio dello sviluppo urbano contemporaneo nel mondo globalizzato. È proprio dal quadro di tali ricerche che i fenomeni di urbanizzazione accelerata della Cina emergono, come già detto, per il loro peculiare carattere "politico". Il processo che ha caratterizzato in Cina la recente massiccia migrazione di masse imponenti di contadini cinesi dalle campagne alla città spinti dal desiderio di *becoming urban*, di accedere ai *benefit* urbani per poterli eventualmente riportare nelle campagne d'origine, come spiega John Friedmann, è stato decisamente alimentato dai *media* secondo un efficace programma di "urbanizzazione socioculturale", generatore di "urgenza di migrazione" appositamente confezionato per le masse contadine. Nella dinamica e nella dialettica economica, sociale e fisico-spaziale tra città e campagne, ciò ha prodotto – accanto a una sorprendente circolazione di nuove risorse anche tra i ceti meno privilegiati – diffuse e acutissime tensioni sociali, conflitti, proteste popolari, disagi a volte drammatici. Una volta partito il programma di "urbanizzazione socioculturale" la migrazione della forza lavoro dalle campagne verso le città è stata pilotata, o almeno indotta da grandi decisioni geoeconomiche. All'inizio degli anni Ottanta il governo cinese, con l'istituzione delle Regioni Speciali a intenso sviluppo capitalistico, ha optato per una strategia che desse priorità di sviluppo alle città costiere, nel quadro del Settimo *Five-Year Plan* (1986-1990) secondo una suddivisione regionale in tre fasce areali (costiera, centrale e interna) da far partecipare allo sviluppo in tre fasi successive, dalla costa verso l'interno, che costituiscono la nota *Ladder-step doctrin*. Questo programma ha avuto risultati forse superiori a quelli attesi, soprattutto nelle due regioni del Pearl River Delta (che include Canton, Hong Kong e Macao) e dello Yangzte River Delta (che include soprattutto, ma non esclusivamente, l'area della città di Shanghai), facendo crescere significativamente, nelle zone costiere prescelte, la densità della popolazione e l'economia rispetto a tutte le altre provincie cinesi. Per comprendere appieno il grado di profondità che la metamorfosi in atto in Cina produce nel corpo sociale della città e delle campagne, pur senza voler entrare nel dettaglio, occorre tuttavia tener conto che tali immensi spostamenti di popolazione sono avvenuti e avvengono in un regime di "cittadinanza" differenziata peculiare della Repubblica Popolare Cinese; un regime che rende l'insieme dei fenomeni di urbanizzazione più complesso e meno "spontaneamente regolabile" che in ogni altra parte del mondo.

Nel 1958, infatti, un'antichissima istituzione imperiale cinese, il registro delle famiglie, *hukou*, è stato riportato in vita con l'intento di controllare i movimenti della popolazione tra campagna e città. L'attuale forma del *hukou*, una sorta di carta dei diritti, tra l'altro stabilisce in modo restrittivo che la residenza di ciascun cittadino è di norma stabilita nel luogo di nascita: in questo quadro, la residenza agricola consente di lavorare in città con un contratto di lavoratore agricolo e la residenza non agricola (cioè urbana) consente di lavorare in campagna come lavoratore non agricolo. I cittadini in possesso di una carta *hukou* non agricola hanno il diritto, in città, al sussidio per cibo, casa, educazione ed altri privilegi; gli altri, gli agricoli, devono autosostenersi. Nel sistema sociale del periodo maoista dove il lavoro era assegnato dallo Stato, non esisteva di fatto un mercato del lavoro e i beni di base erano distribuiti (cibo, alloggio, prodotti di consumo), razionati e resi reperibili solo nel luogo in cui si risiedeva, il sistema *hukou* risultava efficace soprattutto come forte deterrente contro le migrazioni urbane; esso ha prodotto una società composta sostanzialmente da due categorie sociali, quasi da due cittadinanze diverse (urbana e non urbana).¹² Negli ultimi decenni, le due cittadinanze hanno tuttavia partecipato alla costruzione del nuovo sistema economico cinese di tipo capitalistico – o se non si vuole utilizzare tale dizione – decisamente “market oriented”. In un primissimo periodo alcune innovazioni riguardanti l'autonomia produttiva delle Comuni agricole resero dinamico il comparto agricolo che fu dunque il primo ad attingere a qualche forma di accumulazione economica. Ciò aumentò la quantità dei prodotti alimentari di pregio (animali da cortile e carne) rendendo disponibili le necessarie quantità di cibo a basso costo necessarie per una crescita industriale competitiva sul piano internazionale. Ma quando le città, proprio per rispondere alle urgenze della crescita industriale iniziarono la loro veloce espansione urbanizzando le aree agricole adiacenti le periferie, si assistette a vere e proprie espulsioni degli agricoltori dalle zone di espansione metropolitana. In una terza fase, quella attuale, il sistema *hukou* della due cittadinanze ha, tuttavia, espresso una grande capacità di adattamento alle condizioni di crescita metropolitana. Invece di generare ancora agricoltori espulsi dalle metropoli esso ha determinato la permanenza dei villaggi agricoli – privati del terreno coltivabile – nel cuore delle espansioni urbane. Poiché le Comuni agricole non hanno il diritto di trasformare i propri suoli in terreno fabbricabile i

12. FRIEDMANN 2005.

villaggi, dal punto di vista urbanistico ed edilizio, sono rimasti tali dando vita al fenomeno dei cosiddetti “villaggi in città” – *chengzhongcun* tradotto anche come “villaggi circondati dalla città” –, spesso simili a *shum*, molto bene distinguibili nel *pattern* urbano. Essi, circondati dai nuovi tessuti edilizi urbani come *enclaves* speciali, sono funzionali, però, ad accogliere e ad assicurare livelli di vita ragionevoli ai contadini immigrati che, secondo il proprio *hukou*, lavorano nelle fabbriche cittadine in base alla loro specifica tipologia contrattuale, ma non possono rivolgersi alla città dove lavorano per soddisfare le necessità personali di alloggio e di servizi elementari.¹³ In città molto grandi come Guangzhou (Canton) e Shenzhen esistono oggi centinaia di villaggi urbani.¹⁴ Il sistema *hukou* ha influito e continua ad influire in modo importante nella vicenda delle migrazioni urbane, pur funzionando ormai molto debolmente come deterrente agli spostamenti di popolazione, ma integrandosi alla perfezione nel funzionamento sociale peculiarissimo della metropoli cinese; la quale anche per questo si presenta come un organismo complesso di non facile comprensione al *flâneur* straniero, europeo soprattutto, proprio per i suoi repentini scarti di scala e di qualità edilizia – dalle selve di grattacieli ad agglomerati di case basse affastellate e sopraelevate in spazi compressi – dovuti alla compresenza di un paese doppio livello di fruizione e di produzione della città stessa. Tutto ciò sembra quasi esaudire la speranza di alcuni studiosi di vedere la città e la campagna come mutualmente costitutive¹⁵ dello sviluppo della città cinese contemporanea; ma ormai è forte la tensione verso il superamento della disparità “socio-spaziale” generata dalla applicazione di ingombranti strumenti di controllo sociale come il *hukou*. La spinta ad integrarsi nello strato legittimo della città non si attenua; gli abitanti della metropoli titolari delle Comuni agricole sopravvissute e in qualche modo sopravvissute nel cuore della città non dimenticano l’urgenza di finalmente *becoming urban*, diventare cittadino urbano a tutti gli effetti: la pressione è tale che può accadere che i “contadini in città” inizino a stabilire, in particolari circostanze, alcune complesse trattative commerciali con imprenditori speculativi cui vengano attribuite solide adiacenze politiche. L’oggetto della trattativa

13. Cfr. HUANG-LI 2008 e WU-ZHOU-CHEN 2008.

14. ZHENG-LONG-FAN-GU 2009.

15. FRIEDMANN 2005, p. 17; fa riferimento al pensiero espresso da David Strand: «one might even argue that the Maoist regime, for all of its pro-village, anti-city rhetoric was fundamentally urban after all [...]. We should rather learn to see rural and urban as being mutually constitutive» (STRAND 1999, p. 223).

sono i suoli della Comune-villaggio urbano, ormai localizzati in aree relativamente centrali. In cambio del suolo i contadini cercano di ottenere la cittadinanza urbana. Da tutto ciò, o meglio *anche* da tutto ciò, derivano le straordinarie diversità sociali, culturali e “figurative” della folla che costituisce la popolazione della metropoli cinese, percorsa da tensioni che ti sembra di percepire sensibilmente; una folla in parte sempre peregrina tra città e campagna che ti intimorisce, ti inquieta e ti affascina anche se ti par d’essere il più sperimentato *flâneur* occidentale.

2. Carte geografiche

Flâneur, wanderer o, per dirla all’italiana, viaggiatore curioso che tu sia, la carta geografica del mondo, che dalle scuole elementari dovresti conoscere ormai come un ritratto di famiglia – la famiglia dei continenti – ti può ben soccorrere all’inizio del viaggio. Hai già sovrapposto la figura generale della Cina a quella dell’Europa per apprezzare la sostanziale equivalenza della dimensione del Regno di Mezzo con la dimensione di quella che sentiamo come la nostra casa, lo spazio collettivo dove s’è svolta e si svolge la parte essenziale della nostra storia (fig. 1). Ma puoi andare oltre. Da tempo i geografi si sono esercitati a definire l’immagine strutturale dell’Europa Comunitaria (oggi Unione Europea) ridisegnando, in vista della caduta definitiva dei confini nazionali, le regioni organiche di questa nobile parte dell’Occidente. Evitiamo ogni citazione dei maestri della storia europea da cui gli attuali studiosi traggono tutti le proprie riflessioni. Ma non possiamo non citare un frammento di un rapporto di ricerca, non ancora vecchissimo, di due giovani studiosi di un Dipartimento Universitario della Sapienza:

L’analisi di queste forme ideali di regionalizzazione conduce ad una riproposizione del modello lotaringio [...]. È infatti possibile identificare una regione dominante, che ha il proprio centro, appunto, lungo l’antico asse lotaringico e che si allarga poi ad est (tutti gli ex Länder della Germania Occidentale, compresa l’area della Baviera, tutte le regioni dell’Italia settentrionale, nonché l’Austria), a Nord (la Danimarca e la Svezia), a Sud (l’Italia centro-settentrionale) [...] in cui prevalgono i settori dell’innovazione e del terziario avanzato, generatori di posti di lavoro e di ricchezza.¹⁶

16. CANTORE-CONTI PUORGER 1996, p. 176, punto 6.

I geografi della *Maison de Géographie de Montpellier*, guidati da Roger Brunet, dal canto loro, avevano già dato al sistema urbano della Lotaringia allargata un nome divertente e un po' misterioso: la Banana Blu (fig. 2).¹⁷ La forma, è vero, può somigliare a quella di una banana; il colore non deriva, come molti pensano, dalla *legenda* colorata di una mappa riguardante le regioni economiche dell'Europa, ma dal colore della bandiera europea, il blu, appunto. Tant'è; la Banana Blu dai nostri studiosi è considerata – non senza contestazioni – l'asse europeo che definisce la «regione dominante [...] in cui prevalgono i settori dell'innovazione [...], generatori di posti di lavoro e di ricchezza». Pur essendo frutto esclusivo della storia e non delle decisioni autocratiche e lungimiranti di un Deng Xiaoping europeo, possiamo azzardarci a dire che essa abbia in Europa la funzione trainante che in Cina hanno avuto ed hanno le *Zone Speciali* istituite assieme alla *Ladder-step doctrin*. E si può anche affermare, senza tediarsi di altri dati e numeri, che in essa la densità dei fenomeni metropolitani sia confrontabile con quella delle Zone Speciali cinesi e che tale densità, comunque, sia la più alta raggiunta nel nostro continente; il quale, nel suo insieme comunitario, ancora oggi rappresenta la massima concentrazione economica mondiale. Senza grandi imbarazzi potresti allora addentrarti ancora di più nel nostro gioco geografico traslando la forma della Banana Blu nel disegno del subcontinente Cina (fig. 3). Ti accorgeresti che essa coincide quasi perfettamente con un asse costiero che includa a Nord Pechino, la sua regione e i suoi porti (il Bohai Rim) e, a Sud, Nanchino, Shanghai e l'intero delta dello Yangtze (lo Yangtze Rim). E potresti compiaceri del fatto che ancora oggi, dal punto di vista demografico, la dorsale europea e il corrispondente asse costiero cinese siano confrontabili: ambedue includono circa centocinquanta milioni di abitanti (ma quelli cinesi sono in rapido aumento). Tuttavia la zona costiera cinese che corrisponde in dimensioni geografiche alla Banana Blu costituisce soltanto una metà della fascia di sviluppo costiero stabilita dalla *Ladder-step doctrin*. Tale fascia continua a Sud sino al Delta del Fiume delle Perle (Guangdong Rim) aggiungendo almeno altri centoventi milioni di abitanti (in continuo aumento) allo scheletro metropolitano che sostiene e domina lo sviluppo cinese; una struttura viva dove oltre ai settori dell'industria, come ripeterebbero i nostri studiosi, «prevalgono i settori dell'innovazione e del terziario avanzato, generatori di posti di lavoro e di ricchezza» (fig. 4).

17. Cfr. BARBERA 1999, p. 50: «The Blue Banana, divertente e misterioso nome che i geografi della Maison de Géographie de Montpellier danno al sistema urbano della Lotaringia allargata, da Firenze-Genova a Londra».

Con questa visione nella mente, soddisfatto del quadro che ti saresti formato nel confronto tra lo sviluppo metropolitano cinese e quello europeo, potresti salire un po' più sicuro del fatto tuo sull'aereo per una delle grandi città del Paese di Mezzo che, con grandissima probabilità avrai scelto tra Hong Kong, Canton, Shanghai, Nanchino o Pechino, città tutte appartenenti alla collana dello sviluppo nazionale cinese che inanella i tre grandi Rim costieri. Tuttavia, da esperto *wanderer* non potresti fare a meno di dare un'occhiata alle cartine delle rotte aeree della compagnia che hai prescelto – ad esempio la Air China – con una particolare curiosità per lo schema geografico delle rotte interne alla Cina (fig. 5). Ecco la sorpresa: i fasci delle rotte domestiche che si stendono tra i principali poli metropolitani del grande paese sembrano individuare un quarto Rim, finora da te – e da molti assieme a te – ignorato. Oltre ai tre grandi attrattori di rotte aeree posti in corrispondenza delle metropoli dei tre Rim costieri ne compare un altro all'interno, in tutto confrontabile per concentrazione di traffico aereo con gli attrattori costieri. La forma delle prevalenze metropolitane nel territorio cinese, dunque, sembra allargarsi ad uno schema quadrangolare, una sorta di immenso rombo che include una grande parte del territorio continentale della Cina originaria e fertile. A parte il lieve sconcerto, certamente saresti preso dalla viva curiosità di individuare il nome almeno delle città che costituiscono tale forte presenza metropolitana, nuova per te; ma soprattutto avresti iniziato a convincerti che la Cina, le sue metropoli moderne, il suo sviluppo impetuoso non possono essere schematizzate e semplificate in base a ciò che a noi è stato trasmesso, anche per via letteraria, dall'esperienza semi-coloniale delle nazioni europee che avevano piantato, nei secoli diciannovesimo e ventesimo, le loro Concessioni e le loro bandiere esclusivamente sul bordo marittimo del grande paese. E forse rifletteresti che in Cina, come in Europa, le metamorfosi moderne, per travolgenti che siano, affondano pur sempre le radici nella continuità della storia del territorio, così complessa, ricca, stratificata da costituire, malgrado ogni rivoluzione tecnologica o ideologica, la base permanente dell'identità economica e culturale dello sviluppo.

3. *Permanenze*

La maggior parte degli studi internazionali sullo sviluppo economico e territoriale in Cina – numerosissimi dalla fine degli anni Novanta – inquadrano il problema dello sviluppo urbano moderno dal punto di vista della

“transizione” da una economia pianificata a quella di mercato, o meglio del mercato globale.¹⁸ Anche moltissimi studi sul problema dell’housing in Cina sono impostati su questo tipo di lettura, sia da parte dei pianificatori che da parte dei sociologi.¹⁹ In tale maniera si mettono in luce prevalentemente, se non unicamente, gli effetti sulla struttura metropolitana della Cina che derivano dalla partecipazione del paese ad un sistema “endogeno”, quello del mercato globale. D’altra parte è impresso nella memoria di tutti il recente momento dell’ingresso del Paese di Mezzo nel WTO da cui si tende a far scaturire una somma di effetti macroscopici sia sulle altre nazioni partecipanti al WTO che sulla Cina stessa; dunque anche sulla sua struttura metropolitana.

Eccentrica e per certi versi di opposizione, invece, è la lettura proposta da John Friedmann nel suo libro del 2005 dal titolo *China’s Urban Transition*;²⁰ egli sostiene che l’urbanizzazione in Cina sia il risultato di un processo evolutivo endogeno invece che di un processo che risulti completamente frutto della globalizzazione. Sostenuto, infatti, dal lavoro dell’antropologa Aiwah Ong della University of California at Berkley, *Flexible Citizenship: the Cultural Logics of Transnationality*,²¹ oltre che dal pensiero dello storico John King Fairbank, Friedmann sostiene che in Cina non è così semplice stabilire cosa e chi stia “dentro e fuori” qualsiasi fenomeno. Il rischio di privilegiare una lettura che adotti la globalizzazione come quadro critico di riferimento per lo studio delle città tende a privilegiare le forze esterne invece che analizzare quelle interne, incluse le traiettorie storiche e il potenziale endogeno. Fairbank affermava qualcosa di simile, rammenta Friedmann: «As we always suspected, China’s center of gravity lay within, among the Chinese people, and that is where the ingredients of revolution accumulated».²²

Aiwah Ong e la sua lettura dell’attuale *flexible citizenship* asiatica supporta Friedmann nel mettere in evidenza che i cosiddetti finanziamenti stranieri che hanno letteralmente inondato e alimentato la trasformazione urbana degli ultimi decenni in Cina provengono sostanzialmente dalla “Diaspora Cinese” stanziata nel sud dell’Asia, in Australia, in

18. Cfr. ABRAMSON 2006. Si vedano anche BIAN-LOGAN 1996, LOGAN 2002, MA-WU 2005, WU-YEH 1999, ZHANG 2002, ZHU 2004.

19. Si vedano TOMBA 2006 e TOMBA 2010.

20. FRIEDMANN 2005, pp. XVI–XVII.

21. ONG 1999.

22. FRIEDMANN 2005, pp. XVIII. Il riferimento è a FAIRBANK 1986, p. 62.

California, oltre che naturalmente a Hong Kong e Taiwan. Se si guarda alla Diaspora Cinese come alla “Greater China”, continua Friedmann, si comprende come il processo definito da molti studiosi “globale” può altrimenti essere considerato come prevalentemente, almeno in una prima fase, un processo “endogeno”.

In questo quadro, come supponevamo, anche il confronto geografico fra la Cina e la Banana Blu europea, introdotto poco sopra, diventa davvero insufficiente per confrontare le dinamiche in atto nelle nazioni europee e quelle in corso nella Cina contemporanea.

La storia della Cina non è solo la storia di uno Stato-nazione, ma di una civiltà unificata dalla letteratura, dalla filosofia, dalle tradizioni religiose, più volte separata e riunita da forze esterne, contigue ed interne, rimanendo geograficamente stabile nei suoi confini per circa quattro millenni, con una popolazione che corrisponde, oggi, a più di 1/5 quella mondiale.

Per questo Friedmann, fondando la sua lettura sulle ricerche raccolte da William Skinner in *The City in Late Imperial China*,²³ propone una visione della Cina come di un arcipelago le cui regioni – diversissime in termini di velocità di sviluppo fin dai tempi della tarda Cina imperiale, 1830-1893 – sono, a suo giudizio, soltanto labilmente connesse una all'altra,²⁴ mentre al loro interno appaiono dense di una fitta rete di centri urbani minori che oggi hanno accresciuto il loro ruolo amministrativo (fig. 6).²⁵ Questa condizione territoriale rese la Cina profondamente diversa dall'Europa. Infatti Frederick Mote, autore di uno dei saggi inclusi nell'opera di Skinner, precisa che la differenza culturale fra città e campagna in Cina, prima di Mao, non era molto evidente come invece lo era in Europa dove, peraltro, si era sviluppato, nelle fasi decisive della storia uno speciale *tipo urbano*, la città-stato autogovernata, completamente assente nella Cina storica (l'eccezione “endogena” di Hong Kong, di Shanghai e delle altre “città-concessioni” proprio perché “endogena” in questo quadro non conta); le città imperiali cinesi, con le loro alte mura, erano la *rappresentazione vivente* della

23. SKINNER 1977.

24. «Fairly early in my research on Chinese cities it became clear that in late imperial times they formed not a single integrated urban system but several regional systems, each only tenuously connected with its neighbours. In tracing out the overlapping hinterlands of the cities in each one of these regional systems, I came to the realization that the region they jointly defined coincided with minor exceptions to a physiographic unit» (SKINNER 1977, p. 211).

25. Cf. ABRAMSON 2006, p. 199.

presenza dell'impero e del suo governo in ogni regione.²⁶ Per questo si alzavano simbolicamente nel paesaggio continuo del territorio imperiale, interpretato amministrativamente, appunto, come un *continuum*.

Dunque, secondo Skinner, anche durante l'ultima fase imperiale, nel secolo diciannovesimo, il territorio del Paese di Mezzo non era retto da un singolo, vasto sistema urbano integrato, ma era costituito da diversi sistemi regionali corrispondenti, per lo più, ciascuno ad una "unità fisiografica". Egli, in particolare, evidenzia nove macro-regioni (fig. 7 e fig. 8), scandite dalla presenza di fiumi, reti d'acqua, elementi fisici caratterizzanti ed individua in ogni regione un sub-sistema di città centrali che organizzano i territori dell'entroterra regionale come un'effettiva area di mercato "locale" (si noti che l'aggettivo *locale* in Cina può corrispondere anche oggi a dimensioni pari se non superiori alle dimensioni di molte nazioni europee). Anche in Cina ci si accorse relativamente presto che costava molto meno produrre il grano o il riso in loco che trasportarlo lungo le linee di infrastrutturazione dell'impero su bestie da soma nonostante fosse stata realizzata un'opera come il Grande Canale, durante la dinastia Sui, che collegava direttamente Hangzhou a Beijing attraversando il paese da Nord a Sud per quasi 1800 km. Il carattere regionale dello sviluppo urbano tradizionale cinese, basato sulle differenze del paesaggio fisico e sulla integrazione locale dei cicli produttivi ed economici si rafforzò, infine, incrociandosi ad altri fattori di differenziazione, quelli culturali come le diverse etnie, lingue e storie ancestrali.

In questo quadro risulta di considerevole interesse poter constatare che alcune delle mappe e dei grafici rappresentati nell'opera di Skinner – che descrivono la situazione territoriale della Cina a metà Ottocento – in fondo non illustrino una situazione geografica o "fisiografica", per dirla con l'autore, molto diversa da quella attuale, a livello di sistemi macroregionali (fig. 7 e fig. 8). Si potrà obiettare che questo tipo di considerazioni, che tendono a far emergere il carattere "endogeno" dello sviluppo metropolitano contemporaneo come proposto da J. Friedmann, in base alle ricerche di W. Skinner – che ebbe una formazione giovanile da antropologo-geografo-militare – possano identicamente essere applicate anche alle aree e alle dorsali europee dove si concentra lo sviluppo metropolitano. Ciò è vero; non sarà sfuggito al lettore l'insistenza con la quale gli studiosi della Banana Blu ne mettono in evidenza la sostanziale coincidenza con la Lotaringia, l'insieme territoriale a

26. MOTE 1977.

cavallo del Reno – di là la Germania, di qua la Francia diremmo oggi – che restò in mano a Lotario, erede di Carlo Magno.²⁷ E avrebbero potuto convenientemente notare come quelle terre a cavallo del Reno abbiano per secoli costituito un terreno ambito e strategico, che Giorgio Spini definisce “eredità borgognona”,²⁸ che Carlo V assunse come cuore strategico del suo impero e Francia e Germania si sono contese per secoli alimentando una serie interminabile di guerre, sino ai due ultimi conflitti mondiali. Ma è piuttosto semplice concepire la Storia d’Europa – o dell’idea d’Europa –²⁹ come la storia di un insieme di civiltà dal forte carattere identitario, in conflitto fra loro. La fine dell’impero antico in Europa lasciò emergere pienamente le differenze etniche e culturali; persino i paesi più legati all’eredità Romana differenziarono lingue e culture aderendo più al sostrato etnico – originario o sopravvenuto – che a ciò che rimaneva della antica cultura unificante, malgrado l’opera della Chiesa. Ben altra difficoltà interpretativa a noi europei viene proposta dalla Cina che sempre, nelle drammatiche vicende della sua storia, ha visto ricomporsi e rafforzarsi lo stato imperiale con tutta la sua forza unificante che, a prima vista, sembra aver sovrastato ogni altra identità e diversità. In realtà la Cina deve la sua vitalità proprio alla dialettica tra centro e province, in ciascuna delle quali è vivo ancora il funzionamento del territorio come grande cellula identitaria, articolata e opportunamente gerarchizzata, le cui città-madri costituiscono i centri metropolitani che possono dirsi di livello nazionale.

Nella fig. 6 i principali centri cinesi di livello nazionale presenti sulle mappe di fine Ottocento sono riportati con i vecchi nomi Peking, Sian, Kaifeng, Shanghai-Hangchow, Wuhan, Chengtu, Canton .

In quattro di questi sette il nostro viaggiatore curioso non farà fatica a riconoscere i quattro poli di attrazione primaria delle linee aeree interne della Air China: Beijing, Shanghai, Chengdu, Guangzhou (Canton), e dovrà convenire che il sistema tradizionale dei centri nazionali di due secoli fa, così come riconosciuto dalle mappe dell’epoca, corrisponde ad un’assetto geografico molto simile a quello macroregionale scientificamente proposto da Skinner (fig. 7 e fig. 8).

27. Germania e Francia andarono ai suoi fratelli, rispettivamente Ludovico il Germanico e Carlo il Calvo. Alla fine dell’Illuminismo Metternich affermava la permanenza del singolare carattere identitario della Renania (antica Lotaringia) – dove era nato – come il paese dove si parlava latino nelle università, francese nei salotti, tedesco nelle bettole.

28. SPINI 1990.

29. Cfr. CHABOD 2007.

Ciò che è più interessante ai nostri fini è però il fatto che le nove macroregioni individuate da Skinner nel territorio cinese di metà Ottocento – contributo di ricerca rilevantissimo e internazionalmente riconosciuto allo studioso californiano – sono state sostanzialmente confermate dalla ricerca del 2007 compiuta dal *National Development and Reform Commission (NDRC)* sulle attuali *Metropolitan regions of China*,³⁰ che, in effetti, ne ha individuate 11 riferite al nostro tempo invece delle 9 di Skinner riferite al secolo diciannovesimo; ma una è derivata dallo sdoppiamento dell'area prossima a Canton (originariamente la macroregione di Lingnan) cioè il Guangdong, sviluppatasi negli ultimi decenni in modo particolarmente significativo rispetto alle altre regioni, l'altra è rappresentata da Taiwan, che Skinner non aveva preso in considerazione. Le undici regioni metropolitane oggi corrispondono ad 1/10 della superficie del paese, ad 1/3 della popolazione e producono più del 50% del PIL (prodotto interno lordo o GDP). Nel loro insieme, formano la struttura portante sulla quale avviene la trasformazione fisica, economica e culturale del territorio e della società cinese contemporanea, ancorandola allo “scheletro fisiografico” della sua struttura storica.

4. *Passare il testimone*

Nella cornice di questo breve accenno riguardante la complessità nella quale ha preso vita in Cina la crescita metropolitana contemporanea e la dialettica fra trasformazione e continuità, finalmente vale forse la pena gettare uno sguardo più ravvicinato a quel quarto attrattore territoriale delle linee aeree che con la sua presenza sulla cartina geografica dell'Air China ha modificato nella mente del nostro viaggiatore lo schema della struttura urbana della Cina che egli, come molti di noi occidentali, portava radicato nella sua immaginazione storica come un inattaccabile pregiudizio.

Quel ganglio territoriale verso il quale si dirigono quasi altrettante linee aeree di quante ne convergono su Pechino, rappresenta la più grande conurbazione del mondo formata da due grandissime città Chongqing (circa trenta milioni di abitanti) e Chengdu (circa 20 milioni di abitanti) i cui centri, distanti trecento chilometri l'uno dall'altro, sono collegati in meno

30. Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/Metropolitan_regions_of_China; **il riferimento a wikipedia è eliminabile?** <http://www.amr.gov.cn/web/default.aspx>.

di un'ora da una linea ferroviaria ad alta velocità. Si tratta di un grumo metropolitano di quasi cinquanta milioni di abitanti al centro di grandi valli irrigue che hanno come confine estremo l'Himalaya e come collegamento fondamentale col resto del sistema metropolitano cinese il fiume Yangtze, pienamente navigabile fino a Shanghai e al mare da grandi navi, favorite da un sistema di imponenti chiuse. Chongqing, in particolare, è una città paradigmatica: essa sorge alla convergenza di due grandi fiumi, lo Yangtze e lo Jialing River come Manhattan sorge alla convergenza dell'Hudson e dell'East River e come Khartoum si stende alla convergenza del Nilo Bianco e del Nilo Azzurro. La visione della penisola centrale di Chongqing (fig. 9), irta di grattacieli, che domina i due fiumi credo provochi la stessa emozione che suscitava una volta Manhattan in chi si avvicinasse ad essa dal mare. La contemplazione della convergenza dei due grandi corsi d'acqua, spesso di diverso colore e diversa densità, certo rammenterà a chi conosca Khartoum l'esperienza provata nel percorrere in battello il confine fra Nilo Azzurro e Nilo Bianco: Chongqing sorge in un luogo che sembra destinato dalla forma del territorio e dall'idrologia ad accogliere una città decisiva. Viene in mente l'eredità culturale di Marcel Poëte che ci insegnò a decifrare nei caratteri morfologici dei luoghi il loro destino urbano quasi che su di essi aleggi la città prima che essa sia mai costruita.

Le dimensioni straordinarie (o inumane?) della città, la sua stretta coniugazione con una morfologia naturale esaltante non ci permettono di meravigliarci che tra i mezzi di trasporto urbano di Chongqing ci siano anche quelli che noi siamo abituati a considerare adatti alle grandi campate aeree stese tra i picchi montani, cioè le funivie che sorvolano i due fiumi sospese ai grattacieli. Già nel 1956 nel suo libro *Tristi Tropicci* Lévi-Strauss sosteneva che la forma della città e dello spazio nelle grandi metropoli extra-europee non è più comprensibile con le categorie dell'architettura ma con quelle del paesaggio:

Coloro che trovano brutta New York sono solo vittime di una percezione illusoria. Non avendo ancora imparato a cambiare registro, si ostinano a giudicare New York una città, e criticano le strade, i parchi, i monumenti. Senza dubbio New York è, obbiettivamente, una città, ma lo spettacolo che offre alla sensibilità europea è di un altro ordine di grandezza che è quello del nostro paesaggio [...]. La bellezza di New York non dipende dalla sua natura di città, ma dalla sua trasposizione, inevitabile per il nostro occhio se rinunziamo a irrigidirci, dal livello di città a quello di paesaggio artificiale, dove i principi dell'urbanesimo non hanno più ragione di esistere: unici valori significativi, il vellutato della

luce, la evanescenza delle lontananze, i precipizi sublimi ai piedi dei grattacieli e le vallate ombrose cosparse di automobili multicolori come fiori.³¹

Oggi a maggior ragione ciò può ben dirsi della metropoli cinesi rappresentate da città come Chongqing, Hong Kong, Shanghai. Ciascuna di esse, in fondo, è in gara con le altre, ma soprattutto con la metropoli occidentale moderna che New York, o meglio Manhattan, ha finora riassunto in sé e incontestabilmente rappresentato. E al sensibile *wanderer* occidentale, al *flâneur*, al viaggiatore curioso, oggi può veramente sembrare che le nuove-antiche metropoli cinesi stiano per vincere la stessa gara che oppose Costantinopoli a Roma. Una vittoria che potrà essere raggiunta non per le loro moderne virtù, ma per la somma di forza costruttiva e di memoria, di metamorfosi e di continuità. In questo Shanghai sembra più avanti delle altre città in gara. Lo spettacolo che fa specchiare nelle acque del fiume Huangpu, uno di fronte all'altro, il vecchio Bund – memoria storica e immagine sempre presente della prima rifondazione urbana – e i grattacieli che si moltiplicano, sempre più alti, nell'isola di Pudong sembra il teorema della metropoli moderna cinese espresso nella forma più nitida; e più bella. Proprio al centro di Pudong il profilo delicato del grattacielo Jin Mao, modellato nello stile dell'Art Decò, lo stesso stile che dette forma al Chrysler Building di Manhattan, sembra un omaggio della modernità occidentale alla più affascinante tra le metropoli cinesi. Sembra il passaggio del testimone.

Bibliografia

ABRAMSON 2006

D. Abramson, *Urban Planning in China: Continuity and Change. What the Future Holds May Surprise You*, in «Journal of the American Planning Association», 72, 2 (2006), pp. 197-215

BARBERA 1999

L.V. Barbera, *La città estrema*, in *Il progetto di architettura: idee, scuole, tendenze all'alba del nuovo millennio*, a cura di P. Portoghesi, R. Scarano, Roma 1999, pp. 49-55

31. LÉVI-STRAUSS 2004, p. 75.

BIAN-LOGAN 1996

Y. Bian, J.R. Logan, *Market Transition and the Persistence of Power: the Changing Stratification System in Urban China*, in «American Sociological Review», 61 (1996), pp. 739-758

CAMPANELLA 2008

T.J. Campanella, *The Concrete Dragon*, Hong Kong 2008

CANTORE-CONTI PUORGER 1996

A. Cantore, A. Conti Puorger, *La distribuzione geografica del mercato del lavoro nella Unione Europea*, in «Annali del Dipartimento di studi geoeconomici, linguistici, statistici, storici per l'analisi regionale», 2 (1996), pp. 153-178

CASTELLS 1996

M. Castells, *The Rise of the Network Society*, in Id., *The Information Age: Economy, Society and Culture*, Oxford (UK)-Malden (MA) 1996-1998, vol. 1 (1996)

CHABOD 2007

F. Chabod, *Storia dell'idea d'Europa*, Bari-Roma 2007 (ed. or. 1961)

FAIRBANK 1986

J.K. Fairbank, *The Great Chinese Revolution, 1800-1985*, New York 1986

FRIEDMANN 1986

J. Friedmann, *The World City Hypothesis*, in «Development and Change», 17, 1 (1986), pp. 69-83

FRIEDMANN 2005

J. Friedmann, *China's Urban Transition*, London 2005

GOTTMANN 1961

J. Gottmann, *Megalopolis*, New York 1961

HUANG-LI 2008

Q. Huang, T. Li, *Nell'ombra della megalopoli: un villaggio nella città a Guangzhou*, in «Archivio di studi urbani e regionali», 92 (2008), pp. 93-108

LÉVI-STRAUSS 2004

C. Lévi-Strauss, *Tristi Tropici*, Milano 2004 (ed. or. 1955)

LOGAN 2002

The New Chinese City: Globalization and Market Reform, ed. by J. Logan, Oxford (UK)-Malden (MA) 2002

MA-WU 2005

Restructuring the Chinese City: Changing Society, Economy and Space, ed. by L.J.C. Ma, F. Wu, London-New York 2005

MOTE 1977

F.W. Mote, *The Transformation of Nanking, 1350-1400*, in SKINNER 1977, pp. 101-154

ONG 1999

A. Ong, *Flexible Citizenship: the Cultural Logics of Transnationality*, Durham 1999

SASSEN 1991

S. Sassen, *The Global City*, Princeton (NJ) 1991

SKINNER 1977

The City in Late Imperial China, ed. by W. Skinner, Stanford 1977

SPINI 1990

G. Spini, *Storia dell'Età moderna (1516-1763)*, Torino 1990

STRAND 1999

D. Strand, *New Chinese Cities*, in *Remaking the Chinese Cities: Modernity and National Identity. 1900-1950*, ed. by J.W. Esherick, Honolulu 1999, pp. 211-224

TOMBA 2006

L. Tomba, *Transition? Reform, Continuity and Governmental Techniques in China*, in «Il Politico», 71, 3-213 (2006), pp. 54-70

TOMBA 2010

L. Tomba, *The Housing Effect. The Making of China's Social Distinctions*, in *China's Emerging Middle Class. Beyond Economic Transformation*, ed. by D. Cheng Li, Washington 2010, pp. 193-216

TURRI 2000

E. Turri, *La megalopoli padana*, Venezia 2000

WU-YEH 1999

F. Wu, A.G.O. Yeh, *Urban Spatial Structure in a Transitional Economy: the Case of Guangzhou, China*, in «Journal of the American Planning Association», 65, 4 (1999), pp. 377-394

WU-ZHOU-CHEN 2008

Z. Wu, S. Zhou, C. Chen, *Il recupero dei "villaggi nella città" nel delta dello Zhujiang*, in «Archivio di studi urbani e regionali», 92 (2008), pp. 81-92

ZHANG 2002

T. Zhang, *Challenges Facing Chinese Planners in Transitional China*, in «Journal of Planning Education and Research», 22, 1 (2002), pp. 64-76

ZHENG-LONG-FAN-GU 2009

S. Zheng, F. Long, C.C. Fan, Y. Gu, *Urban Villages in China: A 2008 Survey of Migrant Settlements in Beijing*, in «Eurasian Geography and Economics», 50, 4 (2009), pp. 425-446 (disponibile online all'indirizzo <http://www.sscnet.ucla.edu/geog/downloads/597/362.pdf>)

ZHU 2004

J. Zhu, *Local Developmental State and Order in China's Urban Development During Transition*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 28 (2004), pp. 424-447

Sitografia

http://en.wikipedia.org/wiki/Metropolitan_regions_of_China

<http://www.amr.gov.cn/web/default.aspx>

<http://www.sscnet.ucla.edu/geog/downloads/597/362.pdf>

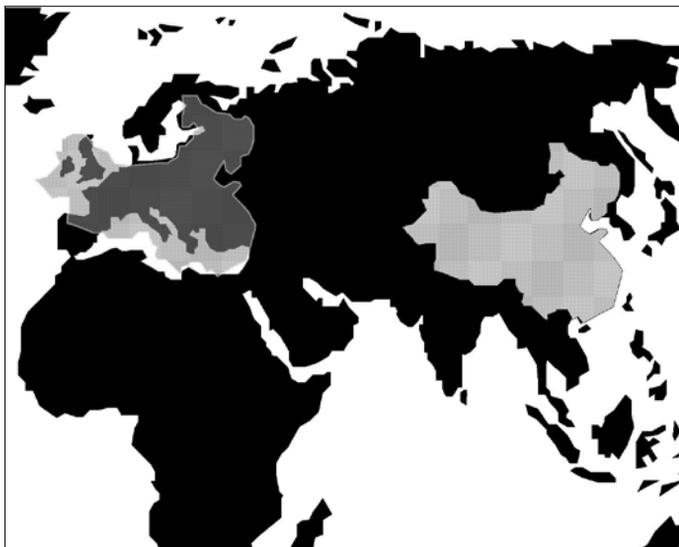


Fig. 1. Dimensioni di Europa e Cina a confronto.

Fig. 2. La Banana Blu.



Fig. 3. Traslazione della dimensione della Banana Blu europea in Cina.

Fig. 4. Reale estensione della fascia di sviluppo costiero della Cina.

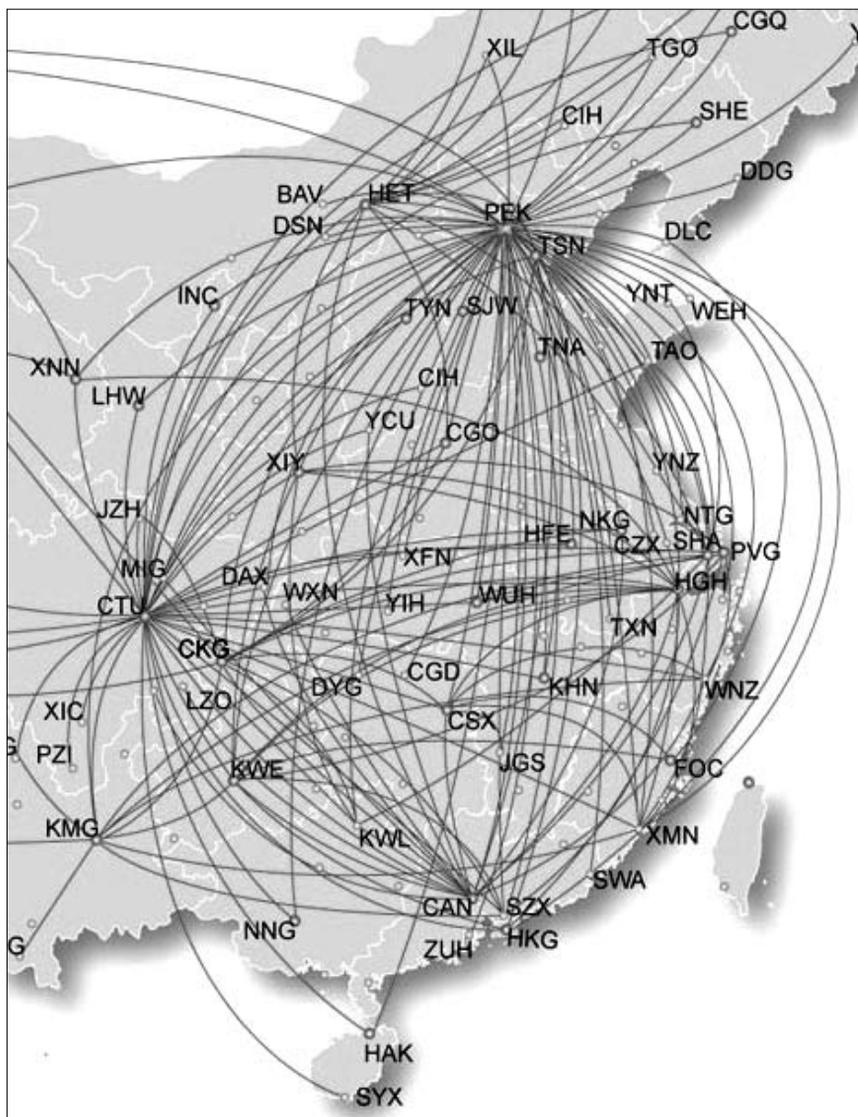


Fig. 5. Rotte aeree interne della Air China.

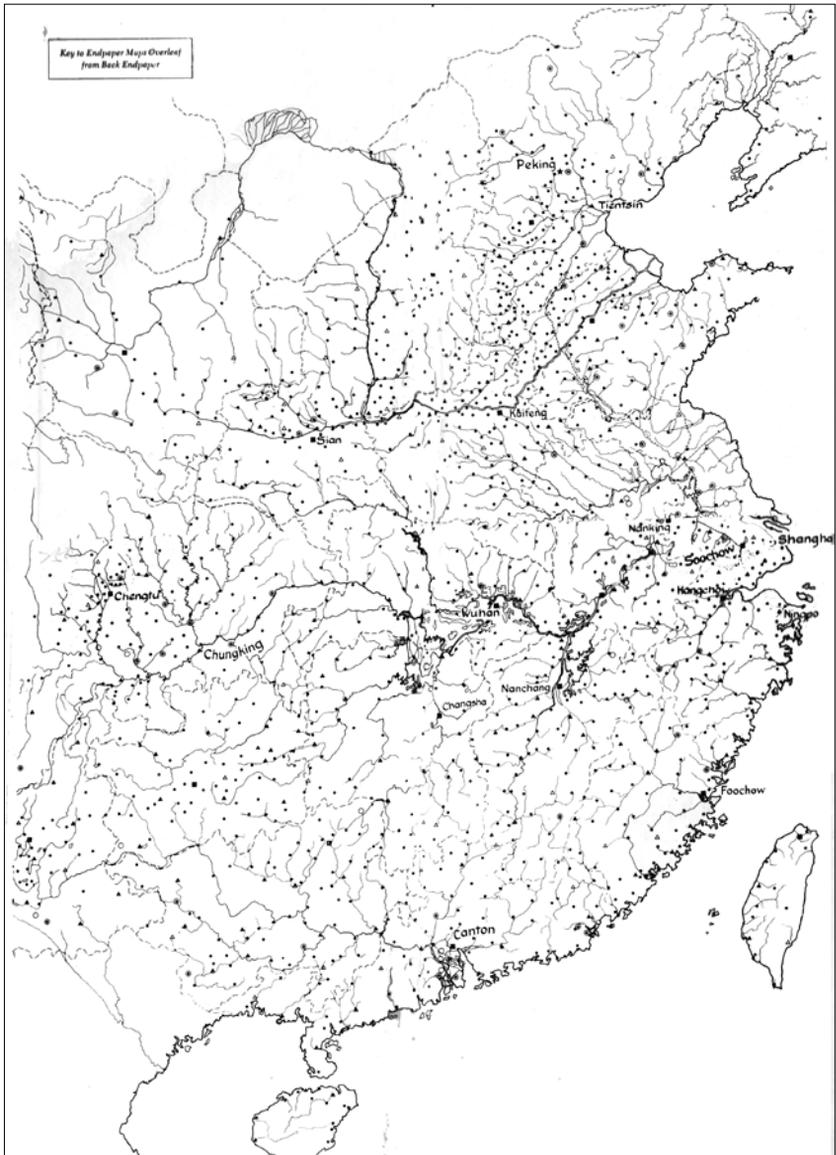
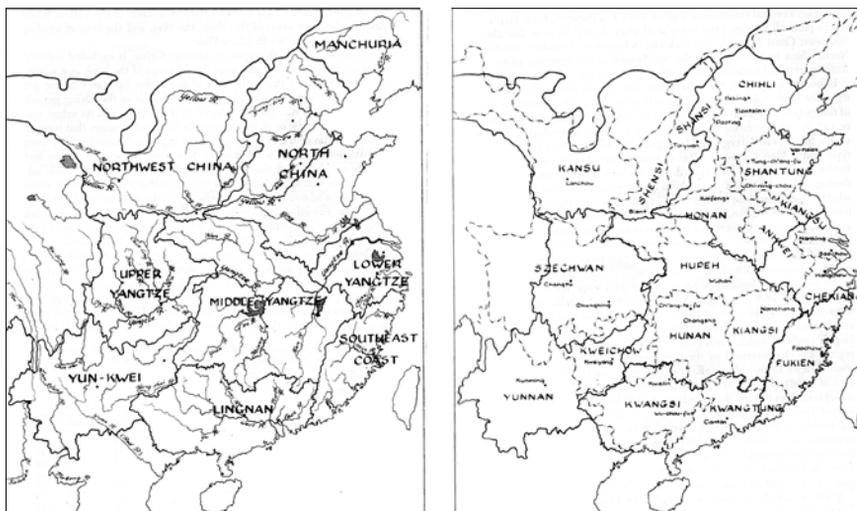


Fig. 6. Rete urbana cinese.



Figg. 7-8. Macroregioni fisiografiche della Cina agraria in rapporto ai grandi fiumi con l'indicazione dei nuclei regionali in tratteggio e macroregioni fisiografiche in rapporto alle province con l'indicazione delle metropoli (da SKINNER 1977).

Fig. 9. Panorama della penisola centrale di Chongqing.

